

Zomer 2022

Uw vrije vlucht –magazine in België

# Fly!

# 123

## *Special Hike & Fly*



Een uitgave van de Belgische Vrije Vlucht Federatie vzw.

Foto : Karlien Engelen

## INFO

### **BELGISCHE VRIJE VLUCHT FEDERATIE (BVVF) VZW**

Vereniging zonder  
winstoogmerk

Belgisch Staatsblad van 22  
februari 2005.

Ondernemingsnummer:  
0416058635.

Maatschappelijke Zetel:  
Montoyerstraat 1 bus 6 te  
1000 Brussel.

### **SECRETARIAAT**

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

### **WEBSITE**

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

## BESTUURSORGaan V/D BVVF

### **VOORZITTER**

**Olivier Georis**

0486 31 34 36

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

### **BESTUURDER**

**Jean-Yves Squifflet**

0474 555 961

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

### **BESTUURDER**

**William Sterckx**

016/203281

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

### **BESTUURDER**

**Koen Michiels**

0470881119

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

### **BESTUURDER**

**Nathanael Majoros**

0473 28 98 13

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

### **BESTUURDER**

**Patrick Brison**

0479 900 166

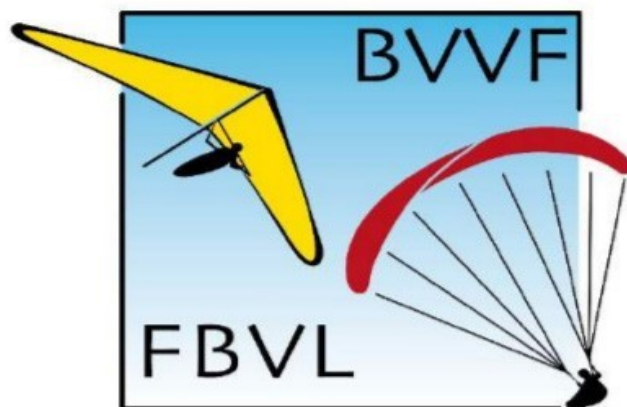
[pbn@skynet.be](mailto:pbn@skynet.be)

### **BESTUURDER**

**Robin Lefebvre**

0496566493

[robin@airsport.be](mailto: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](http://WWW.BVVF.BE)**

- 4**      **Werken Terril van Hornu**
- 5**      **Dag van de Oehoe's te Coo**
- 6 - 8**    **Van Coo naar Richtig en terug: de Vlakland-volbiv, een nieuwe discipline ?**
- 9 - 12**   **5 Belgische piloten op de Bornes to Fly 2022**
- 14-15**   **11e Chamois & Belgian vlieg en ski Open**
- 16-17**   **Touch the Sky: ontstaan van... een niet zo gek idee**
- 18**      **Geef een nieuw leven aan uw oude noodvalschermen**
- 19-23**   **Verslagen vergaderingen Bestuursorgaan**
- 24-25**   **BVVF-Lidgelden en -verzekeringen 2021**

## WERKEN TERRIL VAN HORNU

Het is een klein gemotiveerd team dat deze dinsdag 24 mei bijeenkwam aan de voet van de terril in Hornu.

De vrachtwagenchauffeur deponeerde de dertien 6m-lange HDPE-buizen om **8u45**.

Alain Hottois, Colette Charles, Cecile Lekeux, Francis Corbers en Sébastian Desmette hebben zich aan het werk gezet voor de plaatsing van 78 m buizen.

Alles werd voltooid in 4 uur, inclusief de toevoeging van een goede dertigtal kruiwagens op de laatste pijp, in afwachting van de toevoeging van grond door de aannemer van de naburige werf. Het doel is om de sloot, de plaats van vele ongelukken in de afgelopen jaren, dicht te gooien.



Deze aanlegwerken, eenmaal voltooid, zullen het mogelijk maken om een veiligere vliegplaats te verkrijgen. Hornu is één van de gemakkelijk bereikbare vliegplaatsen, toegankelijk voor beginners en die toch prachtige overlandvluchten mogelijk maakt, soms tot in Frankrijk of zelfs de Franse Ardennen! Inderdaad, de voornaamste windrichtingen zijn W en NW, deze maken het mogelijk om vrij snel Frankrijk te bereiken, met toegestane plafonds die in het algemeen royaler zijn.

Sebastian Desmette



De BVVF dankt deze vrijwilligers en de club Ailes du Levant hartelijk voor hun onophoudelijke werk om deze Henegouwse terrilvliegplaatsen te openen, onderhouden en verbeteren. Ze zijn toegankelijk voor het grootste aantal BVVF-leden door hun nabijheid en topologie en zijn daarom belangrijk om beginnende piloten in staat te stellen ervaring op te doen voordat ze naar meer technische vliegplaatsen gaan.



## DAG VAN DE OEHOE'S TE COO

Het idee van een "Oehoe-trofee" te COO werd geboren in 2013. Deze parapentwedstrijd had moeten plaats vinden op 25 en 26 mei 2013, maar werd afgelast wegens deplorabel weer en werd niet uitgesteld naar een latere datum wegens de Belgian Paragliding Cup van destijds.

Maar omdat we onze ideeën opvolgen en omdat Covid de banden tussen de leden van de federatie had losgeweekt, hebben we het goed geacht om het idee van een wedstrijd te COO nieuw leven in te blazen.

Voorzien voor de eerste mei, werd ze opnieuw uitgesteld tot 14 mei 2022. Onze gebeden werden nu verhoord en we konden genieten van prachtige weersomstandigheden, we hebben sindsdien niet beter gehad.

De inschrijving en de verdeling van de routekaarten begon om 10.30 uur op de parkeerplaats van de Val de la Cascade in Coo. De roadmaps met de GPS-punten dateerden uit 2013 en misten een beetje precisie, het lijkt erop dat de aardas een beetje is verplaatst, maar het maakte niet uit.

Er zijn iets meer dan 25 officiële inschrijvingen en verzekeringscontroles geweest, dat is een beetje weinig voor een federatie van meer dan duizend leden: het zal nodig zijn om de reclame de volgende keer beter te verzorgen.

Maar het geluk om met zijn allen terug samen te komen was aanwezig, iedereen ging naar de weststart en de race werd om 11:30 uur gestart.

Omdat de helikopter van Coo Attractions ook wilde profiteren van onze goede weersomstandigheden, moesten we de landingsgebieden van elks aanpassen, en het is vanaf de westlanding dat ik de eerste kandidaat kon zien starten en wegvliegen, die niemand minder was dan mijn zoon Frédéric.

Het is natuurlijk heel normaal dat een plaatselijke piloot de best te volgen weg toont aan de andere kandidaten en concurrenten.

Toen de weersomstandigheden vanaf het middaguur schitterend werden, gingen alle deelnemers in de lucht, gevolgd door vele andere parapentisten. En toen onze nationale Julien wilde opstijgen was hij helemaal alleen op de startplaats. Natuurlijk hadden we versterkingen en kon hij ook starten.

We konden over de hele lengte van de horizon groepen van 10 tot 15 schermen zien, als boeketten bloemen in de lucht, dixit de inboorlingen, en dit in alle veiligheid.

De grenzen van de race waren de Duitse grens, maar omdat de omstandigheden uitzonderlijk waren, zijn sommigen doorgegaan tot aan de Moezel.

Natuurlijk waren ze niet terug voor het einde van de wedstrijd om 18 uur.



Het moet gezegd dat iedereen, super blij natuurlijk met hun vliegday, heel moe was en weinig piloten hebben hun vluchtbladen teruggegeven.

Dus om niemand jaloers te maken legden we de trofeeën weg en werd er besloten dat er geen verliezers waren omdat iedereen tevreden was.

Alles eindigde voortreffelijk met een goed drankje en lekker hapje in de Val de la Cascade.

We geven je terug afspraak om begin mei 2023 weer mee te doen aan deze nieuwe challenge.

LEVE PARAPENTE !

Louis Neys (foto: Julien Buchem).

# Van Coö naar Richtig en terug: de Vlakland-volbiv, een nieuwe discipline ?

## Turen naar de weerkaarten.

Het is half mei en ik ben in de luxe situatie dat ik mijn vlieg hobby deel met mijn partner Lode. Zoals zo vaak houden we komend weekend vrij om te gaan vliegen. We willen graag wat trainen voor onze vol biv in juni. De forecast belooft op zaterdag bijna geen wind en op zondag wind vanuit het zuidoosten. Mijn vriend verzint een geweldig plan: "Laten we op zaterdag van Coö naar de Moezel vliegen. Daar slapen we in de tent. En op zondag vliegen we weer terug van Zeltingen-Richtig naar Coö om de auto op te halen." Wauw!! Het plan bevat alle ingrediënten voor een geweldig microavontuur: het is uitdagend, maar theoretisch gezien wel doenbaar, we kunnen onze conditie trainen als we onverhoopt toch uitzakken, we testen onze vol biv uitrusting en we hebben een duidelijk vliegdoel waar we op kunnen focussen. Wat een cool plan....

## Met gezonde spanning

We verspreiden het plan naar een aantal vliegvrienden en intussen loopt bij mij de spanning op... Het zou zo cool zijn als het lukt! Ik weet dat ik het in theorie wel kan, 100 km vliegen in België en Duitsland. En mijn lichtgewicht materiaal ken ik intussen goed: het Bogdan Fly harnas zit heerlijk en mijn vertrouwde Mentor 5 light gedraagt zich als een mak lammetje. En toch! Stel nu, dat de anderen wel tot in Richtig vliegen en ik achterblijf in Coö omdat ik niet weg geraak? Wat als ik na 20km uitzak? En wat doen we als we allemaal ergens halverwege uitzakken? Allemaal nutteloze onzekerheden die ik een plekje probeer te geven voordat we er echt aan beginnen.

## Op naar Coö

Op vrijdagavond arriveren we in Coö, net op tijd voor een avondvluchtje. Intussen voegt Joren zich bij ons, die ziet het avontuur ook wel zitten.

Zaterdagochtend verspreidt Lode een taakje met drie waypoints:

- Prüm: dit is een handige *landmark* in de juiste richting en ook een waypoint van de Belgian Paragliding Cup waar je het hele jaar door aan kunt meedoen.
- Meerfeld: om te zorgen dat we zeker ten noorden van de Spangdahlem airspace blijven.
- En de officiële landing van Zeltingen-Richtig: goal!

Negenennegentig kilometer in totaal.

## De heenweg

De dag komt langzaam op gang en uiteindelijk vertrekken we pas tegen twee uur op cross. Best laat als je nog 90 km wilt vliegen met nulwind, maar het kan nog!

Lode is onderweg met zijn Omega X-Alps 3, Joren met de Artik6 en ik met mijn Mentor5. De eerste glide brengt ons meteen in een spannende positie maar na even zoeken vinden we een goede bel. Over de radio klinkt een voorzichtige "euhm, heeft er iemand nog gecheckt of de LFA Golf 2 open is?" Als enkel LFA Golf 1 open is, mag je in België maar tot FL55 en dat is met de standaard QNH 'slechts' 1676 meter. Gelukkig blijkt dit geen probleem te zijn en kunnen we met een gerust hart onze weg vervolgen. In Duitsland mogen we zelfs nog hoger en daar maken we ook gebruik van met een maximale hoogte van meer dan 2400 m in de namiddag!



Helaas raken we elkaar al snel kwijt en vliegen we het grootste deel van de dag allemaal apart. Op een gegeven moment zijn er geen cumulusen meer, alleen een groot blauw gat. Gelukkig werkt het goed. De bosrand, een hoogspanningslijn, een grasmaaiende tractor, bijna alle thermiekindicatoren werken vandaag zoals ik het verwacht.



### De Moezel

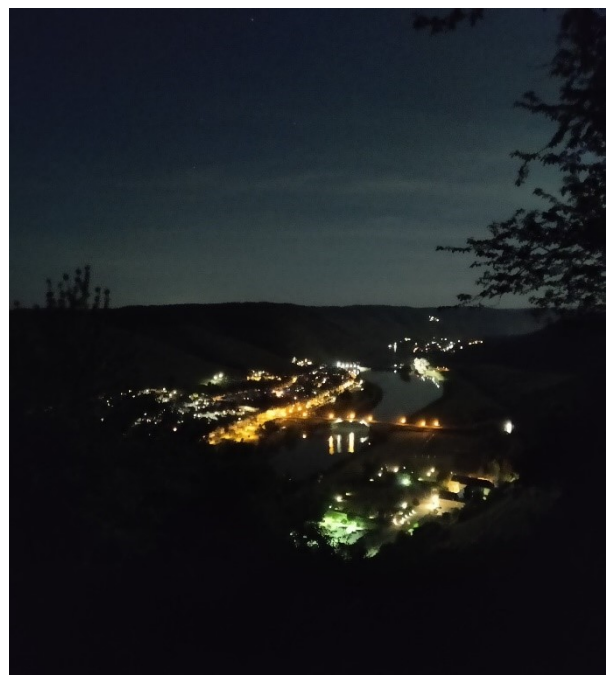
Al vliegend en liftend strijken we alledrie rond half zeven neer op het terras van Kloster Machern. Wauw, het is ons gelukt! Het weekend is nu al geslaagd. Joren heeft een PR gevlogen, ik heb voor het eerst over Prüm heengevlogen, en Lode is de aanstichter van dit geweldige idee. Onder het genot van een weissbier en goede maaltijd checken we opnieuw de forecast. Dat ziet er veelbelovend uit om morgen terug naar 'huis' te vliegen. Maar eerst hiken we met een voldaan gevoel naar boven op zoek naar een kampeerplekje.



### De terugweg

Zondagochtend starten we de dag met een ochtendvluchtje naar de bakker annex Dorfladen aan de overkant van de Moezel. Op onze landing komen er van alle kanten parapenters op ons af! Enkele bekenden hebben ons gespot en komen even polshoogte nemen. "Ja het belooft een goede dag te worden, nee er is geen hoogtelimiet boven Zeltingen, ja je mag hier enkel vliegen als je je op de gastenlijst van de lokale club Moselfalken hebt ingeschreven" en ten slotte "jaaa, bij de Dorfladen hebben ze ook coffee to go :) ", antwoorden we geduldig op alle vragen.

*(Vervolg op volgende pagina).*



## Mansplaining

Terug op de start wacht ons een sportief briesje op. Lode en Joren starten weg en ik sta startklaar, als een wat oudere piloot opeens in halve paniek naar me toe komt en op me in begint te praten: "Kijk eens naar die Artik, zal je wel voorwaartse snelheid hebben met je B-scherm? Denk je zelf eerlijk dat het een leuk vluchtje zal worden? Dat je hier plezier aan zal beleven? Is het wel verstandig om te starten?"... ik sta perplex. Ik, Karlien, die regelmatig met irrationele angsten zit over 'harde wind', ik vind juist dat er vandaag niks bijzonders aan de hand is. Ja, het is thermisch en dat zorgt soms voor een stevige cyclus op de start in combinatie met de meteowind. Maar de voorwaartse snelheid zal echt geen probleem zijn! Je moet gewoon zorgen dat je je niet vast vliegt in de compressiezone boven de ridge, en dat je steeds op tijd naar voren kruipt op zoek naar een bel vóór de start. De condities in de lucht zien er vrij rustig uit. Nou zeg... een typisch gevalletje van *mansplaining*. Of is die meneer zijn eigen angsten nu op mij aan het projecteren? Ik heb gelukkig voldoende zelfvertrouwen om mijn eigen beslissing te nemen en bedank hem beleefd voor zijn advies. Niet veel later hangen Joren, Lode en ik samen op 1200 meter in heerlijke condities. Ondanks dit mooie begin lukt het ons niet om de vlucht terug naar Coo samen te doen. Lode vertrekt als eerste op cross rond 14:00u en eindigt zijn vlucht op de toplanding bij Coo, vlakbij de auto. Ik verlaat Zeltingen bij mijn tweede startpoging rond 15:15u en Joren vertrekt nog iets later rond 16:00u voor zijn finale vlucht terug richting België.

Wat ben ik blij dat ik niet vast ben blijven zitten in Zeltingen! Als verrassing hoor ik, als ik nét op cross vertrokken ben, opeens Lode op de radio: "Wat fijn om je stem te horen lieverd, ik ben bijna bij de grens met België, de condities worden hier steeds beter!" "Joepie, ik kom eraan schat"! Maar nu eerst even concentreren op het vliegen. Als ik langs Meerfeld vlieg zie ik een paar scherpjes soaren diep onder me. Ik zwaai, ook al zit ik veel te hoog om dat te kunnen zien, en in gedachten weet ik bijna zeker dat ze ook naar mij zwaaien!

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.



## Vlakland-volbiv

Het is dus mogelijk, vol biv-en in het vlakland van de Ardennen. En het smaakt naar meer. Misschien zijn er wel veel meer startplekken die we aan elkaar kunnen knopen, afhankelijk van de windvoorspelling? We gaan het eens onderzoeken. En als de forecast er goed uit ziet, schroom dan niet om met ons mee te gaan op microavontuur.

Karlien Engelen

Beelden:

Julien Buchem, Karlien Engelen, Lode Spruyt.

## Meer foto's:

<https://adobe.ly/39X5cCn> -> alle foto's vanuit de lucht zijn door Julien Buchem gemaakt in Coo en de foto's van gliders van onderaf zijn gemaakt vanuit Meerfeld door Laetitia Lesenfants.

<https://photos.app.goo.gl/GQzUiVMnztaWXdxw5> -> De foto's in Google foto's zijn door mezelf gemaakt, maar niet allemaal van even goede kwaliteit... + enkele door Didier Doutrepont, in dat geval begint de bestandsnaam met zijn naam. En de weerkaarten zijn door Lode.





## 5 Belgische piloten op de Bornes to Fly 2022

### Wat is de Bornes to Fly?

De Bornes to Fly is een race die parapente en wandelen combineert, in de lijn van de beroemde X-Alps. De piloten evolueren op een driedaags parkoers, onderbroken door twee bivakken midden in de natuur. De route (van 100 tot 250 km) wordt door de Event Director gekozen afhankelijk van de weersomstandigheden. Deze route voert de piloten door de mooiste panorama's van de Haute-Savoie. Slechts één zekerheid, de piloten vertrekken te voet vanaf het strand van Angon, aan de oevers van het meer van Annecy, om er drie dagen later terug te keren. Elke deelnemer vordert naargelang zijn fysieke capaciteiten en technische kwaliteiten of gewoon volgens zijn wensen...



Thibault Voglet voor de 3<sup>de</sup>. Omdat elke piloot minstens één assistent moet hebben om logistieke ondersteuning te bieden, kwamen we op donderdag 26 mei 2022 met een mooie groep van 16 Belgen samen aan de oevers van het meer van Annecy...

### De BTF 2022:

Dit jaar waren we met 5 Belgische piloten om deel te nemen aan de 9<sup>de</sup> editie van deze mythische stap en vlieg-race in de Alpen. Zowel voor mij als voor Gaetan Mignolet en Bruno Caby was het een mooie primeur, terwijl Jean de Biolley voor de 2<sup>de</sup> keer meedeed en

Wat mij betreft waren de 4 doelstellingen van deze eerste deelname 1/ om het parkoers rond te vliegen; 2/ om plezier te hebben; 3/ om een geweldig moment te delen met mijn zus Anne-Maud die ermee instemde om het avontuur met mij aan te gaan en mijn assistente te zijn! 4/ om nieuwe viegroutes en -stekken te ontdekken.



We hebben allen van de donderdag geprofiteerd om onze vleugels uit te slaan vanaf de start van Planfait en om onder een zomerzon te genieten van het meer voordat we onze inschrijving bevestigden, de 73 andere piloten te ontmoeten en vooral het verloop van deze 2022-editie te ontdekken tijdens de avondbriefing!

De oorspronkelijke route die werd voorgesteld door Xavier Potié, de Event Director, hield rekening met de noordenwind die werd aangekondigd voor de 3 dagen, door ons voor te stellen in eerste instantie te vliegen naar de Combe de Savoie door de Bauges over te steken, daarna naar Passy Plaine Joux bij de ingang van de Chamonix-vallei via de Beaufortain, om vervolgens terug te keren naar het meer van Annecy via de



Aravis en de berg van Sullens. De geoptimaliseerde afstand van het parcours was 166 km en, een première in 9 edities, er werd geen druppel regen of sneeuw aangekondigd voor de komende 3 dagen!

De rest van de donderdagavond liet tijd over voor de laatste voorbereidingen, het nazicht van de apparatuur, het opladen van de accu's (lijflijke en elektronische 😊), en vooral de besprekingen over de mogelijke opties voor de volgende ochtend!

[Vrijdag 27 mei om 10 u !!!](#)

Start van de wedstrijd... Eindelijk! De opwinding en concentratie waren voelbaar in alle teams zodra we wakker werden. Iedereen volgde de belangrijkste optie van de dag, namelijk om direct naar de start van Montmin te klimmen, of zelfs een beetje hoger voor sommigen, om te proberen de oostflanken aan de andere kant van het meer bij Entrevernes te bereiken. Na de eerste meters op racetempo, ging ik op mijn ritme door, waarbij ik de racebeesten voorop liet gaan... Het doel was om deze eerste 830 meter hoogteverschil in minder dan 1u30 af te leggen om energie te behouden voor het vervolg. Aangekomen bij de start, vormde er zich al een eerste cluster aan de andere kant van het meer, het was het juiste moment om te starten! De lange doorsteek over het meer stelde me in staat om een filmpje te maken voor de verjaardag van een andere uitzonderlijke Belgische piloot, die mij ook als assistent had moeten vergezellen, maar zijn wiertjes beslisten er anders over... (hij zal zichzelf herkennen ;-).

En dan op naar een eerste waanzinnige dag, waarin ik bijna 7 uur in de lucht doorbracht, de eerste 100 km van het parcours aflegde, in onbekende valleien vloog, prachtige landschappen ontdekte in de Beaufortain om uiteindelijk om 20:40 uur te landen aan de voet van de Col du Joly! Het eerste deel van de vlucht ging goed, naar Chamoux waar ik bij de eerste 30 zat en waar de routes door veel schermen werden gemarkeerd, maar omdat niemand leek vol te tanken bij het keerpunt van Chamoux, besloot ik me direct in de Isère-vallei te werpen, richting Dent d'Arclusaz. Ik landde aan de voet van het Château de Miolans, waarnaast ik vervolgens iets voor 17.00 uur weer kon opstijgen aan de kant van de weg, na verschillende pogingen ([videoverbinding](#)), om vervolgens deze keer weer bijna 5 uur alleen te vliegen! Het zal waarschijnlijk een van mijn mooiste vluchten blijven, want de landschappen van de Beaufortain, met de zon op het einde van de dag en de laatste sneeuw die nog op de toppen lag, waren prachtig!

Ik zat nog op mijn wolkje toen ik even voor 21.00 uur mijn assistente vond om het bivak op te zetten en me voor te bereiden op de volgende dag. Als 40<sup>e</sup> overall ontdekte ik dat Jean en Bruno slechts een paar honderd meter verder zaten in de richting van de Col du Joly! Na deze eerste dag waren 3 van mijn 4 doelstellingen al vervuld en het voltooiën van de rest van het parkoers in 2 dagen leek echt binnen vleugelbereik te liggen...



### Zaterdag 28 mei:

Wekker om 6 uur om een goed ontbijt te eten voordat ik vanaf 7 uur de weg nam naar de Col du Joly, waar ik na 1u50 wandelen aankwam voor 10 km en de 800 meter positief hoogteverschil. Toen ik aankwam was Jean al gestart en ik kon Bruno ook net zien starten... Helaas werd de wolkenlaag snel dikker en na een aantal valse hoopmomenten, moest ik noodgedwongen te voet verder gaan naar het Noorden via de kam van de Mont Joly.

Pas om 12u45 verdwenen de wolken en kon ik opstijgen en vervolgens het keerpunt van Passy Plaine Joux te bereiken. In mijn ogen waren de vliegomstandigheden op Passy niet erg gezond en zodra we een beetje hoogte boven de start namen, rommelde het behoorlijk! Dus besloot ik de vallei weer naar het zuiden over te steken om bij de ingang van de vallei van Saint-Gervais te landen.

### Zaterdag 28 mei om 14:45 uur:

Het volgende doel was om te voet de westflanken tussen Combloux en Megève te bereiken. Toen heb ik een slechte beslissing genomen waardoor ik daarna de race opgegeven heb !

Om 16.45 uur, omdat ik al 2 uur aan het wandelen was en ik nog maar op de helft zat van wat ik aanvankelijk dacht te doen, besloot ik te starten op de noordwand tussen Combloux en Saint-Gervais. Omdat 2 roofvogels zonder al te veel moeite boven leken te blijven in de dynamiek, hield ik mezelf voor dat de wind niet te sterk

was en dat ik in vlucht gemakkelijk de westkanten moest kunnen bereiken. Helaas, na het opstijgen van een weiland boven chalets, bevond ik me in een "wasmachine"-luchtmassa, met de wind die veel sterker uit Sallanches kwam dan verwacht, achteruitvliegend en al mijn energie inzettend om mijn scherm open te houden... Kortom, 10 minuten vliegen die ik liever had gemist ! Ik besloot me uiteindelijk, noodgedwongen, in de vallei van Saint-Gervais te werpen om mezelf een beetje te beschutten tegen de wind. Met heel weinig mogelijkheden om te landen, dacht ik dat ik een vrije zone kon bereiken, maar op het moment van het passeren van de laatste bomenrij miste ik helaas 2-3 meter... Dus ik eindigde mijn race in de top van een boom, het scherm had de naburige bomen afgedekt, ik belandde zonder kleerscheuren tot op 1 meter van de grond.

Ik denk dat ik geluk heb gehad en dat er tientallen andere scenario's hadden kunnen zijn. In dit soort races kan fysieke fitheid het verschil maken bij het nemen van bepaalde beslissingen, en de analyse van de vliegomstandigheden blijft essentieel om veilig te vliegen... Ik dacht het te weten en toch... Sommigen hebben me inmiddels gevraagd waarom ik de wedstrijd niet te voet verder had gezet aangezien er nog maar zo'n veertig kilometer over waren! Ik heb geen precies antwoord en achteraf gezien is het waar dat het mogelijk zou geweest zijn, maar ik denk dat ik dit incident moest verteren en eerst eens goed moest ademhalen.

Gelukkig hebben de andere Belgische piloten niet zulke ongelukken gehad en we behaalden geweldige resultaten! Jean werd 24<sup>e</sup> in slechts 2 dagen, terwijl Thibault (43<sup>e</sup>) en Bruno (48<sup>e</sup>) op zondag finishten en Gaetan 65<sup>e</sup> werd.

"Is de Bornes to Fly geschikt voor mij?"

Als je je als Belgische piloot afvraagt of het BTF iets voor jou is en of je het niveau hebt, zou ik zeggen dat het in de eerste plaats een prachtig avontuur en een geweldige ervaring is. Zoals alle competities, pro of vriendschappelijk, is het altijd een geweldige manier om vooruitgang te boeken, nieuwe mensen te ontmoeten en nieuwe vliegregio's te ontdekken, maar het is beter om voorbereid te zijn. Voor het BTF denk ik dat je op zijn minst een goede fysieke conditie moet hebben en ervaring moet hebben met vliegen in de bergen en cross-country. En ook dan is een goede voorbereiding noodzakelijk en daar zijn gelukkig genoeg tools voor! Als je ze nog niet kent, zijn hier enkele leuke bronnen hieronder:

- De officiële website van de Bornes To Fly: <https://www.bornestofly.fr/>
- Een leuke applicatie waarmee je in 2 seconden wandelroutes kunt berekenen: <https://reliefmaps.io/>

- De real-time weerbakens van de FFVL: <http://www.balisemeteo.com/depart.php?dept=74>
- Met Spotair kunt u alle vliegplaatsen bekijken, maar ook basiskaarten met thermieken en tracklogs om uw vluchten te plannen: <https://www.spotair.mobi/>

En tot slot, als je ook wilt deelnemen aan stap- en vliegraces of wedstrijden, weet dan dat er van alle categorieën zijn en sommige zijn toegankelijk voor de doorsnee piloot. Je kunt er al veel vinden op Airtribune - <https://airtribune.com/events/next> of op de FFVL-website - <https://parapente.ffvl.fr/classement/M>.

Om een eerste glimp hiervan op te vangen, nodig ik je uit om deel te nemen aan de **X'Ardween-uitdaging die op 27 en 28 augustus 2022** in de Franse Ardennen zal plaatsvinden en toegankelijk is voor elke piloot: <https://parapente.ffvl.fr/compet/3936>

Quentin Courtois:



[quentcourtois](https://www.instagram.com/quentcourtois)



[Quentin.Courtois.10](https://www.facebook.com/Quentin.Courtois.10)



# 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



XTrack COMPANION

## PARAGLIDER - HANG GLIDER - PARAMOTOR - GLIDER - BALLOON

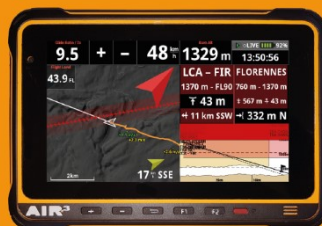
COLOR MAP NAVIGATION (XC)



THERMAL ASSISTANT



AIRSPACE ASSISTANT



IDEAL FOR COMPETITION



Contact: [info@fly-air3.com](mailto:info@fly-air3.com) - [WWW.FLY-AIR3.COM](http://WWW.FLY-AIR3.COM) - +32495249656



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

## 11<sup>ième</sup> Chamois & Belgian Open Manche van de FFVL Challenge 2022

Geen geluk voor deze 11<sup>e</sup> Vlieg en Ski van Chamois. Na een blanco jaar in 2021 ten gevolge van de epidemie, was het dit jaar het gebrek aan sneeuw op de zuidkant van de Alpen die het niet toeliet om een mooie wedstrijd te organiseren, met gevarieerde manches in voor iedereen veilige omstandigheden. De 11<sup>e</sup> editie van de Vlieg en en Ski te Chamois wordt daarom uitgesteld naar 2022.

We hebben toch besloten om op zaterdag een

vriendschappelijke wedstrijd te organiseren met de Belgische piloten die al ter plaatse waren. Er waren 3 scholen gedurende de hele week voor het WE van 12 en 13 februari: Ikarus van Gent, Fou d'L van Godinne en Au Fil du Vent. Als de Ikarus-piloten Chamois niet voor het WE hadden verlaten, hadden we met meer dan 25 Belgische piloten kunnen zijn. We waren toch nog steeds met 14 om plezier te maken op een vereenvoudigd parkoers, waar genoeg sneeuw lag om de veiligheid te garanderen.



Het parkoers bestond uit opstijgen en zo lang mogelijk het scherm in vlucht te houden, maar met de voeten op de grond, glijdend op de sneeuw. 1<sup>ste</sup> start gelukt: 100 ptn, daarna 10 punten per seconde glijden met een maximum totaal van 200 ptn. Daarna rustige vlucht naar de tussenliggende start (het was niet veilig, bij gebrek aan sneeuw, om "Touch and

Go's" te maken op de twee hobbels langs de stoeltjeslift). Bij de tussenliggende start was het noodzakelijk om een lijn te snijden door op ski's tussen twee piketten te glijden.

Dan richting landing, hiervoor nog een touch op een grote cirkel en 3 lijnen glijdend snijden met open scherm.



Bij de landing: ofwel een landing met herstart, de sneeuw aanraken in een grote cirkel en blijven vliegen om over drie lijnen te vliegen en eindigen door een piket te raken (totaal 300 ptn), of over de lijnen glijden en 25 punten per gekruiste lijn te verdienen.

Het totaal van de manche lag op 1000ptn. Zelfs deze vereenvoudigde manche was niet gemakkelijk omdat de instabiliteit en het gebrek aan sneeuw zeer thermische omstandigheden gaven, die de plaatsing en de juiste hoogte om de workshops uit te voeren niet vergemakkelijkten. Niemand heeft een foutloos parkoers afgelegd !

's Avonds aten we bij Lago Lod, voor sommigen op en neer naar ons hotel per sneeuwscooter, onder volle maan! Na de maaltijd bij Bruna hadden we, dankzij onze **gulle sponsors**, een prijs voor alle aanwezige deelnemers. En laten we de heerlijke Belgische pralines van onze piloot-chocolatier-instructeur "Choco" van **Duc de Praslin** niet vergeten!

Voorafgaand aan deze vriendschappelijke wedstrijd hadden we een heerlijke week, geweldige zon en weinig wind, waardoor de 3 scholen ten volle van de stoeltjesliften gebruik konden maken en de meerderheid van de piloten meer dan 30 vluchten in 5 dagen konden volbrengen. We konden werken met het snelheidsbereik van onze schermen, de plaatsing voor de precisielandingen, het starten met skis... Het is voor de piloten altijd erg interessant om de amplitude van de remlijnen van hun scherm beter te kennen. Dit is later een groot pluspunt voor tijdens thermiekvluchten.

Soms, op de top van 2500 meter, hebben we omstandigheden gehad om snowkite te doen met onze parapenteschermen. Het zijn altijd heel intense momenten als men door het scherm voortgesleept wordt, als men kan soaren of de touch and go's kan vermenigvuldigen !

Tot volgend jaar!

Thierry Moreau – School Au Fil du Vent.



## Touch the Sky: ontstaan van een... niet zo gek idee



De middagpauze: de magische plek waar soms eenvoudige verlangens worden geboren, maar ook de meest verzochte ideeën. Wat als we zouden gaan liervliegen? De namiddag op de werf zal vruchtbaar zijn in suggesties die alle kanten opgaan en daarna gaat dit alles weer in de koelkast. Maar deze gedachtenoefening heeft in onze hazelnoot de wens geplant om deze piste te verkennen, zodat we via een kleine aankondiging onze eerste liefde ontdekken, een hydraulische afrollier, gemonteerd in een prachtige rode Ford Fiesta. Een kleine heen-en-weer naar de vlakten van de Vogezen met een aanhangwagen, en ziedaar: we zijn uitgerust met het beest en de kostbare raadgevingen van zijn ontwerpers.

**Youtube :** [Winch freeway 22 Dudek parapente](#)

(video gemaakt door de ontwerpers).

Maar goed, helemaal niet eenvoudig dit verhaal, en we realiseren ons al snel dat de taak moeilijker zal zijn dan verwacht. Na reflexie is het ding in zijn originele configuratie niet erg veilig en onze opzoekingen duwen ons naar een nieuwe oplossing. We lanceren ons opnieuw in de aanschaf van een ander model dat deze keer wel zal zorgen voor de mooie momenten van dit beginnend avontuur.

Het systeem is compact, de ondersteuning is snel en de Ford Transit -koppeling is eenvoudig. Er wordt een kapsysteem (guillotine) op gemonteerd en deze keer

zijn we er. We missen nog het brevet, we hadden in heel deze voorbereiding dit element over het hoofd gezien. Dit mankement wordt snel verholpen en ziedaar: we zijn operationeel !!

In eerste instantie is het een zeer beperkte groep die de machine zal "inrijden" en onze overtuiging van het belang van deze techniek zal versterken. We ontmoeten elkaar meestal na de werkdag op wat onze "basis" zal worden en we rijgen de lierbeurten aan elkaar. De groep groeit gestaag aan en er komen steeds meer piloten bij ons op bezoek, vaak uit nieuwsgierigheid. We hebben zelfs de gelegenheid om, op verzoek van de club "Les Ailes du Levant", uit onze bokaal te komen voor een ontdekkingsdag.

**Youtube :** [Parapente met een lier in België](#) (RTBF).

Onze infrastructuur evolueert snel en alle radertjes komen op hun plaats te staan, "Touch the sky" was geboren.

Onze club werkt voornamelijk op het plateau van Bioul, vlakbij de 7-Meuses. De techniek is eenvoudig: een voertuig uitgerust met de lier wordt geplaatst op een afstand van ongeveer 50 m van de piloot, die aan de dyneema-kabel is bevestigd. Een "starter" bevindt zich in de buurt van de piloot en zal zijn start en begin van zijn liervlucht begeleiden, vooraleer de stok door te geven aan de lierman in het voertuig.



Eenmaal aangekomen op het einde van de startbaan, koppelt de piloot de kabel los die dankzij een parachute

aan het einde van de lijn terug naar het voertuig wordt getrokken. En we herbeginnen...



De lier wordt in dit geval een "afrollier" genoemd, wat iets anders is dan een vaste lier. De machine werkt met een hydraulisch trekkrachtsysteem, waardoor een grote flexibiliteit bij het lieren mogelijk is.

En de loskoppelhoogte? Welnu, het blijft parapente, dus afhankelijk van de klimatologische omstandigheden, het scherm, het niveau van de piloot om zijn koers te optimaliseren, de lengte van de baan... maar het blijft rendabel met een hoogteverschil van 250 tot 500 m. Dit alles in twee minuten tijd.

Is het voor iedereen toegankelijk ? Bijna. Een minimumniveau is vereist, maar met een goede begeleiding (monitor of lierinitiator aan de grond) kunnen piloten die al hoogtevlichten hebben gemaakt, deze praktijk proberen.

Onze projecten? Zoveel mogelijk piloten blijven laten

vliegen natuurlijk, maar ook de weg vrijmaken voor mindervaliden (duo of solo) is een project dat ons nauw aan het hart ligt en dat een integraal onderdeel zal zijn van onze toekomstige bezigheden.

Verschillende structuren (\*) bieden liervliegen in België aan, dus als je er zin in hebt, ga ze dan even bezoeken, de ervaring zal je niet onverschillig laten 😊

Luchtvaardige groeten.

Frédéric Heurion.

(\*) Jan van Gent, [www.vliegvereniging-janvangent.nl](http://www.vliegvereniging-janvangent.nl)

Avia Airsports delta+para, [www.avia-airsports.com](http://www.avia-airsports.com)





# UW GEBRUIKTE REDDINGSPARACHUTES KUNNEN NOG STEEDS LEVENS REDDEN!

## SUPER VERSATILE AIRDROP SYSTEM SVAS

SVAS is een project van de stichting **Humanitarian Pilots Initiative** (HPI). Ons doel is luchtsteun te verlenen bij natuurrampen en crisissituaties, en zodoende snelle inzet van humanitaire hulp mogelijk te maken.

Maar al te vaak komt de broodnodige humanitaire uitrusting vast te zitten, verloren te raken of in beslag genomen te worden door ontbrekende of verslechterde infrastructuur of politieke instabiliteit.

Uw reddingsparachutes aangesloten op ons systeem maken het mogelijk om snel en veilig reddingsmateriaal af te leveren. We kunnen alle soorten ladingen droppen: Voedingsmiddelen, waterzuiveringsinstallaties, medicijnen, medische apparatuur, ... enz.

Geef uw reddingsparachutes een tweede leven!

[hpi.swiss/svas-drop-system](https://hpi.swiss/svas-drop-system)  
[svas@hpi.swiss](mailto:svas@hpi.swiss)  
 [hpisswiss](https://www.instagram.com/hpisswiss)



Stuur ze naar ons op:  
SVAS HPI Corderie SMITS-HENIN  
Av. de la Couronne 236B  
1050 Ixelles / Belgium

## VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 16 DECEMBER 2021

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

**Verontschuldigd:** Aron Michiels, William Sterckx, Nathanael Majoros.

### Fly

Jean heeft de Fly afgerond en de bestuurders geven groen licht voor publicatie.

### Volgende vergadering

Mogelijke data: 13 januari of 20 januari.

### Heractivering Monitor

Alain Gillot heeft meegedeeld dat hij de activiteiten als parapente-Monitor wil hervatten. Het bestuur is positief over de demarche van Alain.

### "GAA"-lidgeld voor leden van buitenlandse federaties

Het lidgeld voor het verkrijgen van de GAA-licentie wordt vastgesteld op 20 €.

### Rochehaut

In opvolging van de stappen die Thierry Moreau en Jean hebben ondernomen om de vliegplaats van Rochehaut te heropenen, nodigt het waals agentschap voor het patrimonium de BVVF en andere betrokken actoren uit om na te gaan of het mogelijk is de start, die zich op een geklasseerde site bevindt, opnieuw te gebruiken. Thierry kan niet aanwezig zijn op de voorgestelde datum, Paul Schmit, Maxime Jaspard en Olivier Duplicy kunnen de BVVF vertegenwoordigen.

### Onderhoudskosten vliegplaatsen

De kosten van Alain Peraux zullen terugbetaald worden voor al het werk dat hij in 2021 op 10 verschillende vliegplaatsen heeft verricht. Het bestuur

vraagt Alain echter om zich te beperken tot een budget van 1200 € per jaar, behoudens onverwachte kosten, waarvoor hij vooraf een aanvraag zal moeten indienen.

### Monitorbrevettekst

Er moet een discussie komen onder lesgevers over de aanpassingen die in deze tekst moeten worden aangebracht. Er zal op 11 januari om 20 uur al een eerste vergadering via Zoom plaats vinden om een werkgroep samen te stellen. Er zal een oproep worden gedaan aan alle Monitoren/Hulpmonitoren om deel te nemen aan deze werkgroep met een antwoorddeadline op 10 januari.

### Noodparachutes

Jean-Yves informeerde bij de EHPU naar de situatie in andere landen. Sommige landen hebben gecertificeerde parachuteplooiers, andere niet. Jean-Yves volgt dit op de voet bij de EHPU en de ESTC (EHPU Safety Commission).

Patrick nodigt alle geïnteresseerden uit om deel te nemen aan de bijeenkomst met de professionele rigger van Temploux.

### Website

Om te kunnen reageren op verschillende verzoeken met betrekking tot de website, zal Jean contact opnemen met een professionele specialist en hem om een offerte vragen voor een advies en eventueel het te verrichten werk.

### Brevetten

- Thibaut Voglet bekomt het brevet van Lierinitiator parapente.
- De aanvraag van Thibaut Voglet voor zijn buitenlandse stage wordt goedgekeurd.

Verslaggever: Jean.

## VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 13 JANUARI 2022

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

**Verontschuldigd:** Aron Michiels, Nathanael Majoros.

### Effectief lid

Enrique Koll wordt aanvaard als effectief lid.

### Jaarrekeningen

De resultatenrekening en de balans voor 2021 worden goedgekeurd voor presentatie en goedkeuring op de Algemene Vergadering.

De door Jean voorgestelde begroting voor 2022 wordt geamendeerd en goedgekeurd voor presentatie en goedkeuring op de Algemene Vergadering.

## VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 13 JANUARI 2022 (VERVOLG)

### Algemene Vergadering

Vanwege de onzekerheden met betrekking tot de gezondheidssituatie en de moeilijkheid om een live AV te organiseren, is besloten om deze net als vorig jaar per teleconferentie te houden. Jean-Yves zal kijken voor het stemprogramma.

De uitnodigingen moeten 15 dagen van tevoren verstuurd worden.

De examens, die op dezelfde dag zouden plaatsvinden, worden geannuleerd. Jean gaat op zoek naar andere examendata en stelt deze voor aan de kandidaten die al ingeschreven zijn.

William zal zich herkiesbaar stellen als hij niet de plaats van een andere kandidaat inneemt, Robin weet niet of hij zijn kandidatuur zal stellen. Er zijn nog geen andere kandidaturen.

### EHBO-les

Wordt gehandhaafd maar voor maximaal 20 personen per taal en in overeenstemming met coronaregels.

### Taskforce LFA Golf

Olivier debriefde deze bijeenkomst waaraan hij deelnam met Quentin Debras.

Het GAA-systeem wordt op 15 maart opnieuw opgestart. Het is aangetoond dat er veel vluchten zijn geweest van vrijvliegers die "in regel" waren en dit heeft het leger gerustgesteld.

Er wordt gesproken over een MILFAG13-zone met een

"G" -classificatie (ongecontroleerd luchtruim).

De activatie van de LFA GOLF 3 (Theux) zou binnenkort beschikbaar zijn op de EBSHTower-applicatie.

Er wordt samengewerkt met de zweefvliegfederaties rond de activering van GAA's.

Volgende bijeenkomst: 24 april.

### Brevetten

- Didier Depireux kan zijn praktijkexamen voor Monitor parapente doen met Alain Petit.

- Karlien Engelen behaalt het tijdelijk brevet van Hulpmonitor parapente beperkt tot de school Airsport.

- Bert Adams bekommt de verlenging van zijn tijdelijk brevet patent van Hulpmonitor parapente

- Dirk De Sutter kan zijn Duopilotenopleiding volgen bij Mario Deroo.

### Brevettekst Monitor

Op 11 januari was er een eerste gesprek tussen lesgevers over de aanpassingen die in deze tekst moeten worden aangebracht en Jean-Yves zal het verslag van deze vergadering toesturen. Een tweede bijeenkomst staat gepland op 22 februari.

### Parapente-rolstoel

William haalt deze op bij Jan van Gent en brengt hem naar Beauvechain.

Verslaggever: Jean.

## VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 17 FEBRUARI 2022

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

**Verontschuldigd :** Aron Michiels, Jean-Yves Squifflet.

### Effectieve leden

Benjamin Nieuwland wordt aanvaard als effectief lid. Mensen die zich hebben aangemeld om deel te nemen aan de algemene vergadering, maar die geen effectief lid zijn, zullen de link ontvangen om de vergadering te volgen maar niet de link om te stemmen.

### Algemene Vergadering

William en Robin stellen zich herkiesbaar voor het Bestuursorgaan. Er zijn nog geen andere kandidaten.

Jean zal het woordje van de president vertalen dat Olivier hem zal opsturen.

Nathanael stuurt Jean een bestand om in te vullen voor het stemprogramma.

De presentatie zal bestaan uit:

- Woordje van de Voorzitter
- Realisaties van de Clubs en op de vliegplaatsen
- GAA
- Beauvechain
- BPO
- Rekeningen 2021
- Begroting 2022
- Presentatie van de kandidaten

Jean-Yves zal de Zoom-link naar Jean moeten sturen om naar de inschrijvers te kunnen doorsturen.

## VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 17 FEBRUARI 2021 (VERVOLG)

### EHBO-les

De EHBO-les vond plaats met 25 deelnemers, het was erg geslaagd.

De bestuurders bedanken William voor de organisatie.

### Beauvechain

De delta/parapenteclub Avia Airsports vraagt subsidies ten belope van 540 € voor de aanschaf van een nieuwe lierkabel. De bestuurders keuren dit goed en William zal de factuur aan Jean overmaken.

### Brevetten

- Mario Deroo behaalt het brevet van Monitor parapente.

- Roby Houssa mag zijn opleiding tot Hulpmonitor parapente starten bij Thierry Moreau.

- Arthur Reinhardt mag zijn Duo-pilotenopleiding doen bij Thierry Moreau.

### Volgende vergadering

Donderdag 17 maart bij Nathanaël.

Verslaggever: Jean.

## VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 17 MAART 2022

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

**Uitgenodigd (teleconferentie):** Thierry Moreau.

### Subsidies

Thierry informeert de beheerders over de informatie die hij heeft verzameld bij het ADEPS en het AISF over subsidies voor tewerkstelling en topsporters. Het is echter mogelijk dat een samengaan met andere federaties noodzakelijk zal zijn.

William heeft contact opgenomen met de Vlaamse Sportfederatie, die hem volgende week terug zal contacteren. Robin heeft op 23 maart een ontmoeting met Sport Vlaanderen. William zal hem vervoegen.

### Ontslag Aron

Aron neemt om professionele redenen ontslag uit het bestuursorgaan.

Het bestuur aanvaardt dit ontslag en bedankt Aron voor zijn werk in de afgelopen jaren.

Jean laat de benoemings- en ontslagpapieren ondertekenen voor het Belgisch Staatsblad.

### Datum algemene vergadering 2023

De beheerders vragen Jean om te controleren of de zaal vrij is op 4 of 11 februari.

### Terril van Hornu

De club Les Ailes du Levant vraagt een tussenkomst van 1800 € voor het ingraven van buizen om een beek te kunnen dichtleggen. Aangezien de club al 3000 € zal bijdragen en op die manier de schatkist van de club

bijna ledigt, gaan het bestuur ermee akkoord om "het gat" te vullen.

### CIVL-afgevaardigde

Jochen Zeischka treedt af als CIVL-afgevaardigde.

Nathanael wil zijn plaats innemen.

Jean zal dit via de KBAC met de FAI regelen.

### "Carvout-zone" Prayon

Olivier heeft de SPACC-procedure verlengd, die wordt beheerd door de club Aéroloisirs en waarvan hij de penningmeester is.

De activering van deze zone zou kunnen worden gepubliceerd op de FB-pagina van de BVVF.

Olivier zal Lode Spruyt vragen om dit gebied toe te voegen aan de EBSHTower-app en met Nathanael bekijken hoe hij dit voor beide publicaties kan doen.

### Geozones

Met betrekking tot het type-dossier van de 7-Meuses had Olivier een contact met het DGLV en het zou voldoende zijn om een "erkenning" van de vliegplaats door het DGLV te verkrijgen. Olivier zal met Jean bekijken hoe het verder moet.

### Brevetten

Valéry Demaré kan zijn opleiding tot Hulpmonitor parapente aanvagen bij Thierry Moreau.

### Komende vergaderingen

Donderdag 28 april in Zaventem, dinsdag 24 mei via Zoom en donderdag 23 juni in Zaventem.

Verslaggever: Jean.

## VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 28 APRIL 2022

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

**Verontschuldigd** : Robin Lefebvre.

**Gast** (teleconferentie): Thierry Moreau.

### Brevetten

- Didier Depireux zal het brevet van Monitor parapente behalen zodra Jean zijn vlieg- en stageboekjes ontvangt en verifieert (binnen de volgende maand). De rest van het dossier is in orde.
- Bert Adams kan zijn praktijkexamen voor het brevet van Hulpmonitor parapente afleggen bij Xavier Barbé, Yves Borreman, Rudi Roelens of Jean-Yves Squifflet.
- Olivier Krikorian kan zijn opleiding tot Hulpmonitor parapente beginnen bij Xavier Barbé en Olivier Gillot.
- Bert Adams en Dirk Jordens kunnen hun opleiding tot Lierman beginnen bij William Sterckx, Jan Bernaerts en Mark Tielemans.
- Rudi Roelens kan de Duopilotenopleiding parapente doen bij Mario Deroo.

### Han sur Lesse

Het voorstel van Yves Borreman wordt aanvaard, we gaan verder op dezelfde basis als in voorgaande jaren maar met één school minder.

### Geozones

We wachten nog steeds op een antwoord op het type-dossier van de 7-Meuses.

Olivier vraagt Jean om alvast de brief voor te bereiden voor de gemeenten, die naar de vliegplaatsbeheerders gestuurd moet worden.

### Subsidies

Robin heeft contact gehad met Sport Vlaanderen en de situatie ziet er niet erg gunstig uit voor dit deel van het land, je hebt minstens 1500 leden nodig of anders aansluiten bij een andere federatie. Deze federatie zal dan kunnen genieten van 10 tot 15.000 € extra subsidies.

Voor ADEPS is het minder duidelijk, een werkgroep die bestaat uit Olivier, Patrick en Thierry wordt samengesteld.

Olivier zal contact opnemen met het AISF om de vragen van de bestuurders te stellen.

Thierry zal een artikel schrijven voor de Fly.

### Brevetteksten

Het brevet van Lierinitiator parapente wordt aangepast. Deze Initiatoren zullen alleen les kunnen geven aan piloten die al 15 grote vluchten hebben gemaakt en zullen moeten leren hoe hij piloten op de radio moet begeleiden, dit moet expliciet in de tekst komen te staan.

Het door de werkgroep voorgestelde brevettekst van parapente-Monitor wordt geamendeerd en gestemd.

De tekst over praktijkexamens voor parapente-Pilotenbrevetten wordt goedgekeurd.

Patrick zal de teksten definitief opmaken en opsturen voor vertaling.

### Praktijkexamens

Erkende scholen zullen verplicht zijn om in België praktijkexamens te organiseren voor het Pilotenbrevet. We vragen de scholen 3 data op te geven. Jean vraagt om details en een preciezere tekst om naar de scholen te sturen.

Verslaggever: Jean.

## VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 24 MEI 2022

**Aanwezig** : Olivier Georis, Patrick Brison, William Sterckx, Robin Lefebvre, Jean Solon (notulen).

**Verontschuldigd** : Koen Michiels, Nathanael Majoros, Jean-Yves Squifflet.

### Subsidie lierkabel Touch the Sky

Het bestuur besluit een subsidie van € 400 toe te kennen aan de erkende club Touch the Sky voor de aanschaf van een lierkabel. Jean zal hen vragen om een artikel te schrijven voor de Fly.

### So You Think You Can Fly

William vraagt of deze wedstrijd onder de paraplu van de BVVF georganiseerd kan worden om te kunnen genieten van de BVVF-verzekeringen. William wordt medeorganisator en het is pas voor 2023. Het bestuur is het hiermee eens. Jean wijst erop dat het nodig zal zijn om ruim op voorhand de data, plaatsen en organisatoren te communiceren om bevestiging te krijgen van de verschillende verzekeraars.

## VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 24 MEI 2022 (VERVOLG)

### Marcourt-zuid

Olivier zal contact opnemen met Pascal Lhoas om zijn verzoek met betrekking tot de werken op Marcourt-zuid te verduidelijken.

### Fly

Voor de Fly van juni/juli moeten de volgende artikels binnenkort naar Jean worden verzonden:

- Werken Hornu (al bij Jean);
- Vriendschappelijke wedstrijd te Coö: Olivier neemt contact op met Louis Neys;
- Bivakvlucht Coö-Rachtig: Olivier neemt contact op met Lode Spruyt;
- Artikel ADEPS-subsidies (Thierry Moreau + Olivier);
- Born to Fly: Olivier neemt contact op met Quentin Courtois;
- Verslagen (Jean);
- Overlijden Marc Tielemans (Jean);
- Brevetteksten (Patrick).

### Geozones

In afwachting van het akkoord van de burgemeesters kan Jean nu al beginnen met het samenstellen van de dossiers van Coö en Beauraing.

### GAA-zones

De luchtmacht heeft de GAA-overeenkomst ondertekend en het GAA-systeem kan nu worden hervat. In samenwerking met de zweefvliegfederaties wordt nu gewerkt aan het vergemakkelijken van de toegang tot de GAA's. De vooruitzichten lijken veelbelovend.

### Brevetten

- Didier Depireux heeft het brevet van Monitor parapente verkregen.
- Dries Cordemans bekommt het brevet van Monitor parapente.
- Patrick Brison bekommt het brevet van Lierman parapente.
- François Leveau bekommt het brevet van Lierman parapente.

### Ongeval Marc Tieleman

De bestuurders bespreken het fatale delta-ongeval van Marc Tieleman aan de lier in Beauvechain. Dit gebeurde tijdens het opstijgen (lock-out). De BVVF betuigde haar medeleven aan de familie en schreef, volgens hun wensen, 100 € over naar een natuurbeschermings-vzw.

### Volgende vergadering

23 juni om 19.30 uur. William nodigt de bestuurders bij hem thuis uit voor de vergadering.

### Weerstations

Maxime Jaspard heeft een weerstation gemaakt voor Beauraing, welke goed lijkt te werken. Dit station werd voorgefinancierd door de BVVF en de kosten bedragen ongeveer 300 €. Maxime wil er wel nog meer maken en de beheerders gaan akkoord om 2 of 3 exemplaren te bestellen. De jaarlijkse vergoeding voor alle stations is € 50. We zullen het e-mailadres doorgeven om deze weerstations te raadplegen en Olivier zal aan Raymond Glaude de link voor het station te Coö opvragen.

Verslaggever: Jean.

## VERSLAG ONLINE- ALGEMENE VERGADERING VAN DE BVVF OP 19 FEBRUARI

### Jaarrekeningen 2021, begroting 2022 en kwijting aan bestuurders

Na het verslag van het Bestuursorgaan van de BVVF, de voorstelling van de jaarrekeningen van 2021 en de begroting voor 2022, geeft de Algemene Vergadering kwijting aan de bestuurders voor het werkingsjaar 2021 en keurt ze de jaarrekeningen van 2021 en de begroting voor 2022 goed met unanimité van de stemmen.

### Verkiezingen

Vervolgens stellen de uittredende en herverkiesbare

leden van het bestuursorgaan en de nieuwe kandidaten voor het bestuursorgaan zich voor, gevolgd door de verkiezingen. De volgende bestuurders werden (her)verkozen:

William Sterckx (herverkiesbaar) : verkozen met 27 stemmen op 29;

Robin Lefebvre (herverkiesbaar) : verkozen met 23 stemmen op 29.

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

# BVVF-LIDGELDEN EN -VERZEKERING 2022

Na de verhoging van het lidgeld ten gevolge van de duurdere verzekeringspremies in 2020, blijft het lidgeld ongewijzigd 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

landingssterreinen 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 2022	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	
<b>Optie 1</b> 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	
<b>Optie 2</b> 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	
<b>Optie 3</b> 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	
<b>Optie 4</b> 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	
<b>Optie 5</b> 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.