

Fly!

Winter 2022

Uw vrije vlucht –magazine in België



124

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

Nathanael Majoros

0473 28 98 13

fbvl@majoros.net

BESTUURDER

William Sterckx

016/203281

william.sterckx@telenet.be

BESTUURDER

Patrick Brison

0479 900 166

pbn@skynet.be

BESTUURDER

Koen Michiels

0470881119

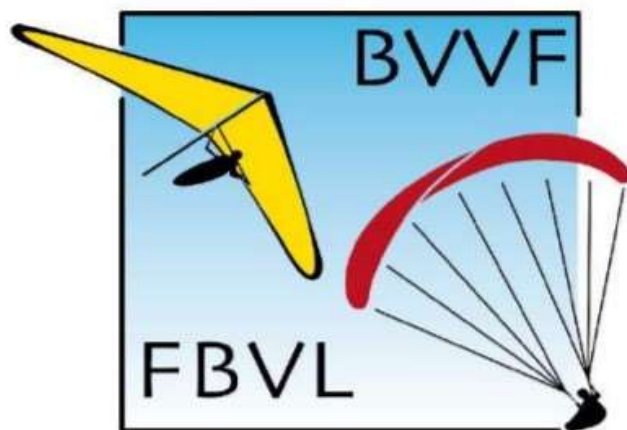
paraglidingkoen@gmail.com

BESTUURDER

Robin Lefebvre

0496566493

robin@airport.be



BELGISCHE VRIJE VLUCHT FEDERATIE (BVVF) VZW

Vereniging zonder
winstoogmerk

Belgisch Staatsblad van 22
februari 2005.

Ondernemingsnummer:
0416058635.

Maatschappelijke Zetel:
Montoyerstraat 1 bus 6 te
1000 Brussel.

SECRETARIAAT

P/A Jean Solon

Stationstraat 103

B-2860 Sint-Katelijne-Waver

TEL/FAX: 015 32 18 20

E-mail: info@fbvl.be

WEBSITE

WWW.BVVF.BE

- 4-6** Algemene Vergadering van de BVVF
- 7** Woordje van de voorzitter
- 8-9** BPO 2023
- 10** Nieuwe weerstations
- 11** Paracheck
- 12-13** Onze arme Corimont was er helemaal van ondersteboven !
- 14-15** GAA en interfederale werkgroep LFA GOLF
- 16-17** Onderhoudswerken Fontaine l'Evêque
- 18-19** EN C-parapentes getest met extra vouwlijnen
- 20-21** Advies schermkeuze binnen de EN-Klassen
- 22-23** PUC smijtdag Topsportal Gent
- 24** Regionaliseren... of niet regionaliseren ?
- 25-28** Pleidooi voor de duurzaamheid van parapente in België
- 29-30** Tienerstage
- 31-32** Wedstrijdvliegen: hoe werkt dit ?
- 33-37** Verslag BPO 2022 te Piedrahita
- 38-42** Verslagen vergaderingen Bestuursorgaan
- 43-44** Lidgelden en verzekeringen

Het Bestuursorgaan van de BVVF nodigt u hartelijk uit op de

JAARLIJKSE ALGEMENE VERGADERING van de BVVF

op ZATERDAG 4 FEBRUARI 2023 om 19u30

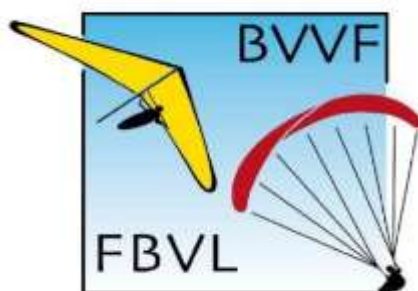
in de grote zaal van het

« CENTRUM SINT-MAARTEN », VELDEKE 1 te ZAVENTEM

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

*U kunt ook een gewoon een glaasje komen drinken en de
stands van de scholen en clubs bezoeken vanaf **18u30**.*

*(Scholen en clubs die een stand wensen moeten dit laten weten aan het secretariaat.
Deze kunnen hun stand opzetten vanaf 17 u, na de theorie-examens).*



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 voormalig effectief lid dat na maximaal 3 jaar afwezigheid terugkeert, wordt automatisch weer effectief lid na betaling van zijn lidgeld.

Inderdaad heeft men 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 2020, 2021 of 2022, hun hoedanigheid van effectief lid verliezen.

Ze kunnen echter een aanvraag indienen om weer effectief lid te worden voor de algemene vergadering van februari 2023 en daarna, indien ze hun lidgeld betaald hebben in 2021 en 2022. 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 2022 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, twee mogelijkheden : ofwel doet het Bestuursorgaan dit op zijn vergadering van half januari (men moet dus onderstaande strook tijdig opsturen !), ofwel op 4 februari zelf, net voor de algemene vergadering (maar dan moet de strook **voor 19u30** ingevuld afgegeven worden aan een bestuurslid of de verantwoordelijke aan de ingang, **zoniet kan men niet meer aanvaard worden voor de Algemene Vergadering van 2023** en zal het slechts voor het jaar nadien mogelijk zijn). Dit is een bijkomende mogelijkheid om zich in regel te stellen voor de vergadering, maar het is natuurlijk voor iedereen comfortabeler dit op voorhand te doen.

We vragen u dus om **de strook voor 31 december per post op te sturen** of anders goed op tijd te komen (19 u).

Leden die zich voor het eerst aansloten in 2022 en geen lid zijn sinds 12 maanden, kunnen volgens de statuten geen stemrecht verwerven op deze algemene vergadering, ze kunnen dit ten vroegste in 2024, 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 :

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.

Ondergetekende,

geeft volmacht aan

om hem/haar te vertegenwoordigen op de algemene vergadering van de BVVF van 4 februari 2023.

Plaats en datum:

Handtekening:

WE WANT YOU !

De BVVF is niet alleen het bestuur. De BVVF, dat zijn wij allemaal.

Velen van u zijn zeer actief op lokaal niveau, in uw clubs, op de vliegplaatsen in uw regio, en wij danken u daarvoor.

Sommige onderwerpen vereisen een globalere aanpak. We denken bijvoorbeeld aan:

- welk toekomstplan voor onze Federatie?
- Welke actielijnen moeten naar de voorgrond?
- Hoe kunnen we onze vliegplaatsen ontwikkelen en behouden?
- Hoe kunnen we onze belangen verdedigen?
- ...

Er zijn er nog zoveel meer. En u heeft zeker ook eigen ideeën en wensen. Maar kijk, op dit ogenblik is uw

Bestuur een groep van 7 personen. En helaas is het voor ons niet mogelijk om meer onderwerpen aan te pakken, niet vanwege een gebrek aan motivatie, maar gewoon vanwege een gebrek aan tijd. We missen handen... Er is nog zoveel te doen, er zijn zoveel onderwerpen die behandeld moeten worden, we zouden sneller kunnen gaan als we met meer waren.

Wij doen daarom een beroep op u. Er zijn vacatures in het bestuur en in de werkgroepen. En ja, men moet er een beetje van zijn tijd aan besteden, maar het is het waard wanneer we de leden op de vliegplaatsen ontmoeten en we de levendigheid van onze activiteit zien.

Als u vragen heeft, als u twijfelt, neem dan contact met ons op en wij beantwoorden graag uw vragen.

Ondergetekende,,

wonende

stel mij kandidaat voor de verkiezing van de Raad van Bestuur van de BVVF op de algemene vergadering van 4 februari 2023.

Plaats en datum:

Handtekening:

Woordje van de Voorzitter

Beste leden,

We hopen dat uw vliegseizoen van 2022 goed is verlopen en dat u hebt kunnen genieten van de uitzonderlijke weersomstandigheden die we hebben gehad, omstandigheden die verlengd lijken te worden met een naseizoen dat even gunstig is om te vliegen.

Het einde van het seizoen is ook het moment waarop we de balans beginnen op te maken en uitkijken naar volgend seizoen.

Dit is ook het geval voor uw bestuur dat terugkijkt naar de realisaties van 2022 en zich voorbereidt op 2023. Eerste grote constatering: onze activiteit groeit. Het aantal leden neemt stilaan toe, onze scholen en clubs zijn zeer dynamisch en sommige tekens bedriegen niet, de aanwezigheid op onze vliegplaatsen bereikt op sommige dagen records. Onze activiteit staat, net als veel andere buitenactiviteiten, onder grote druk en onze vliegplaatsen ontsnappen hieraan niet.

Het in stand houden van deze vliegplaatsen en het openen van nieuwe is een van de grootste uitdagingen voor de BVVF. We werken er zo goed mogelijk aan, hierbij geholpen door het dynamisme van de vrijwilligers van de lokale clubs, die we nooit genoeg kunnen bedanken.

Sommige initiatieven (zie de open brief van Thierry Moreau) willen dat de BVVF start met de oprichting van "linguïstische" vleugels om te kunnen genieten van subsidies van Sport Vlaanderen (ex-BLOSO) en het ADEPS. Dit zijn vragen die we onszelf herhaaldelijk stellen, maar we geloven dat er veel valkuilen zijn en we moeten voorzichtig te werk gaan. Meer details en context in uw Fly.

Helaas is er niet alleen goed nieuws. De ongevalstatistiek van de afgelopen 5 jaar laten een toename van claims zien, met helaas voor sommigen gevolgen op lange termijn. Op verzoek van onze verzekeraar hebben we een nieuwe onderhandelingsronde over de premietarieven moeten houden. Ik denk dat we ons best hebben gedaan, gezien hun eisen en het risico dat ze ons niet meer zouden verzekeren. We hebben er in het bijzonder voor gezorgd dat we de basisdekkingen (BA enz...) beschermden, maar hebben moeten toegeven op de duoverzekering (die, laten we het toegeven, aan een ongelooflijk laag tarief werd aangeboden). In ieder geval was het te verwachten dat onze verzekeraar contact met ons zou opnemen, al was het maar vanwege de inflatie, die in België rond de 10% ligt...

Alle details worden u direct hierna uitgelegd.

Behoud van de BVVF-verzekering en verhoging van de duo- en hulpmotorpremies

Het goede nieuws is dat de BVVF-verzekering wel degelijk een doel dient en dat veel slachtoffers alle of een groot deel van hun (extra) kosten vergoed hebben gekregen, hierbij denken we bijvoorbeeld aan helikopterkosten maar ook aan medische kosten.

Omdat de verhoging voor de basisverzekering niet enorm is, wordt het lidgeld voor 2023 niet verhoogd, ook al omdat er op de algemene vergadering moet over gestemd worden. We zullen zien of het nodig is om een verhoging voor 2024 te stemmen, maar dit zal eerder nodig zijn om de inflatie te counteren. Anderzijds zal de jaarlijkse "leerlingverzekering" met 5 € stijgen tot 30 €, maar deze verzekering kan enkel worden afgesloten door erkende scholen en deze leerlingen worden niet als lid beschouwd.

De opties hulpmotor en duo (passagiers tandem) worden echter duurder, de hulpmotorverzekering stijgt slechts met 5 € en gaat dus naar 40 €, de wijziging voor de duoverzekering is echter veel belangrijker.

Het moet gezegd worden dat de duoverzekering van de BVVF een van de goedkoopste, zo niet de goedkoopste op de (internationale) markt was, terwijl deze, zoals we hebben gezien, een enorm risico voor de verzekeraar met zich mee bracht.

We hebben het ergste vermeden door een nieuwe premie te accepteren die, volgens zijn berekeningen, de verzekeraar in staat stelt om deze dekking te blijven aanbieden zonder het verzekeringscontract met de BVVF verder in gevaar te brengen. Deze premie is helaas veel hoger dan de vorige: 145 €. De BVVF brengt voor deze dekking geen administratiekosten in rekening en zal het volledige bedrag aan de verzekeraar doorstorten. De overige voorwaarden voor deze dekking (brevet, opleiding,...) blijven ongewijzigd.

De duoverzekering per vleugel (serienummer en model moeten meegedeeld worden) verhoogt van 300 naar 400 €, de commerciële duoverzekering van 350 naar 450 € (per piloot).

Ook neemt de prijs van de opties met aanvullende dekkingen ook zeer aanzienlijk toe: een nieuwe tabel is te vinden achteraan in deze Fly en op de BVVF-website.

Wij verzekeren u dat wij ons uiterste best hebben gedaan om "de schade te beperken" en een goede verzekering te behouden bij een betrouwbare en correcte verzekeraar, zoals al meer dan 25 jaar wordt aangetoond.

Olivier.

Belgian Paragliding Open 2023, ga naar Macedonië!



Een ver land, maar niet zo ver, een plek die bekend is, maar niet bij de Belgen, een droog vlakland maar niet te droog, een gevarieerd maar gastvrij terrein, krachtige maar niet gewelddadige thermiek, stratosferische maar haalbare plafonds, ambitieuze maar haalbare taken! Dit is wat ons te wachten staat voor juli 2023...



Voor de toekomstige editie van de Belgian Open heeft de nationale ploeg besloten jullie mee te nemen naar een hoekje van het vlieg- en competitieparadijs. Op 3 uur rijden van Skopje (hoofdstad van Macedonië), is een klein dorp dat al tien jaar wordt belaagd door parapentes, Krushevo. Gelegen op de heuvel met uitzicht op het droge vlakland, is Krushevo de must geworden voor parapente-wedstrijden. Zijn bijzonderheid? Een uitgestrekt speelveld, veilig, met uitzonderlijke omstandigheden in de zomer die een breed scala aan vluchten mogelijk maken... Deze kleine atypische plaats organiseert vaak wedstrijden van alle niveaus en verleidt de overgrote meerderheid van de deelnemers die er naartoe gaan. Na gecharmeerd te zijn geweest tijdens verschillende wedstrijden, heeft Team Belgium deze bestemming voorgesteld voor onze jaarlijkse bijeenkomst!

In de praktijk:

Het Belgisch kampioenschap vindt plaats van 9 tot 16 juli in Krushevo, Macedonië. Zondag 9 zal gewijd zijn aan een trainingsmanche en de inschrijvingen, van maandag tot en met zaterdag worden 6 taken voorgesteld en de prijsuitreiking vindt plaats op zaterdagavond.

De organisatoren en wedstrijdleiders zijn Martin Jovanovski (meervoudig World Cup winnaar) en Goran Dimiskovski (Voorzitter van het World Cup circuit). De contactpersonen in België zijn de leden van de nationale ploeg (noornamelijk: Lode, Quentin en Thibault).

Omdat we de terughoudendheid van het Gallische volk kennen om zich ver uit het land te wagen, wilden we u de taak gemakkelijker maken met 3 inschrijvingsopties:

- **Optie 1:** Inschrijving BPO (organisatie, shuffleservice, lunchpakket, trackerverhuur).
- **Optie 2:** Inschrijving BPO + accommodatie in het "Montana Palace" (lunch inbegrepen) + pendeldienst van de luchthaven van Skopje naar Krushevo.
- **Optie 3:** Inschrijving BPO + accommodatie + Airport shuttle – Krushevo + België – Skopje vliegtuig (let op, deze optie is nog niet bevestigd en wordt nog uitgewerkt).



De exacte tarieven voor deze opties moeten nog worden bepaald. Houd er ook rekening mee dat de kosten van levensonderhoud ter plaatse erg laag zijn. Voor een maaltijd met drankje, hoofdgerecht en koffie betaalt men rond 6-7 €. Gegrild vlees, shopska salade of Krushevo Pie zijn gerechten die vaak worden geserveerd in de verschillende restaurants van het dorp. Voor alle smaken en tegen zeer lage prijzen, iedereen zal er zijn geluk vinden!

Inschrijvingen en alle informatie komen in de loop van de maand januari binnen. Hoe dan ook, ons doel is om Belgische gezelligheid naar Macedonië te brengen terwijl we genieten van deze uitzonderlijke plek! En wees er zeker van, ook dit Belgisch kampioenschap wordt weer een heel leuk feest!

In de hoop dat we je hebben doen watertanden... Tot heel binnenkort !

De Belgische nationale ploeg

Nieuwe weerstations

Het is aan het einde van het seizoen langzaam tijd om de concrete prestaties die uw federatie, geholpen door vrijwilligers en getalenteerde leden, verwezenlijkt, vaak zonder "tompetsgeschal of tromgeroffel", we besteden meer tijd aan het proberen dingen te doen dan erover te praten.

Het is daarom tijd om de balans op te maken over een van de onderwerpen die twee jaar geleden ter stemming werden gebracht op de algemene vergadering, namelijk de weerstations.

Een stukje geschiedenis. We hebben een deel van 2021 besteed aan het onderzoeken van de markt en het vergelijken van de verschillende aanbiedingen. Drie grote merken leken in de behoefte te kunnen voorzien, waarvan er één werd gekozen door de FFVL en de Club van de terrilliens (in overleg met de BVVF). We stonden op het punt om voor deze oplossing te kiezen, toen een van onze leden, Pieter Baele, ons vertelde dat hij de typische functies van weerstations (windsterkte en -richting, ...) kon toevoegen aan de OGN-basisstations die we dachten te plaatsen om de live tracking-dekking te verbeteren in het kader van het GAA-project. De BVVF financierde de apparatuur en Pieter deed de ontwikkeling.

Eind 2021, na een jaar gebruik van GAA, bleek de behoefte aan OGN-basisstations niet meer nodig. Dus hebben we gas geminderd en lieten we Pieter werken aan zijn oplossing, waarvan we zeker weten dat deze op een dag zal dienen.

Fast forward naar 2022, het onderwerp weerstations ligt weer op tafel. Op initiatief van de beheerders van de vliegplaats van Beauraing ziet een nieuw project van "open source" -stations het licht en we nemen snel contact op om meer te weten te komen. Al snel zijn we overtuigd. De oplossing is gebaseerd op Davis-sensoren, die onder andere op Holfluy-stations worden gebruikt. De kosten worden geschat op 300 € per eenheid en door het "open source" -ontwerp blijven we onafhankelijk van commerciële bedrijven en beperkende abonnementen.

Al snel nemen we contact op met Maxime Jaspard en het project wordt gelanceerd. Maxime had het station voor Beauraing al gemaakt, dus we besloten er in eerste instantie nog twee te maken die in La Roche en Maillen zouden worden geïnstalleerd. Wetende dat er dankzij het initiatief van een ander lid, Raymond Glaude, een station is voor Coo. We zullen dus 5 weerstations hebben: **Coo, La Roche, Beauraing, Maillen en de Henegouwse terrils.**

We denken dat we zo onze speelruimte vrij goed dekken. (We denken niet dat er één extra te Rochefort een grote meerwaarde zou opleveren gezien de ligging van deze vliegplaats tussen La Roche en Beauraing). Gezien de lage kosten konden we er meer installeren, maar bij de laatste algemene vergadering werd dit niet als noodzakelijk gezien door onze leden. Maar als het moest, konden we het makkelijk doen.

Balans. Deze is meervoudig. We hebben nu een oplossing die onze vliegplaatsen uitrust tegen lage kosten, een oplossing die onafhankelijk is van commerciële bedrijven en net zo belangrijk, we kunnen onze leden het initiatief geven om hun talent te uiten en ten dienste te stellen van onze gemeenschappelijke passie.



We werken aan het maken van een specifieke pagina op de BVVF-website waarop u alle weerstations kunt raadplegen (naast websites zoals SpotAir).

In de tussentijd zijn hier de links:

Weerstation van de terrils:

<https://www.spotair.mobi/wind/ffvl/5040>

Weerstation van Coo:

<http://www.mevoli.net/meteovollibre/index.htm>

Weerstations van Beauraing, La Roche (en binnenkort Maillen): <https://windspotbelgium.com/>

Wat wil je nog meer :-)

De BVVF wil graag alle mensen bedanken die een beetje (veel) van hun tijd hebben gewijd aan dit prachtige project.

ParaCheck

Heb jij je ook al eens vragen gesteld over de periodieke controle van je vleugel wanneer je kijkt naar de prestaties die worden beschreven op de websites van de verschillende 'Service Centers'? Wel, je bent niet alleen. Het aantal piloten groeit gestaag en dus ook het aantal Service Centers. Dit is de Franse vrije vlucht federatie FFVL ook niet ontgaan: het aantal vragen en klachten over geleverde prestaties groeide en zij proberen daar nu iets aan te doen. Gedurende een jaar hebben ze samengewerkt met een kerngroep die bestond uit ervaren rotten uit het vak en enkele fabrikanten.

Over de fabrikanten gesproken... Sinds de jaren stilletjes bestaat de Paragliding Manufacturers Association, kortweg PMA. De PMA heeft o.a. als doel om adviezen te geven voor de EN standaarden, maar evengoed ervoor te zorgen dat deze EN standaarden worden vertaald naar concrete cijfers waarmee kan gewerkt worden. Om een voorbeeld te geven: de maximum G-krachten op een vleugel liggen in principe vast in een EN standaard (926-1 of 2). Die G-krachten werken in op alle lijnen van je vleugel. Je zou dus via enkele berekeningen en op basis van welke lijnen worden gebruikt, een minimum breekwaarde kunnen bepalen. Wel, dat ontbreekt dus voorlopig.

Er ontbreekt dus niet enkel informatie in de handleidingen of technische documentatie, er is natuurlijk ook onenigheid tussen fabrikanten. Maar de PMA heeft beloofd om tegen het einde van het jaar (misschien realistischer begin volgend jaar) met een eenduidige set van cijfers te komen die het mogelijk gaat maken om tijdens de jaarlijkse (of tweejaarlijkse? Nog zo een discussiepunt) controle te gebruiken. Dat liefst zo uniform mogelijk voor alle fabrikanten.

Eens de PMA zijn ei heeft gelegd, is de FFVL dus van plan om daarrond een geüniformeerde service te regelen en hebben daarrond een charter geschreven, hoogstwaarschijnlijk in afwachting van een label met dezelfde naam: ParaCheck. (ParaCheck is een gedeponeerde merknaam binnen de EU, om misbruik te vermijden). Tijdens de Coupe Icare was er een eerste vergadering gepland om het charter voor te stellen aan alle kandidaat Service Centers die reeds een dossier hadden ingediend. Daarbij waren ook enkele fabrikanten en de kerngroep die heeft gewerkt aan dit charter. Hierbij een synthese van de belangrijkste zaken, zonder teveel in detail te treden.

- Er is benadrukt dat er eerst een proefperiode komt. Tijdens deze proefperiodes mogen opmerkingen gegeven worden of zelf aanpassing gevraagd worden.

- Eerste belangrijke verandering is dat het afgeleverde rapport van de controle moet voldoen aan een welbepaald aantal verplichte paragrafen, maar ook dat er bepaalde informatie niet meer mag worden getoond: bijvoorbeeld het percentage of aantal jaren 'levensverwachting' (dit laatste was uiterst speculatief en meer een verkooptruc of marketingtool).
- De statusbalk van bepaalde metingen of eindconclusie zal 5 posities hebben. Belangrijkste om te weten is dat verschillende vleugels van verschillende Service Centers gemakkelijk met elkaar zullen vergeleken kunnen worden: groen -dat staat voor zeer goed- zal in elk rapport hetzelfde betekenen.
- Er wordt gestreefd naar 1 type controle: een volledige controle. Daarnaast zal enkel het opmeten van de lijnen ook kunnen als uitzondering. Wat men vooral wil vermijden, is dat men een volledige controle verkoopt, maar eigenlijk maar een gedeeltelijke controle uitvoert, en daarnaast dan een superdeluxe volledige controle verkoopt die iets beter is dan de voorgaande maar nog altijd geen lijnen opmeet...
- Voor het breken van de lijnen om hun slijtage of sterkte te bepalen, moet zowel een onderste, bovenste als middelste lijn worden getest, en dat uit een A- of B-groep. (Een kanttekening hierbij: na gesprekken met verschillende fabrikanten blijken een paar fabrikanten, die hun eigen protocollen volgen en rapporten genereren, niet akkoord te gaan...)

Alhoewel elk onderdeel van de controle aan bod kwam, zijn dit de belangrijkste punten van verandering.

Maar niet enkel het technische gedeelte komt aan bod in het ParaCheck charter: ook het bedrijf dat de controles uitvoert, wordt onder de loep genomen. Zo moet de ruimte of het atelier voldoen aan bepaalde criteria. Deze criteria zijn logisch en nodig om een volledige controle te kunnen uitvoeren, zoals voldoende ruimte om een scherm volledig open te leggen, op te hangen; de nodige apparatuur, enz.

Ook de bedrijfsvorm en de aansprakelijkheid worden bekeken en moet garanderen dat zelf na levering van de gecontroleerde goederen de piloot niet aan zijn lot wordt overgelaten bij nalatigheid.

Al bij al een positieve evolutie voor de piloot alhoewel (los van de financiële- en energiecrisis waar we ons in bevinden) dit ook de prijs van een (altijd volledige) controle zal opdrijven.

To be continued...

Marc Delongie

Onze arme Corimont was er helemaal van ondersteboven !

Het hele jaar door verwennen we onze vliegplaatsen, en met name onze start van Corimont, waarschijnlijk de drukstbevoegen in de omgeving. We krijgen met name hulp van de gemeente La Roche-en-Ardenne, die komt om de oppervlakken te maaien die toegankelijk zijn voor de tractor, of om de takken op de toegangsweg te snoeien



zodat eventuele hulpvoertuigen de start makkelijk kunnen bereiken. Van onze kant gaan we de rest maaien, enkele bomen snoeien of ronduit berken en andere struiken in de helling kappen. Of nog: de kluiten aarde en graszoden, die 's nachts door everzwijnen omgewoeld werden, weer op hun plaats leggen...

Bij het kappen van bomen hebben houtkapbedrijven het soms moeilijk om een opslagplaats voor hun boomstammen te vinden, in afwachting dat ze door een vrachtwagen worden verwijderd. Tot ons ongeluk ontdekten we onze geliefde start van de Corimont in zeer trieste staat aan het einde van de zomer. Het had gediend als een houtdepot en veelhoutafval, schors en omgewoelde aarde hadden het in een slagveld veranderd.

Ongetwijfeld zou de uitbater zijn gekomen om dit "op te kuisen", dat wil zeggen om een snelle restauratie uit te voeren. Maar deze oplossing zou voor ons niet voldoende zijn geweest, dus werd besloten om de troepen deze zondag 25 september in de ochtend te mobiliseren.





Zo'n twintig leden hadden gehoor gegeven aan de oproep van het bestuur, en konden onze speeltuin terug een betere aanblik geven. En deze deelnemers werden twee keer beloond: eerst met worstenbrood en drankjes aangeboden door de club en de BVVF, daarna door... de Corimont zelf, die zich na zijn verzorging helemaal van zijn beste kant liet zien en aan ieder die wilde een mooie vliegmiddag aanbood.

Voor La Roch'Ailes, Pierre-Eric Leclercq.



GAA en interfederale werkgroep LFA-Golf

Beste leden,

De bescherming van onze speelruimte in het luchtruim is een ander onderwerp waaraan uw federatie het hele jaar door in de schaduw werkt, zonder er veel ophef over te maken, want zolang de overeenkomsten niet worden ondertekend, blijft discretie op zijn plaats.

2022 is het tweede jaar dat onze piloten (die de vereiste kwalificatie bezitten) kunnen gebruik maken van de **GAA's**. De mogelijkheid om in sommige gebieden hoger dan 4500ft te kunnen stijgen, is een echt pluspunt, vooral in de GAA Malmédy omdat dit het makkelijker maakt om de Eifel te bereiken. Maar onze piloten die van Fumay starten, weten dat de GAA's van St.Hubert en La Roche ook erg interessant zijn.

De balans van 2022 is zeer goed, onze partners zijn over het algemeen tevreden over het gedrag van onze piloten en we zien een toename in maturiteit van onze leden, met een beter begrip van het luchtruim om ons heen. We zijn nu autonoom om de "side letter", die ons toegang geeft tot de GAA's, op te maken en te laten ondertekenen door het leger en andere belanghebbenden. Het is een teken van vertrouwen.

Er is nog een andere instantie waarin de BVVF zeer actief is, namelijk de **BELANC**. We worden vertegenwoordigd door twee leden van de KBAC (Koninklijke Belgische Aero Club), een Franstalige en een Nederlandstalige. Onze belangrijkste contactpersoon is Baudouin Litt, van Royal Verviers Aviation. We hebben frequente uitwisselingen over alle onderwerpen die op de BELANC worden besproken (wijziging van TMA's, wijzigingen van regelgeving enz...). Op dit moment houden 4 hoofdonderwerpen ons als parapentisten en deltisten bezig:

- De bescherming van onze sites tegen drones via het Geozone-project. Dit wordt gevolgd bij de BELANC. **Verschillende dossiers liggen al bij het DGLV**, andere zullen volgen (Beauraing, La Roche,...). Het uiteindelijke doel is om onze vliegplaatsen te laten erkennen door de AIP, wat hun bescherming tegen elk type drone zou garanderen. Maar zolang er niets gepubliceerd werd, verkopen we de huid van de beer niet...
- Het verkrijgen van "vrije vlucht"-radiofrequenties: via de BELANC hebben we al een voorstel van het BIPT om radiolicenties te verkrijgen voor "niet-geregistreerde vliegtuigen" via een procedure genaamd "OQ callsign". Maar deze procedure lost slechts een deel van het probleem op, dat van het gebrek aan registratie van onze vleugels. Anderzijds vereist deze nog altijd het slagen van een examen bij het BIPT. We werken daarom samen met andere luchtvaartfederaties om te lobbyen voor gratis "veiligheidsfrequenties" voor iedereen. We zijn er nog niet, maar we geven niet op.
- Eenzijdig verzoek tot oprichting van een TSA in Spa La Sauvenière door een van de exploitanten. We zorgen er ook voor dat "privé" -belangen zich geen luchtruim toe-eigenen. We begrijpen ieders behoeften, maar eenzijdige stappen horen hier niet thuis in onze ogen (en die van onze vertegenwoordigers).
- Wijziging van de "overgangszone" van 4500ft naar 5000ft. Meer bepaald: verhoging van het "plafond" op weekdays van 4500ft naar 5000ft... klaarblijkelijk zou dat goed zijn, tenzij het ten koste zou gaan van onze andere verworvenheden (LFA G, GAA,...). We zijn hier uiterst waakzaam over.

Last but not least, een echte vooruitgang voor de BVVF: onze officiële aanwezigheid binnen de **LFA Golf**

task force. Deze officiële instantie brengt alle actoren van de recreatieve luchtvaart samen (zweefvliegtuigen, microlights, ballonnen, wij ...) met Skeyes, het DGLV en het leger. Nogmaals, het zijn onze inspanningen en verantwoordelijk gedrag die ons onze plaats in deze instantie hebben opgeleverd.

De verschillende vertegenwoordigers van de luchtsportfederaties werken hand in hand om met één stem te spreken en meer impact te hebben. We vertegenwoordigen een soort lobby waarvan het doel de verdediging van onze vliegruimte is. We zijn een tiental mensen met verschillende achtergronden.

Uw federatie heeft verschillende leden die zeer actief zijn in het veld:

- Quentin Debras, wiens expertise als ervaren parapentist en professionele helikopterpiloot wordt erkend door onze gesprekspartners.
- Bertrand Fontaine, die ook niet meer geïntroduceerd dient te worden, en dankzij wie we tools als XContest, XTrack bekend konden maken bij andere deelnemers. Deze tools openen nieuwe deuren en hebben de aandacht van onze gesprekspartners getrokken.
- Lode Spruyt, aan wie we EBSH Tower te danken hebben, deze app die real-time communicatie van de activatietoestanden van LFA G en GAA mogelijk maakt. Deze tool werd geadopteerd door de vlieggemeenschap en wordt nu gebruikt door de toren van St Hubert om de activeringstoestanden van de zones door te geven.
- Ondergetekende die in zijn zeldzame vrije tijd de vergaderverslagen van de verschillende instanties uitpluist en de informatie doorgeeft.

Onze huidige projecten, naast de dagelijkse verdediging van onze speelruimte, zijn de harmonisatie van GAA- en LFA G-systemen.

- We werken aan de harmonisatie van de horizontale grenzen van de verschillende zones

(GAA, LFA G2S met de G5W en G5E, zichtbaarheid en toegang tot de G3 van Verviers). Sorry voor het jargon, onthoudt dat we eraan werken om de verschillende zonegrenzen samen te laten vallen om fouten te voorkomen.

- We lobbyen intens bij Skeyes opdat de activiteiten van de LFA G1, G2S, G2N worden gecommuniceerd direct na de stopzetting van militaire activiteiten en niet meer op een vast tijdstip later op de avond. Dit zou het mogelijk maken om, waar mogelijk, eerder op de dag te profiteren van de hogere verticale limieten. Op dit moment is het noodzakelijk om elke keer afzonderlijk naar de verschillende controleorganen te bellen om de informatie te verkrijgen. Het is vervelend en niet erg transparant. We hebben een gezamenlijk voorstel dat we binnenkort aan Skeyes zullen voorleggen.

Zoals u kunt zien, is dit een **fundamenteel lobbywerk** en we zijn niet alleen, maar vormen een gezamenlijk front met de andere luchtvaartactoren. Moeten we een professionele lobbyist hebben? Misschien niet, maar als het zo zou zijn, zou deze aan de KBAC moeten zijn verbonden en ALLE luchtporten moeten vertegenwoordigen. We hebben er een beetje over gesproken, de andere vertegenwoordigers hebben er op dit moment geen behoefte aan. Onze groep bestaat uit voormalige gevechtspiloten (met veel contacten in het leger), voormalige Skeyes of DGLV-werknemers, professionele piloten, actoren op het terrein uit verschillende disciplines, luchtverkeersleiders en vliegveldcommandanten. Gevarieerde profielen die een grote rijkdom aan ervaring en kennis bezitten.

Ik hoop dat u nu iets meer weet over ons werk achter de schermen om onze belangen te verdedigen. Nogmaals, we maken er niet veel heisa over en zullen alleen communiceren over concrete en bevestigde vooruitgang. Ik hoop dat u hiervoor begrip opbrengt.

Hartelijke groeten,

Olivier.

Onderhoudswerken Fontaine L'Evêque op zaterdag 22/10/22



Start van de werkzaamheden om 8.30 (tot 17.00 uur).

Maaien van de N-, O-, W-, Z-zijden en het plateau boven.

Maaien Noord- en Zuid-landingen.

Het kappen van berkenbomen aan NO-kant en talloze struiken aan de Noordkant.

Dit alles in een zeer goede sfeer.

Veel zweet gecompenseerd door een paar biertjes en broodjes

Deelnemers: Michael, Jean, Ivano, René, Richard, Pascal, Jonathan, Guillaume, Mehdi, Franco en Benjamin.

Bedankt aan allen, aan de FBVL en de Ailes du Levant.

Dank ook aan alle anderen die voor of na hun vlucht de kleine struiken en berken hebben gekapt.





Nieuw: EN C -parapentes getest met extra vouwlijnen

In februari 2022 publiceerde de Werkgroep 6 (WG6) van het Europees Comité voor Normalisatie (CEN) een wijziging van de "Paraglider Flight Safety Characteristics Standard" (EN 926-2) die een potentieel significante verandering teweegbracht in de manier waarop bepaalde parapentes worden getest.

EN-A- B- en D-klassevleugels die volgens de gewijzigde norm zijn getest, worden grotendeels niet beïnvloed, hoewel het de moeite waard is om erop te wijzen dat de methode die EN-testpiloten gebruiken om inklappers te induceren, werd verduidelijkt en nader gedefinieerd. De belangrijkste verandering komt er in de C-klasse. Fabrikanten kunnen nu een vleugel laten testen in de EN-C-klasse met "vouwlijnen" erop aangebracht om de asymmetrische en symmetrische inklappers te kunnen doen. Voorafgaand aan deze wijziging werd elke vleugel, die vouwlijnen nodig had voor deze tests, automatisch geclassificeerd als EN-D. Op het moment van schrijven van dit artikel heeft ten minste één fabrikant een nieuwe EN-C-vleugel op de markt die voordeel haalt uit dit amendement. Gezien de interesse zullen er ongetwijfeld andere fabrikanten volgen.

Wat is EN 926-2?

De EN 926-2-norm stelt piloten in staat om een objectief gemeten indruk te krijgen van de passieve veiligheid van een parapente: "passief" omdat we proberen te beoordelen hoe de vleugel waarschijnlijk zal reageren zonder input van de piloot. De norm bestaat uit 24 tests die door een onafhankelijk testlaboratorium moeten worden uitgevoerd. Naast het testen van de start, landing en standaard vluchtkenmerken, zijn er tests om de reactie van de vleugel op verschillende afwijkingen van een normale vlucht vast te stellen, bijvoorbeeld stall (overtrekken) en inklappers.

Omdat het onmogelijk is om turbulentie op een herhaalbare manier te genereren en we geïnteresseerd zijn in het vaststellen van herhaalbaar gedrag, worden de vliegtests uitgevoerd in goede testomstandigheden. Om het effect van turbulentie te simuleren, moeten testpiloten de vleugel manipuleren tot een inklapper van een bepaalde vorm en

vervolgens observeren hoe de paraglider herstelt. De vluchtreacties worden gemeten aan de hand van de gestelde criteria van de tests. Voor de meeste tests behaalt de parapente een letter van A tot D, waarbij D de meest veeleisende is in termen van pilootvaardigheden om terug te keren naar de normale vlucht.

De algemene klasse van de paraglider is die van de "hoogste" letter die hij in één van de tests behaalt. Als een parapente in een test een "C" haalt en in alle andere een "A", is het nog steeds een EN-C Klasse parapente.

Waarom vouwlijnen?

De behoefte aan vouwlijnen om sommige tests uit te voeren is ontstaan wanneer fabrikanten parapentes ontwierpen, waarvan het lijnplan daarwerkelijk voorkomt dat de vereiste EN-test -inklappers worden gemaakt op de manier die in de norm wordt beschreven, ondanks de beste inspanningen van bekwame testpiloten. Deze lijnplannen zijn meestal te vinden op hoogperformante parapentes, met name die bekend staan als "two-liners". Two-liner parapentes bestaan al een aantal jaren en de meeste grote parapentefabrikanten hebben tweelijnsmodellen in hun assortiment.

Two-liners hebben meestal twee risers per zijde. In tegenstelling tot een traditionele opstelling, waarbij de voorste riser alleen is verbonden met lijnen vanaf de aanvalsboord, pikt de frontale riser van een two-liner de lijnen op van de A- en B-bevestigingspunten op de onderkant van het scherm. De achterste riser pikt de lijnen verderop op. Deze achterste riser bevat vaak handgrepen als een alternatief besturingsmiddel voor de traditionele bedieningselementen ("remmen") die aan de vluchtboord zijn bevestigd. Two-liners zijn ontworpen om actief te worden gevlogen met behulp van de speed bar om te racen, dus correct gebruik van deze handgrepen kan een competitief voordeel hebben bij hogere snelheden.

De meeste two liners kunnen alleen opzettelijk worden ingeklapt zoals voorgeschreven in de EN 926-2 -norm met behulp van extra vouwlijnen. Wanneer vouwlijnen essentieel zijn om de vereiste EN 926-2 -inklappers te bereiken, levert de fabrikant een extra

reeks lijnen die zich hechten aan extra bevestigingen op het scherm dicht bij de aanvalsboord. Testpiloten gebruiken deze lijnen, naast het manipuleren van de standaard ophanglijnen, om de door EN 926-2 vereiste inklappers te veroorzaken.

Historisch gezien hebben two-liner EN-D parapentes een grote vleugelstrekking, veel cellen, complexe verstevingen binnenin, extreme "shark nose" aanvalsboordprofielen en verstevingingen langs de koorde om de structurele stijfheid en weerstand tegenover inklappers bij hoge snelheid te verbeteren.

Ze zijn ontworpen om tijdens de vlucht "solide" te zijn, maar hebben potentieel gewelddadige reacties op turbulentie en fouten van de piloot. Herstel naar normale vlucht vereist nauwkeurige input van de piloot. Naast traditionele (niet two-liner) EN-D klasse parapentes, zijn two-liner EN-D's voor zeer ervaren parapentpiloten die hun vleugel nauwkeurig kunnen besturen in turbulente lucht en die de verschillende SIV-vaardigheden onder de knie hebben.

Met de introductie van two-liners in de EN-C-klasse, zal veel van de technologie die in D-klasse tweelijns parapentes wordt gestopt, zijn weg vinden naar deze nieuwe C-klasse vleugels. De BVVF verwacht dat er veel interesse zal zijn van piloten die overwegen om van hun "hoge" EN-B naar een two-liner EN-C te gaan, of misschien van een traditionele EN-D naar een meer voorspelbare EN-C.

Voor piloten die willen profiteren van de prestaties van tweelijns met controlehandgrepen op de achterste riser, is het belangrijk om er rekening mee te houden dat ze hun stuurvaardigheden moeten aanpassen om hun besturinginput met achterste riserhandgrepen te controleren bovenop de normale parapentbesturingsgrepen. Dit moet in eerste instantie worden geoefend in kalme lucht, waarbij in gedachten wordt gehouden dat een krachtige of diepe input op de risergrepen een stall kan veroorzaken.

Afhankelijk van de lijnindeling moeten grote oren mogelijk worden geïnitieerd door de buitenste lijnen op de achterste riser in plaats van de voorste, dus raadpleeg de gebruikershandleiding van de fabrikant voordat u dit manoeuvre probeert. De tweelijnsconfiguratie voorkomt snelle B-lijn dalingen. Houdt er rekening mee dat handgrepen, die aan de achterste risers zijn bevestigd, een extra gevaar kunnen zijn om lijnen in de knoop te raken.

Inklappers en training

Als u EN 926-2-inklappers wilt kunnen bereiken op een paraglider die is getest met vouwlijnen, moet u de vouwlijnen installeren die door de fabrikant van uw paraglider worden meegeleverd, volgens hun instructies. Deze complicatie kan u verleiden om te stoppen met het oefenen van inklappers. Omdat elke parapente echter kan inklappen, is training belangrijk en moeten inklappers nog steeds worden ervaren - bijvoorbeeld tijdens SIV / stuurvaardigheidstraining.

Wij zijn van mening dat het de moeite waard is om piloten (in het bijzonder degenen die overwegen om "over te stappen" uit een lagere klasse) eraan te herinneren dat een EN-C paraglider potentieel dynamische reacties zal hebben bij turbulentie en pilotenfouten. Een piloot die een EN-C parapente kiest, moet enkele honderden uren / vluchten hebben geregistreerd, veel hiervan in thermische omstandigheden. Ze zullen bedreven zijn in actief vliegen, in staat zijn om het begin van asymmetrische inklappers enz. te herkennen en nauwkeurig getimede en geschikte sturbewegingen maken om te herstellen naar een normale vlucht. De BVVF (*BHPA eigenlijk*) -richtlijn voor haar leden over EN-schermmklassen is te vinden op de volgende pagina.

De EN-klasse die een parapente behaalt, is slechts één van een aantal essentiële stukjes informatie om mee te nemen bij het bepalen welk niveau parapente voor u geschikt kan zijn. Lees zorgvuldig de informatie van de fabrikant over het niveau dat vereist is voor het vliegen met die parapente (dit moet worden vermeld in de gebruikershandleiding, die meestal online beschikbaar is). Het wordt ook aanbevolen om advies in te winnen bij een instructeur of coach die uw vliegniveau kent.

Hierna volgt een algemener document met de beschrijving van alle EN-Klassen en de daarvoor aanbevolen pilootvaardigheden die u eveneens kunnen helpen in uw keuze.

Advies aan piloten over het kiezen van schermen binnen de EN-klassen

De EN-parapentevliegveiligheidsnorm is geformuleerd door een kleine werkgroep van experts uit verschillende Europese landen: Werkgroep 6. Deze werkgroep bestond uit Angus Pinkerton en Mark Dale van de BHPA. Het WG6-doel was om een parapentgecertificeringsstandaard met vier niveau's te creëren, waarbij het minst stabiele niveau (D) 'veiliger' is dan de topniveaus van de vorige certificeringsschema's, en waarbij het meest stabiele niveau (A) 'veiliger' is dan alle parapentes die toen in productie waren. Om ervoor te zorgen dat de werkgroep op koers bleef (het schrijven, testen en valideren van EN 926-2 duurde bijna tien jaar!) werd al vroeg een eenvoudige beschrijving van deze vier klassen opgesteld. Deze beschrijvingen werden opzettelijk eenvoudig gehouden ten behoeve van WG6-leden van wie de eerste taal geen Engels was. (WG6 werd door Frankrijk gesponsord, maar als werkgroep van het door Duitsland gesponsorde TC136 Technical Committee... en deed zijn werk in het Engels!). De BHPA heeft onlangs erkend dat de EN-beschrijvingen in de definitieve norm, hoewel prima voor hun oorspronkelijke doel als een geheugensteun voor de werkgroep, baat zouden hebben bij verdere uitleg.

De EN parapente-certificering classificeert parapentes als 'A', 'B', 'C' of 'D'. Deze lessen worden verder uitgelegd in termen van de 'vliegeigenschappen' van de parapente en de 'pilotvaardigheden' die nodig zijn om de machine veilig te besturen. Het idee is dat piloten de 'vliegeigenschappen' en 'vereiste pilotvaardigheden' kunnen lezen, kunnen beslissen welke van die vier categorieën het meest overeenkomt met hun vliegsituatie en behoeften, en vervolgens een parapente kiezen dat op dat niveau is gecertificeerd. Op die manier is er een perfecte match.

Stap één is dus beslissen of je een 'A', 'B', 'C' of 'D' -piloot bent. Stap twee is het kopen van een scherm in die klasse. Maar heb je de beschrijvingen echt begrepen bij het uitzoeken of je een 'A', 'B', 'C' of 'D' -piloot bent? Laten we ze eens bekijken.

Vliegeigenschappen

Deze onschuldig klinkende kop wordt gebruikt om de neiging te beschrijven van de parapente tot controleverlies en uit de lucht te vallen - en de kans

dat je hem ooit weer kan laten vliegen. Dus als je de beschrijving voor 'C'-klasse parapentes leest, vertelt deze dat je met een van deze parapentes redelijkerwijze 'dynamische reacties op turbulentie' zou kunnen verwachten. Een dynamische reactie op turbulentie kan zijn, bijvoorbeeld, wat onrustige lucht ontmoeten bij de rand van een thermiek en plotseling ontdekken dat je een inklapper van 80% hebt en de vluchtboord van het scherm zich onder de horizon voor je bevindt. Als u laag op een winderige Britse heuvel vliegt, bevindt u zich mogelijks al in een situatie die niet kan worden hersteld in de beschikbare tijd en hoogte. De beschrijving gaat verder met te zeggen: "Herstel naar normale vlucht kan nauwkeurige input van de piloot vereisen". Wat dit betekent is dat de kans groot is dat iets anders dan precies de juiste acties op precies het juiste moment de situatie vrijwel zeker erger zal maken en zal resulteren in een cascade van andere problemen.

Vereiste pilotvaardigheden

Dus voor welk soort piloot is de hierboven beschreven parapente? 'Ontworpen voor piloten die bekend zijn met hersteltechnieken, die "actief" en regelmatig vliegen en de implicaties begrijpen van het vliegen met een parapente met verminderde passieve veiligheid."

Wat betekent dit? 'Vertrouwd met hersteltechnieken' betekent zeker niet dat de piloot erover heeft gelezen in een boek. Het betekent dat hij of zij ze eerder heeft gedaan en ze goed uitvoert. 'Actief' vliegen betekent dat de piloot een ervaren beoefenaar is van 'actief vliegen', die met constante nauwkeurige en nauwkeurige controlebewegingen het scherm onder druk en in positie boven het hoofd houdt. 'Regelmatig' vliegen betekent niet dat de piloot één keer per maand vliegt, noch betekent het dat hij elke zondag in laminaire lucht op een kustvliegplaats vliegt. Het betekent: het merendeel van 100 uur per jaar vliegen in 'normale' thermische omstandigheden en dit zonder drama afhandelen.

En 'begrijpt de implicaties van het vliegen met een parapente met verminderde passieve veiligheid' betekent dat je je helemaal op je gemak voelt met het feit dat je grote inklappers en soortgelijke gebeurtenissen op deze vleugel zult ervaren - vooral

als je er om het even welke vrijheden mee neemt of niet oplet - en dat herstel (indien mogelijk) zal afhangen van het feit dat je het hoofd koel houdt en precies de juiste bewegingen op het juiste moment maakt.

Om alle EN-classificatiedescriptoren te verduidelijken en uit te breiden, hebben we de volgende tabel opgesteld:

Klasse	Beschrijving van de vliegeigenschappen
A	Parapentes met maximale passieve veiligheid en extreem vergevingsgezinde vliegeigenschappen. Parapentes met een goede weerstand tegen afwijkingen van de normale vlucht.
B	Parapentes met goede passieve veiligheid en vergevingsgezinde vliegeigenschappen. Parapentes met enige weerstand tegen afwijkingen van de normale vlucht.
C	Parapentes met matige passieve veiligheid en met potentieel dynamische reacties op turbulentie en fouten van de piloot. Herstel naar een normale vlucht kan nauwkeurige input van de piloot vereisen.
D	Parapentes met veeleisende vliegeigenschappen en potentieel gewelddadige reacties op turbulentie en fouten van de piloot. Herstel naar normale vlucht vereist nauwkeurige input van de piloot.

Beschrijving van vereiste pilootvaardigheden (BHPA uitgebreide versie)

Klasse	Beschrijving van de pilootvaardigheden
A	Ontworpen voor alle piloten , inclusief piloten onder alle niveaus van training. (Voor alle piloten, vooral degenen die in hun eerste jaar vliegen en voor ervaren piloten die niet vaak vliegen, bijvoorbeeld minder dan 25 uur per jaar.)
B	Ontworpen voor alle piloten en kan geschikt zijn voor piloten in opleiding indien aanbevolen door de fabrikant. (Er werd een breed scala aan parapentes geproduceerd in deze categorie. Sommige liggen dicht bij 'A'-klasse parapentes. Anderen zijn voor piloten die meer dan 30 uur gevarieerde vluchten hebben gedaan (ten minste tien in thermische omstandigheden) en een Pilotenbrevet hebben. B-klasse parapentes zijn ook geschikt voor ervaren piloten die minder dan 50 uur per jaar vliegen.)
C	Ontworpen voor piloten die bekend zijn met hersteltechnieken, die "actief" en regelmatig vliegen en de implicaties begrijpen van het vliegen met een parapente met verminderde passieve veiligheid. (Voor piloten die een XC-Pilotenbrevet hebben, enkele honderden uren hebben geregistreerd (met veel hiervan in thermische omstandigheden), SIV-cursussen hebben voltooid, 10 of meer uur per maand vliegen en genieten van het omgaan met grote asymmetrische inklappers enz.)
D	Ontworpen voor piloten die goed geoefend zijn in hersteltechnieken, die zeer actief vliegen, aanzienlijke ervaring hebben met vliegen in turbulente omstandigheden en die de implicaties van het vliegen met een dergelijke vleugel accepteren. (Voor piloten die al vele jaren vliegen, meer dan tweehonderd uur per jaar vliegen, vaak in sterke thermische omstandigheden en meesters zijn in de verschillende SIV-vaardigheden.)

PUC smijtdag in de Topsportthal Gent

Naar goede gewoonte een woordje over de bevindingen van deze Smijtdag in Gent.

We hebben ons opnieuw gesmeten! (er voor gegaan!) en jullie ook!

Daarbij mag ik enorm fier zijn op onze Pick Up club voor deze geslaagde dag.

Iedere PUC-er heeft zijn taak glansrijk volbracht, in volle vertrouwen en verantwoordelijkheid, dit voor alle parapentpiloten en deltisten aangesloten bij de BVVF.



Als we nog een extra hand nodig hadden deden de PUC-ers dit graag en sprongen ogenblikkelijk in.

Van harte dank daarvoor. Mag ik nu al rekenen op diezelfde inzet voor volgende editie?

Wat ging er fout...

Een heel klein aantal ging niet open (+-3%)... wat was dan de oorzaak?

1. (2 maal). Het strikken van het handvat rond de lijnen waardoor de pod niet opende. Let op het inbouwen dat de lijn tussen POD en handvat niet te lang is en tevens ook niet rond een lijn gedraaid zit.
2. (1 keer) De laatste rekkerlus zat over de knopen waardoor de POD niet opende.
3. Sommige reserves kwamen net te laat open. We moeten dus nog meer werken aan de reactiesnelheid van de piloot zelf en het gericht gooien voor een goede en snelle opening.



In alle gevallen hadden we verantwoorde remmers en een veilig systeem uitgebouwd om dit euvel goed op te vangen.

Wat ging er goed...

Blij te kunnen melden dat het nood scherm bij de meesten heel goed en probleemloos open ging.

Een goede reactie van piloten, snel grijpen naar het handvat, vlot gooien, reserve goed ingebouwd in het harnas en netjes geplooid zorgden daarvoor.

We kunnen dus wel stellen dat voor een 97% alles vlekkeloos verliep! Proficiat! Houden zo en jaarlijks oefenen, (laten) plooiën en goed inbouwen.

De overige 3% zijn dus heel blij het op onze smijtdag getest te hebben en de fout te hebben gezien.

Waar mogelijk, stuurden we ze met de kleine aanpassing opnieuw naar boven en zagen dan dat het goed ging. 😊

Rest ons nog te danken.

- Topsportal Vlaanderen, voor de 9 de keer op rij, om ons telkens de uitzonderlijke mogelijkheid te bieden dit te kunnen organiseren in ideale omstandigheden.
- BVVF om de nodige verzekeringen in orde te brengen; ons evenement zo ook bekendheid te geven en een gewaardeerd bezoek van bestuursleden.
- Thomas die opnieuw professioneel de zip line en remmen vakkundig installeerde.



- Alle deelnemers en bezoekers, voor hun deelname en sympathie, voor het genieten aan de bar van het Pick Up Café.
- Maar bovenal, de PUC-ers, hun partners en zelfs de kinderen (halen POD)! Voor de inzet, het meewerken, de nodige ernst aan de dag te leggen bij het uitvoeren van de taken! Ik heb genoten van opnieuw een geoliede samenwerking!

Tot een volgende smijtdag en hou het veilig!

Hans Foré, Pick Up Club



Regionaliseren... of niet regionaliseren ?

Beste leden,

Zoals u wellicht weet, heeft Thierry Moreau, een van onze meest ervaren monitoren, ons een verzoek gestuurd met de wens om twee linguïstische vleugels te creëren, een Franstalige vrije vlucht federatie en een Vlaamse vrije vlucht federatie, waarbij de BVVF de bovenliggende structuur blijft en het enige internationaal erkende contactpunt (FAI, CIVL,). De open brief van Thierry volgt na dit artikel.

Eén van de voordelen van deze aanpak is de mogelijkheid voor onze clubs om erkend te worden door respectievelijk ADEPS en Sport Vlaanderen, waarbij de aanvraag hiervoor uiteraard op eigen initiatief dient te gebeuren. Hiervoor zal het natuurlijk nodig zijn om, net als clubs in de grote publiekssporten (voetbal, tennis, enz.) de nodige stappen te zetten. Dit zou toegang tot subsidies mogelijk moeten maken.

Subsidies zouden kunnen worden aangevraagd voor onze vliegplaatsen, voor specifieke materiaal (stoelen voor gehandicapten), ...

Een ander voordeel, voor onze topsporters, zou zijn toegang te hebben tot sponsoring, voor zover ze voldoen aan de voorwaarden van ADEPS en Sport Vlaanderen.

Tenslotte zou dit onze monitoren toelaten om deel te nemen aan de opleidingen aangeboden door ADEPS en Sport Vlaanderen, (animator, initiator, trainer enz.....). Het is natuurlijk afwachten hoe we onze specifieke cursussen kunnen integreren (want er is geen parapente – of deltacursus bij ADEPS of Sport Vlaanderen).

Natuurlijk zijn er nog veel vragen die we zullen moeten beantwoorden als het in deze richting is die jullie, onze leden, willen gaan.

Ten eerste zijn linguïstische vleugels georganiseerd als federaties van clubs (zoals voetbalclubs enz.), wat een eerste verandering zal zijn voor onze clubs en u, onze leden. De clubs zullen verantwoordelijk zijn voor het innen van premies, verzekeringen en het doorbetalen van een deel van deze bedragen. We zullen moeten zien hoe we moeten omgaan met het feit dat zeer veel van onze leden ervoor hebben gekozen om geen lid te zijn van een club.

Ten tweede blijft er een onbekende wat betreft de autonomie van de linguïstische vleugels. Het is immers aan de minister om te beslissen of deze nieuwe organen autonoom zullen zijn of zullen worden gekoppeld aan bestaande structuren (zweefvliegfederatie, parachutisten,...), kortom, of de nieuwe structuren autonoom zullen zijn of niet. Wat zijn de implicaties als de structuren aan andere worden gevoegd ? Op dit moment weten we het niet... de veranderingen kunnen divers zijn (zweefvliegtuigen worden geregistreerd, relaties met het DGLV...). Volgens onze informatie zal in Vlaanderen de drempel om onafhankelijk te zijn waarschijnlijk niet gehaald worden.

Zoals u ziet, potentiële voordelen, zijn er... en uitdagingen, onbekenden, veranderingen,... net zo goed.

Uw bestuur stelt zich derhalve veel vragen over de mogelijke gevolgen (hoe zit het met de reactie van onze leden?; zijn onze clubs het ermee eens?; welke impact op de opleiding van onze instructeurs?, ...) en heeft nog niet de antwoorden op al deze vragen.

Het lijkt ons legitiem om op dit moment, en voordat we verder gaan en er meer energie in steken, rekening te houden met uw mening, van u, onze leden. Daarnaast zijn er zeker ook vragen over het onderwerp, vragen waarop we antwoorden zullen moeten vinden voordat we ook maar iets afronden.

Daarom hebben we een enquête opgezet om te zien hoe u tegenover het onderwerp staat. Op het einde ervan geven we u de mogelijkheid om uw vragen te stellen.

Het doel hiervan, voor uw bestuur, is om op zoek te kunnen gaan naar informatie, en met antwoorden te komen, indien mogelijk al op de Algemene Vergadering.

Ziehier de link van de kleine enquête, die we ook nog via de mailinglijst "leden" zullen verzenden:

<https://forms.gle/24844vTuTXeoGnQT7>

Alvast bedankt voor uw deelname.

Olivier.

Pleidooi voor de duurzaamheid van parapente in België

Een observatie: onze vliegplaatsen zijn overbevolkt. Deze stand van zaken geldt niet alleen voor België. In Frankrijk, Annecy met Planfait en Montmin, dune du Pyla, Bassano Casette ondervinden dezelfde problemen.

Als gevolg hiervan zijn onze vliegplaatsen in gevaar. Of het nu Beauraing is (waar de BVVF eigenaar is van de start) waar overbevolking maakt dat omwonenden zich ergeren en proberen de vliegplaats te sluiten, of Andenne waar de startplaats wordt "gekraakt"... Voorlopig passeert het allemaal maar voor hoe lang nog !

Wat moet er gebeuren? Onzelf de middelen geven om ze te bestendigen.

Nog een opmerking: met de komst van drones zal ook het luchtruim verstroopt worden !

In België zijn we, gezien de grootte van ons land en het aantal burger- en militaire luchthavens, al niet verwend.

Het is zeker niet de burger- of militaire luchtvaart die haar luchtruim zal verkleinen, maar de recreatieve luchtvaart die de kosten riskeert te betalen. Het eou me niet verbazen als het DGLV zal proberen een passer te nemen om rond de vrije vlucht -vliegplaatsen een cirkel te trekken, en dan zou dat het einde van overlandvluchten zijn!

Wat moeten we doen? Ik denk dat het parapente van "Papa", het "leef verborgen, leef gelukkig" al lang voorbij is! Als we niet reageren, worden we opgegeten! We moeten i,n beweging komen, onze sport verdedigen bij de betrokken autoriteiten, nieuwe vliegplaatsen openen om het aantal piloten te verdunnen...

Hoe doen we dit ?

We moeten ons de middelen geven om onze ambities waar te maken. Heden ten dage wordt alles administratief erg ingewikkeld. Zo zijn we met een kleine groep piloten bezig om de Rochehaut-site te heropenen. We proberen een nieuwe landing te vinden. Hiervoor vroegen we de steun van de gemeente Bouillon. Het antwoord was heel duidelijk, voordat je aan een landing denkt, moet je toestemming hebben om te starten.

Destijds was er een overeenkomst tussen de gemeente Rochehaut en de BVVF, waarbij al werd vermeld dat de start in een beschermd zone lag omdat het uitkijkpunt van Rochehaut geklasseerd is door de Commissie Monumenten en Landschappen (Waaals patrimoniumagentschap). Heden ten dage hebben we de toestemming van de commissie nodig. We zijn begonnen met het proces en het is in volle gang. Er wordt een mondelinge overeenkomst verkregen, maar administratief is het noodzakelijk om een landmeter plannen voor de vliegplaats te laten opstellen en er moeten evetueel werken gebeuren. Zonder dit zullen we geen toestemming krijgen !

Dezelfde soort beperkingen op andere vliegplaatsen, die we zouden willen bedekken of creëren (het verplaatsen van een stenen oriëntatietafel op de ene, van een bank op een andere, elke keer moeten we via een administratieve dienst, stedenbouwkundige of andere gaan). Het duurt lang, het vereist competenties (architect, landmeter...). En dan heb ik het niet over het DNF (waters en bossen), Natura 2000, de natuuronderzoekers die geraadpleegd moesten worden, en toestemmingen om bomen gewoon te kappen of een start struikvrij te maken. We moeten ons dus laten helpen door competente mensen, mensen die de dossiers kunnen volgen bij de gemeenten, de administraties....

De kleine groepjes piloten die er zich vandaag mee bezig houden, kunnen dit niet meer bolwerken: gebrek aan tijd en ook gebrek aan competenties om moeilijke administratieve dossiers in te dienen.

Het is daarom noodzakelijk om een beroep te doen op professionals, maar dit brengt aanzienlijke kosten met zich mee die de BVVF niet kan behappen. We moeten dus financiële hulp vinden. Toen ik tussen 1999 en 2007 en aan het begin van mijn mandaat in de raad van bestuur van de BVVF zat, had ik al het idee geopperd om bij de BVVF twee vleugels te creëren, een Franstalige en een Nederlandstalige. Zoals in vele sporten in België (bijvoorbeeld tennis, met de AFT = Franstalige tennisbond en de VT = Tennis Vlaanderen, deze twee staan nog steeds onder toezicht van de FRBT). Deze creatie maakte het mogelijk om subsidies te verkrijgen van de twee taalgemeenschappen van ons land.

Pleidooi voor de duurzaamheid van parapente in België (vervolg)

De toenmalige raad vertelde me dat ze de zaak al hadden bestudeerd en dat het absoluut niet interessant was omdat we een te kleine federatie waren en dat de subsidies niet eens de kosten van het beheer van deze nieuwe structuren zouden dekken. Daarom heb ik, en dat betreurt ik vandaag, mijn zoektocht naar informatie niet voortgezet en het idee laten varen.

Vandaag, aan het begin van het jaar, bij de toevallige ontmoeting, tijdens een parapentereis, legt een piloot die zowel parapente als speleologie beoefent, me uit dat het "Huis van de speleologie", een federatie gevestigd in Namen (eigenaar van zijn eigen gebouwen) erkend door de Franse gemeenschap en het Adeps, jaarlijkse subsidies in de orde van grootte van 70.000 € ontvangt voor het beheer van de federatie. Dit sprak me duidelijk aan en ik ontmoette vrij snel een verantwoordelijke van bij hen. Deze federatie heeft, net als de BVVFL, ongeveer 1000 leden. Uit dit gesprek blijkt dat we dezelfde soorten subsidies zouden kunnen verkrijgen door een Franstalige vereniging op te richten. Ik heb daarom contact opgenomen met het Adeps, heb kennis genomen van de voorwaarden en de administratieve procedures die moeten worden gevolgd om deze erkenning te verkrijgen. Dit heb ik op diverse bijeenkomsten met de BVVF gedeeld. Uit deze gesprekken kwam naar voren dat, aangezien de BVVF in de eerste plaats een federatie van leden is, het bestuur graag de mening van haar aangesloten leden wil hebben alvorens verder te gaan in het onderzoek naar de haalbaarheid van dit project.

Deze erkenning van onze sport door politieke autoriteiten kan ons voordelen opleveren, politieke hefboomen om geblokkeerde situaties te deblokken en een promotie van onze sport via de media en sociale netwerken. Dit alles om een beter imago over te brengen op het grote publiek.

Het is dan ook door deze brief dat ik mij richt tot u, BVVF-leden, maar ook aan de piloten die lid zijn van alle andere federaties of elke piloot die parapente beoefent op Belgische vliegplaatsen. Ik deel u dit project mee. Ik hoor graag uw mening. Daarom heb ik een kleine poll gemaakt die je op internet kunt raadplegen en positief of negatief kunt stemmen voor

een meer diepgaande studie door de BVVF van dit project.

NVDR : Op vraag van Thierry heeft de BVVF een kleine enquête gecreëerd waarvan hier de link is:

<https://forms.gle/24844vTuTXeoGnQT7>

Maar weet nu al dat het niet mijn bedoeling is om de BVVF te schaden. Ik ben er altijd een sterke verdediger van geweest, maar vandaag mogen we onze ogen niet sluiten, onze sport is in gevaar en we moeten onszelf de middelen geven om ze te verdedigen en vooruitgang te laten boeken. De BVVF moet de Belgische parapentefederatie blijven, over twee of drie jaar kan ze erkend worden als een "Koninklijke" federatie omdat ze meer dan 50 jaar oud zal zijn. Het is slecht een eretitel, ik ben akkoord ! Maar het zal blijven bestaan omdat het altijd de BVVF zal zijn die de gesprekspartner met de internationale sfeer zal blijven. De FAI, de CIVL, erkent slechts één federatie per land. De BVVF zal dus blijven bestaan, maar met een andere werking. Het ideaal, ook al zijn de subsidies misschien niet hetzelfde, zou zijn om dezelfde vereniging op te richten in het Nederlandstalige deel. Dit zou de voorkeur hebben, maar is niet onontbeerlijk. De BVVF zal in dat geval, net als alle nationale federaties, twee dynamische vleugels hebben die alleen maar de nationale ontwikkeling kunnen dienen. Kijk naar wat de ARBH (Koninklijke Belgische Hockeybond), die de voorbije jaren twee vleugels samenbrengt met de LFH en de VHL, voor haar sport heeft bereikt. Fantastische internationale resultaten en heden ten dage de ontwikkeling van infrastructuur in heel België. Alles begon met diepgaand werk dankzij middelen verkregen via de twee regionale verenigingen, gesubsidieerd door de twee gemeenschappen van ons land.

Hieronder vindt u informatie over de voordelen, administratieve procedures en kosten van het creëren van deze nieuwe structuur. Deze informatie is voor het Franstalige deel van het land, de Franse gemeenschap, voor het Nederlandstalige deel heb ik niet alle informatie maar een BVVF-bestuurder heeft contact opgenomen om de mogelijkheden in Vlaanderen te onderzoeken.

Pleidooi voor de duurzaamheid van parapente in België (vervolg)

Enkele suggesties voor het gebruik van het deel van het bedrag van de bijdragen van BVVF-leden dat door subsidies vrijkomt

Voor vliegplaatsen:

- Zoeken en openen van nieuwe vliegplaatsen.

Voorbeeld: Florenville, een noordvliegplaats bij Chasse Pierre. We hebben geprobeerd om deze te openen met Dany in de jaren 1990, maar de gemeente was niet voor. Met de hergroepering van gemeenten, vandaag, voert Florenville er de administratie. Dit is te verifiëren, maar de mogelijke startplaats ligt op een gemeentelijk terrein.

- Aankoop van start- en landingsplaatsen.

Voorbeeld:

Toen ik de stappen nam ondernam om de Beauraing-startplaats te kopen, had ik voorgesteld om ook een landingsterrein te kopen. Het antwoord was: "Die financiële mogelijkheden hebben we niet". Als de BVVF vandaag een landingsterrein zou bezitten, denk ik dat we vandaag veel, veel, minder problemen zouden hebben!

Met de bedragen die jaarlijks vrijkomen, zouden we een banklening over meerdere jaren kunnen afsluiten voor de aankoop van een landingsterrein in Martouzin.

- Aanleg en onderhoud.
- De bedragen die aan landbouwers worden toegekend, kunnen worden verhoogd. Gezien de huidige situatie denk ik niet dat ze ertegen zullen zijn.
- Investeren in de heropening van oude vliegplaatsen.
- Aanschaf van weerstations voor alle vliegplaatsen.
- Ik kijk uit naar uw suggesties.

Voor het luchtruim:

- Beroep doen op een lobbyist, die ons kan vertegenwoordigen en onze belangen kan verdedigen bij het DGLV. Misschien samen met andere federaties, ULM, paramotor,

zweefvliegtuigen, parachutespringen. Een alliantie maken om sterker en beter vertegenwoordigd te zijn.

Voor training en omscholing:

- Het subsidiëren van nieuwe stages, voor meisjes, voor jongeren...
- Organiseren van echte omscholingen voor onze monitoren. Het is dankzij de scholen dat er nieuwe leden bij de BVVF komen.

Voor de nationale ploeg:

- Geef trainings- en coachingsmiddelen aan onze vertegenwoordigers in internationale wedstrijden. Onze piloten doen het al goed, ook al krijgen ze geen hulp. De grote landen stellen middelen, coach, fysio, onderteunibng ter plaatse en logistiek ter beschikking van het team. Laten we ze de middelen geven om erkend te worden als topsporter en dan worden ze zelf individueel gesubsidieerd. Het is niet nodig dat geselecteerd worden voor de Olympische Spelen om een topsport te worden, een atleet die resultaten boekt op EK's, WK's kan worden erkend.

Tenzij ik me vergis, hebben verschillende Belgische piloten al in de top 30 gestaan in internationale competities. Heeft Philippe Boers tijdens het EK in Griekenland niet een uitstekend resultaat behaald ?

Voor materiaal:

De federatie zou kunnen investeren in stoelen die aangepast zijn om de organisatie van vliegdagen voor te stellen aan mensen met een handicap. Ze zou ze ook beschikbaar kunnen stellen als scholen specifieke cursussen organiseren en vervolgens aan piloten die ze na hun opleiding nodig hebben.

Kleine schermen aankopen voor de opleiding van jongeren, (zeer) lichtgewicht en idem dito met hierboven: deze ter beschikking stellen aan scholen die een specifieke cursus voor jongeren willen organiseren.

Pleidooi voor de duurzaamheid van parapente in België (vervolg)

Voor clubs:

Elke door de federatie erkende club kan ook zelf genieten van subsidies, die variëren naargelang het aantal leden. Hoe meer leden uw club heeft, hoe meer u kunt genieten van hulp voor bijvoorbeeld de aankoop voor de club, een duoscherm of andere apparatuur die door de club aan haar leden ter beschikking wordt gesteld. Deze hulpmiddelen kunnen ook zijn voor training, organisatie van ontdekkingsdagen ... (Als de club geen erkende Monitor heeft, kan het dankzij deze subsidies een erkende lesgever inhuren om deze dagen te animeren.

Administratief:

U kunt de wetsartikelen in detail raadplegen. Enkele belangrijke punten:

- Decreet betreffende de georganiseerde sportbeweging in de Franse Gemeenschap: definitie van de federatie (Pagina 1, afdeling 1, artikel 1, punt 11)
- Hoofdstuk 3, Over de erkenning van sportfederaties (pagina's 8, 9 van het decreet)
- Sectie 2, Bijzondere voorwaarden voor de erkenning van sportfederaties: minimaal 250 leden bij het indienen van de erkenningsaanvraag en gedurende de gehele looptijd ervan (blz. 10) moet de vereniging clubs in minstens 3 Franstalige provincies plus de tweetalige hoofdstad van het Brussels gewest aansluiten. Het is ook noodzakelijk dat de nieuwe vereniging ten minste één jaar bestaat als deze deel uitmaakte van een nationale structuur (BVVF) vóór haar oprichting
- De berekeningsmethode van de forfaitaire exploitatiesubsidie (blz. 15), vier belangrijke punten om het bedrag te bepalen: het aantal leden, het aantal clubs, het aantal sportelites en het aantal pedagogische kaders.

Conclusie: we kunnen gemakkelijk aan al deze criteria voldoen.

Hier zijn een paar punten van de procedure:

- Richt een nieuwe vereniging op en breng minstens 250 leden samen. Natuurlijk zult u begrepen hebben: hoe meer leden en hoe meer clubs er zijn binnen deze vereniging, hoe meer subsidies kunnen verwachten.
- Tijdens het eerste jaar van zijn bestaan moet het erkenningsdossier van onze sport voorgelegd worden aan de minister van de Franstalige gemeenschap die verantwoordelijk is voor sport.

Hiervoor kunnen we rekenen op de steun van de AISF = Association interfédérale du sport francophone. Een gespecialiseerde vereniging van sportmanagement: <https://aisf.be/>

Ik heb al verschillende contacten gehad met hun advocaten en het AISF is bereid om zorg te dragen voor de oprichting van de nieuwe vereniging en de realisatie en opvolging van onze aanvraag tot erkenning van onze sport.

Het te voorziene budget:

Het is noodzakelijk om een budget van ongeveer 500 € te voorzien voor de oprichting van de vzw en voor de realisatie van het erkenningsdossier.

Als u vragen heeft, aarzel dan niet om contact met mij op te nemen via e-mail op tmoreau.parapente@gmail.com of telefonisch op 0496226301.

Ik zal u graag aanhoren of lezen.

Beste piloten, BVVF-leden of anderen, vriendelijke groeten.

Thierry Moreau

Parapentepiloot sinds 1988,
BVVF-Monitor nr 14.

Tienerstage



"Papa, wanneer gaan we vliegen...?" Ik kan me voorstellen dat velen van ons deze vraag van onze nakomelingen hebben gehoord. Het is moeilijk, zo niet onmogelijk, om onze

omschrijven, dwingen ons om nog eerder wakker te worden dan tijdens het schooljaar.

Maar vreemd genoeg stelt dit plots niet al te veel problemen voor onze nakomelingen. Na nog halfslappend een eerste verkenning van de landing gemaakt te hebben, volgen de eerste zogenaamde "pedagogische" duovluchten mekaar op. Een armada de Apocalypse Nox waardig met 7 duovleugels (ja meneer!) op de startplaats. De



passie niet met hen te delen. Toen ik begon met duovliegen, hield ik mezelf voor dat de vraag beantwoord zou zijn en alles dan al eenvoudiger zou zijn. "Dat had je gedacht, oude"... Het is tijd voor deze kleintjes om zelf de vleugels uit te strekken.

Dus hier gaan we met ons gezin naar een "Tiener" stage van een week in Annecy. "Wij" zijn een vrolijke groep van 7 tieners (tussen 13 en 16 jaar oud als ik me niet vergis) begeleid door hun ouders-piloten



stuurlijnen orders worden in de jonge onervaren handen doorgegeven om te leren koers te houden, de eerste bochten en andere manoeuvres die al niet gemakkelijk te doen zijn op een solovleugel, maar met deze kamions... De woorden "afronden, vluchtplan, aanvalsboord..." en ga zo maar door, beginnen betekenis voor hen aan te nemen. Thibault op de startplaats met een kalme stem om hen



gerust te stellen, Thierry met autoriteit op de landingsplaats. We volgen de vluchten naar

Planfait en Montmin. Het draait goed rond, beste vriend !

In de namiddag verplichten weersomstandigheden en temperaturen tijd te maken voor een duik in het meer en enkele zeer aangename vluchten voor de volwassenen met de coaching van Thibault aan de radio, alvorens af te spreken in het



en niet-piloten met de twee beste monitoren die te vinden zijn tussen Oostende en Bastogne: Thierry en Thibault, zelf bijgestaan door Val en Robby als hulpmonitoren in opleiding. Over een omkadering gesproken!

Na enkele leshellingen op de Ardeense hellingen en een laatste generale repetitie op de Col de Bluffy, zijn we klaar voor deze stage. De omstandigheden van deze zomer, die we als uitzonderlijk moeten



gastenhuis van Nathalie en Thierry voor het aperitief voor sommigen en de maaltijden voor anderen.

Onder deze kleine groep van 7 gelukkigen hadden sommigen al de kans gehad om in '21 deel te nemen aan deze stage. Voor hen begonnen de serieuze zaken snel. Hun eerste starts verhoogden

alleen maar de druk voor de beginners en we verhogen het tempo. Tom (8 jaar) en Theo (6 jaar), de twee zonen van Thierry en Nathalie, vervoegden ons. Onnodig te zeggen dat het niveau toeneemt. We zitten dicht bij perfectie in starts en zelfs lokale scholen stellen zichzelf enkele vragen door hun handboeken na te lezen om dezelfde resultaten te bereiken.



Kleine anekdote: ik rijd met een shuttle gevuld met 6 jongeren tussen de 5 en 9 jaar oud. Er is nog ruimte

over voor de lokale piloot die vertrekt voor zijn ochtendvluchtje. Hij is getuige van een lezing over de huidige coëfficiënten van thermiek op de Aravis en dat +11 toch veel is. Toen hij bij aankomst de jongeren hun schermen zag nemen, kon ik weer



twijfel in zijn ogen waarnemen. Een paar vragen over de omvang van onze plannen en het type schermen, maakten het af.

We zagen hem zijn scherm vouwen en in de verte weggaan.



Na de zoveelste duovlucht, een laatste opzetsessie en het goedmoedige gesprek over de beslissing: morgenochtend is het oké voor de eerste hoogtevluichten. Thibault kon niet duidelijker zijn in op de start: "ouders vliegen eerst om te wachten op de landing!". Er moet ook zo al genoeg stress zijn geweest. Ik steek niet onder stoelen of banken dat we getuige konden zijn van een paar tranen op de landing. Het is zover, ze hebben het gedaan!



Moeilijk voor mij om mijn gevoelens als vader van twee vliegende meisjes te beschrijven. Het moet gaan tussen "trots als Artaban" en "maar wat heb ik gedaan?", om te eindigen met veel voldoening en plezier te hebben deelgenomen. Daar komt nog een grote erkenning bij voor al deze begeleiders en al deze welwillendheid.

Na een lekker hapje, waarbij al deze eerste vluchten flink gevierd worden, is het tijd afscheid te nemen. Er



worden nieuwe plannen gemaakt, schermaankopen worden besproken, dit alles met sterretjes in hun ogen. Niets dan geluk!

Laten we duidelijk zijn, ik denk dat het niet eenvoudig is om dit soort stages te organiseren. De mix tussen Thierry's lange ervaring,

Thibault's rust en zelfvertrouwen met Nathalie's stille kracht en de aanwezigheid van al deze begeleiders zorgde voor een uitzonderlijke cocktail. Te doen en te herdoen! Tot volgend jaar.



Wedstrijdvliegen, hoe werkt het?

Waarom moet ik wedstrijdvliegen?

Dat moet je helemaal niet! Maar ik kan het wel warm aanbevelen. Het is de ideale omgeving om je niveau (nog) hoger te tillen. Als je geen competitie vliegt (of gevlogen hebt), is het niet makkelijk om je niveau te verhogen tot hetzelfde niveau als iemand die dat wel doet.

In een competitie vind je vooral gelijkgestemde cross country piloten terug: iedereen wil daar op een goeie manier (leren) vliegen, en je kan je er wentelen in het bad van kennis en ervaring van de meer gevorderde piloten. Je kan er ook aan iedereen vragen stellen, je zal zien dat iedereen moeite doet en tijd uittrekt om te antwoorden. Kortom geen betere leeromgeving te vinden!

Hoe begin ik eraan?

Eerst en vooral is het handig dat je je FAI pilot license aanvraagt. Dat kan bij de federatie en kost slechts 5 euro. Je krijgt dan ook een account bij de internationale federatie (Federation Aeronautique Internationale – FAI). Hier kan je later al je uitslagen terugvinden, en inschrijven voor competities.

Daarna kijk je naar de kalender en zoek je een competitie waar je kan aan deelnemen: best een laag niveau competitie in het begin, veel leuker. Zoek daarbij naar Ozone Chabre Open, Flymaster Open, Gin Wide Open, Supair Open of middel niveau comps zoals bv. Belgian Open of nationale kampioenschappen van kleinere landen.

Laat je nooit afschrikken door het hoge niveau van de competitie en frustreer je niet als je niet op goal geraakt of “altijd achteraan vliegt”. Je inschatting van je eigen niveau is waarschijnlijk te negatief, en je leert het meest door je te omringen met het hoogst mogelijke niveau van piloten (ook al krijgt je ego er een paar deuken – je wordt er een mooier mens van). Grijp die kans als je kan. De aanhouder wint uiteindelijk.

Hoe evolueer ik?

In het begin heb je geen punten, en zal je moeten proberen snel in te schrijven en hopen dat je geselecteerd wordt. Het aanbod wedstrijden is gelimiteerd en de vraag is soms erg groot en de inschrijvingen Tomorrowland-achtig: vol in 5 minuten. In het begin probeer je dus overal in te schrijven en ergens mee te doen en zo punten op te bouwen. Geef

het ook niet te snel op, vaak komen er laat toch nog plaatsen vrij, dus probeer je agenda vrij te houden en wees geduldig. En vrijgevig met complimenten en cadeautjes voor wedstrijdorganisatoren. Een kleine attentie opent volgend jaar veel deuren.

Naarmate je meer punten hebt, zal je (veel) makkelijker binnen raken in competities, en als je echt goed bent (aka veel punten hebt), krijg je meestal VIP behandeling en mag je via de priority checkin deelnemen aan de wedstrijd. Dit is niet omdat de organisatoren je leuk vinden, maar gewoon omdat je veel punten meebrengt.

Punten? Hoe werkt dat?

Eenvoudig: als je ergens deelneemt, krijg je punten. Via ingewikkelde formules (ik kan je ze uitleggen) wordt de competitie een bepaald aantal punten toegekend, en dat hangt exclusief af van het totaal aantal punten dat de deelnemende piloten samen hebben: veel goeie piloten, veel punten. De eerste krijgt het meeste punten, en zo verder steeds minder punten tot de laatste. Op het WK krijgt de eerste dus veel meer punten dan op het Belgisch kampioenschap, omdat er veel meer piloten aanwezig zijn met veel punten / een goeie ranking.

Ranking?

De FAI houdt ook een internationale ranking, WPRS – World Pilot Ranking System, bij. Daarop kom je automatisch terecht, en je 4 beste resultaten van de laatste 2 jaar (ongeveer, opnieuw ingewikkelde formules) bepalen je ranking daar. Met die ranking doe je verder niet veel, behalve je ego wat laten shinen maar vooral, makkelijker binnen raken op de competities (en dat is wel belangrijk).

Landenranking?

Er is ook een landenranking: de 4 beste piloten van elk land (voor ons normaal gezien Thibault, Joeri, Aron en Lode) bepalen de landenranking. Door onze goede resultaten van de laatste jaren schommelen we nu rond de 15^e plaats. Een top 10 plaats zou ons uitzicht geven op een 4^e plaats op het WK.

Grote Kampioenschappen?

Elk jaar is er een cat-1 wedstrijd: alternerend het Europees en het Wereld kampioenschap. Naar het Europees kampioenschap mogen we 5-8 piloten sturen, maar het WK slechts 3. België mag zelf

beslissen wie we sturen, een beslissing die we binnen het team gemeenschappelijk proberen nemen op basis van de resultaten.

Het team? Wie is dat?

We hebben een WhatsApp-groep genaamd "Team Belgium" waar onze beste competitie piloten in zitten. Vandaag hebben we 4 piloten die aanspraak kunnen maken op deelname aan het WK (Thibault, Joeri, Aron en Lode). Een losse afspraak is dat de eerste piloot op de wereldranglijst (wprs) en de regerend Belgisch kampioen kwalificeren (op het BK vliegen we klassiek een wedstrijd waar iedereen aanwezig is). De derde plaats op het WK is in overleg.

Team Belgium, wie zijn dat?

Bovengenoemde 4 piloten + Antoine Patte Bram Declercq, Jean de Biolley, Jeff Thielemans, Philippe aka le coach Broers, Quentin Debras, Dimitri Roman, Rosanne Vaneeckhout, William Vanoudenhoven, Wim De Croock en Wouter Kelchtermans.

De selectie is totaal arbitrair gegroeid en wordt voorlopig niet onderhouden. De minimumvoorwaarden zijn om 2 competities per jaar te vliegen, en liefst geïnteresseerd zijn in competitievliegen. Als je graag toegevoegd wordt, stuur me (Lode Spruyt) een berichtje.

En wat is de PWC dan?

PWC is de Paragliding World Cup. Het is een organisatie die compleet los staat van alle federaties en onderhouden wordt alleen door de deelnemende PWC piloten, en die dus ook alleen verantwoording aflegt aan die piloten. Ze verenigen de beste piloten, ze organiseren de allerhoogste niveau competities en hebben dus wel veel invloed. Er zijn 5 PWC's per jaar, afgerond met een Superfinal van 2 weken. Om in de Superfinal te geraken moet je top 15 zijn geworden in een PWC of een taak gewonnen hebben gedurende het seizoen.

Om het niet te ingewikkeld te maken, heeft de PWC een volledig apart selectie systeem (ze willen namelijk niet afhankelijk zijn van de FAI). De PWC selecteert op basis van 2 letters, van A tot en met X, A het beste, X het slechtste. Ieder land mag letters uitdelen op basis van 2 competities. De meeste landen gebruiken daarvoor het nationale kampioenschap (allemaal) en de wereldranglijst van november (veel, waaronder België). Als je eerste wordt op bijvoorbeeld het nationale kampioenschap van de Britten krijg je een A, als je 2^e bent een B enzovoort. Op ons eigen Belgisch

kampioenschap worden er ook 2 keer letters uitgedeeld: eenmaal voor de overall ranking, en eenmaal voor de uitgezuiverde lijst van de Belgen.

Het systeem is niet moeilijk, maar wel een tikkeltje complex. Als het je interesseert, spreek me aan. Deelnemen aan de PWC is belangrijk, omdat je daar echt goed kan worden. Door het stijgend niveau krijgen we steeds betere letters en kunnen er steeds meer Belgen hun skills gaan verbeteren in de PWC.

Concrete stappen zetten?

Competities worden aangekondigd in de winter. Dat is ook het moment om je agenda op te stellen, de belangrijkste plaatsen waar competities worden aangekondigd:

- Airtribune.com
- livetrack24.com
- FAI-website
- pwca.org

Er zijn ook nog een aantal nationale systemen die alleen gebruikt worden in dat land, zoals Spanje, Frankrijk of Slovenië en wedstrijden die hun eigen site onderhouden: u ziet, het is niet altijd even makkelijk of duidelijk onderhouden. De voorbije jaren was er wel een goed onderhouden site van een Engelsman hier: pgcpm.co.uk, maar die heeft er precies ook de brui aan gegeven.

Als je geïnteresseerd bent om competitie te beginnen vliegen, aarzel niet om iemand van het huidige team te contacteren, we zullen je graag bijstaan met raad en daad. We zijn constant op zoek naar nieuw bloed & enthousiasme.

Vergeet vooral niet dat competitievliegen niet competitief is. Het is niet tegen elkaar, elkaar vliegen afvangen, afgunstig zijn...nee het is net heel inclusief, heel ondersteunend een heel sociaal! Je leert veel nieuwe mensen kennen, leert veel beter vliegen, etc...je zal ook merken dat hoe hoger het niveau, hoe aangenamer de mensen, hoe minder agressief er gevlogen wordt, algemeen gesteld, hoe aangenamer de competitie.

Absolute toppiloten zijn ook heel aanspreekbaar tijdens een competitie. Als je graag eens advies wilt van Russel Ogden, een praatje slaat met Honorin Hamard of een vliegtip van Chrigel Maurer wilt, gewoon je stoute schoenen aantrekken en de vraag stellen; je zal altijd een open en eerlijk antwoord krijgen (best niet als iemand zich net aan het aankleden is om te starten, uiteraard 😊).



op

Piedrahita, berucht om de ongevallen van de wereldkampioenschappen in 2011, maar zoveel meer dan dat, en dit jaar ook de plaats voor de Belgische Kampioenschappen.

Een fantastische venue voor parapente wedstrijden en met meer dan 50 Belgische piloten present, een groot succes voor ons land (dit is bvb. Evenveel als er Britten waren in de British open!) In totaal namen 150 piloten deel uit de internationale community. Doelbewust kozen we voor Augustus, een periode van het jaar dat het al rustiger is dan aan het begin van de zomer. Het Belgisch kampioenschap (BPO) moet en zal toegankelijk blijven voor alle piloten. We zoeken dan ook steeds een compromis tussen goede vliegomstandigheden, goede meteo en toegankelijkheid voor alle niveaus.

De BPO is er voor iedereen, en er is steeds ook veel gelegenheid tot socializen en biertjes drinken: in Piedrahita bevinden alles bars en restaurants zich op het centrale plein en het is er altijd een erg gezellige boel.

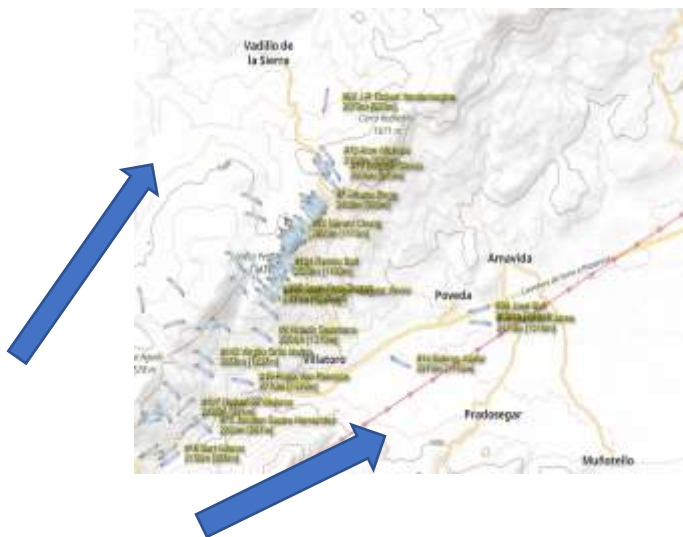
De wedstrijd zelf dan: voor de mensen die het niet weten, of er een verkeerd beeld bij hebben, wedstrijdvliegen kan je bijna niet tegen elkaar doen, alleen met elkaar of zonder elkaar. Maar net als in wielrennen heb je maten nodig, vrienden die met jou

uitstap willen gaan in de taak, want alleen ben je kwetsbaar. *Stay with the gaggle* zeggen ze in het Engels, blijf bij je groep!

Taak 1

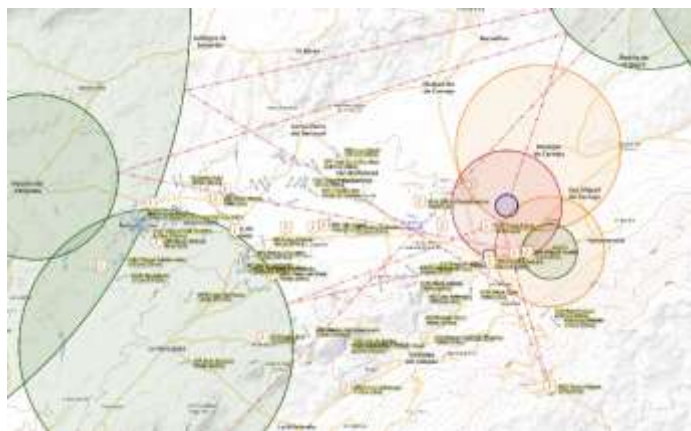
In de eerste taak is dan eigenlijk ook het devies: blijf bij de groep, zorg dat je op goal staat, en vlieg niet te agressief zodat je de risico's binnen de perken houdt (om onmiddellijk aan de grond te staan). Dag 1 waait er een pittig windje uit het westen, wat het taakcomite (waaronder uw dienaar) er meteen toe aanzet om een mooie 117km op het programma te zetten richting Segovia. Dit is de signature flight in Piedrahita, prachtige steden (Avila) onderweg maar als eerste op het programma: de passage van de Villatoro-pas. Het devies is –zoals altijd– hoog blijven. De westen wind zorgt namelijk voor redelijk wat turbulentie laag in de pas en behoorlijk sterke sink achter de pas. Zo gezegd, zo gedaan, we tikken bijna 3000m aan om over de pas te vliegen, maar sommigen zitten lager en voor hen is de pas helaas een te vroeg eindpunt. Na de pas krijgen we vliegles van Joeri die alleen op de ideale route gas geeft, terwijl zo goed als iedereen anders een meer noordelijke route neemt, en behoudender, dat is een eufemisme voor trager, vliegt. Halverwege koers halen we Joeri bij, maar het kwaad is al geschied: Joeri zal de dag afgemeten winnen op leading points. Hij moet na deze escapade dan ook niets anders meer

doen dan bij de groep blijven en naar goal vliegen. Zelf zit ik in een uitstekende positie om aan de final glide te beginnen samen met Thib, maar ik heb een afschuwelijk slechte lijn en ik moet voor goal uitwijken en me reppen om niet aan de grond te staan na 116 van de 117km. Op tijd van het gas af en terug opbouwen is dan de boodschap! De schade is beperkt: ik verlies 30 punten op Joeri en 17 punten op Thibault. Het doel voor de eerste dag is daarmee helemaal bereikt: op goal, op tijd, geen ongelukken, goed begonnen. Een eerste overwinning ook voor Team Belgium op dag 1!



's Avonds beslist het taakcomite redelijk snel om de taak voor de volgende dag te annuleren vanwege het doorkomen van een front, teveel wind, mogelijk regen, kortom: geen omstandigheden om te vliegen. Dus iedereen tijdig gewaarschuwd dat we morgen een dag vrijaf hebben, en het bier kon gekraakt worden!

Taak 2 (dag 3)



Er wordt best wat wind voorspeld, maar ook een uitstekende XC dag met goeie thermiek, prachtige cumulus wolken, en wat bleek achteraf, best frisse lucht en een staalblauwe hemel tussen de wolken door. Om alle risico's zoveel mogelijk te mijden, opteren we voor een taak in de vallei, hoofdzakelijk

vlakland, ver weg van grote obstakels en altijd plaats om te landen. Safety first!

Tragere vleugels hebben het moeilijk vandaag met de sterke tegenwind – vervelend, maar niets aan te doen. We hadden liefst zelf ook elke dag cloudbase op 4000m gehad en nulwind, maar helaas de meteo hebben we niet te kiezen.

De start is een redelijk drukke bedoeling met 150 piloten, maar redelijk kort na de start doet zich voor mij een ontsnappingsmogelijkheid voor: ik heb net een goeie bel gedraaid die me helemaal boven in de gaggle gezet heeft, en er vertrekken 2 Booms (red. Gin Boomerang 12 met *whale nose*) voor mijn neus naar de volgende waypoint. Even rondkijken, evalueren (ik zit hoog, er komt geen moeilijke transitie, volgende waypoints is niet te ver, op de weg terug kunnen we profiteren van de achterop komende vleugels – thermal markers, en bovendien: in cyclus en mooie cumuluswolken in straatvorm richting de waypoint, dus:), en niet twijfelen: de rest kan niet mee want ze zitten nog net te laag, gaan! Aron twijfelt even (een heel zeldzaam moment 😊) en ik denk dat hij mee kon, ik zal hem niet meer terugzien. We hebben wat geluk met de cyclussen en nemen afstand: we vliegen een tijdje met 3 op kop (uitstekend voor de leading points), maar we zijn het niet helemaal eens over de ideale route en mijn 2 Spaanse lotgenoten kiezen al snel een andere route dan ik. Na herevaluatie van mijn route (wolken, terrein, waypoint, vervolg van de taak) houd ik mijn eigen koers aan (en daarbij breek ik de belangrijke regel: stay with the gaggle!). Tegen al mijn verwachtingen in lig ik op den duur alleen aan kop van de wedstrijd met stevige voorsprong op de rest. Lichte vorm van paniek, wat nu gedaan. Het ideale wedstrijdplan is namelijk met een groepje, hoger dan de rest, in controle dus, naar goal vliegen. Zeker in vlakland met wind condities. Geen keus echter, ik ga niet al mijn voorsprong opgeven, ik vlieg door richting goal. Op het einde maak ik echter een dure fout. Ik vergis me in de cycli van de wolken en de goeie route naar goal en komt laag vast te zitten. Alweer! Grrr. Opnieuw, van het gas af, terugdenken aan de briefing, waar zaten die bellen hier, rustig blijven en uitvliegen. 7 minuten doe ik uiteindelijk cadeau aan Juan Carlos (een nodeloze eeuwigheid). Gewoon wachten op hem en samen naar goal vliegen had me de overwinning en 1000 punten opgeleverd, want alle leading points waren voor mij. Stoem! Rustiger blijven, ego opbergen en niet gaan voor de glorie op korte termijn. In Team Belgium doe ik wel een uitstekende zaak want ik pak mijn achterstand op Joeri terug, Thib krijgt een

klopje en Aron zakt uit waardoor die een troefkaart verliest, want hij heeft al een discard en de rest nog niet. 4 Belgen in de top team en 2 op het voorlopig podium, dat we goed bezig zijn!



Taak 3



Op dag 2 vlogen we niet door de wind, maar alle andere dagen vlogen we wel, en de taken volgen elkaar dus snel op. Taak 3 kondigt zich aan als niet te complex, een zigzag in de vallei en dan een lange

streep richting een nieuwe goal. Ondertussen sta ik derde in de overall, ik heb nog geen discard gevlogen, alles gaat eigenlijk prima, 2 gemiste kansen om nog veel beter te doen, maar prima zo. De winnaar wordt aangeduid op het einde van de week, niet op de dag 2 of 3. Ik neem me dus opnieuw voor om rustig aan te doen en bij de groep te blijven. Als lid van het taakcomité heb ik toegang tot premium informatie over de taak van onze geweldige meet director, Larry Pino. Elke dag spreken we extra vroeg af met het taakcomité op HQ om de taak te maken terwijl iedereen anders nog aan de ontbijt tafel zit. Na de officiële taakbriefing, geef ik dus een toelichting over de taak aan iedereen die het wil horen, over hoe we de taak uitgezet hebben, hoe je best vliegt, waar we verwachten dat er thermiek is, dat het moeilijk is enz. In dit geval was het advies eenvoudig: blijf midden in de vallei op de lage reliëfs, pak de waypoint, terug naar het lage reliëf, grote waypoint, groot reliëf, goal. Simpel plan, en overal ondersteund door het reliëf.

Na de start vertrek ik dus zonder teveel poespas richting lage reliëf, met een stevige dot gas, aangezien het daar altijd goed omhoog gaat. Het ongeveer voltallige deelnemersveld beslist echter van iets totaal anders te doen waardoor ik onmiddellijk na de start erg geïsoleerd ben. Waarom doe ik die briefings ook weer 😊 ? Aron en Philippe zitten ook op de alternatieve route, en we nemen nog samen een thermiek, maar onze wegen scheiden al snel. Helemaal alleen, heb ik weinig andere keus dan mijn plan uit te voeren, and hope for the best. De rest van de groep is te ver weg en veel te ver of course voor mij om daar nog terug bij aan te sluiten.

Op de terugweg van waypoint 1 rep ik me terug op maximum glide, wind mee, naar de lage reliëfjes, want het werkt nergens in het vlakland echt goed; ik doe een low safe op 85m van de grond, ik kon even goed aan de grond staan, maar om kampioen te worden moet je af en toe ook eens geluk hebben...

de rest van de taak zal ik niemand meer zien vliegen, zelfs niet in de verte. Ik informeer via whatsapp bij het thuisfront naar mijn positie (dank u Matthieu!). Er wordt me gemeld dat ik aan de leiding vlieg! Ik kan mijn oren niet geloven...blijkbaar was mijn route veel sneller want de voltallige gaggle vloog trager dan ik. Geweldig! Denk ik direct. Een taak alleen op kop, ik stond al derde in het klassement, dit begint te ruiken naar iets dat goed kan eindigen. Lessen trekkend uit mijn vorige dagen, trek ik de handrem op, en vlieg met marge naar goal. Het einde van mijn route was veilig & snel langs het grote reliëf. Sky-high boven goal en

moederziel alleen zie ik de goalbus staan in een volledig lege wei. Hier krijgt het ego toch een kleine boost van, willen of niet, dit is leuk 😊.



Aron en Philippe waar ik samen mee vertrokken was pakken nog wat tijd terug en vervolledigen het podium van de dag. De rest van het pak wordt op behoorlijke achterstand gezet. 1000 punten zijn mijn aandeel voor de dag (de maximum score in een taak – het vereist zowel grotendeels aan de leiding te hebben gevlogen (leading points) en als eerste op goal toe te komen). Aron en Philippe worden op 100 punten gezet, maar Joeri en Thib op meer dan 200 punten. Voor mijn persoonlijke ranking is dit een geweldige zaak: onder de Belgen sta ik nu met afstand op de eerste plaats, en ook op de overall lijst sta ik helemaal bovenaan, 60 punten los van Juan Carlos waar ik gisteren mee op uitstap was. Met 4 Belgen onder de eerst 7 verstevigen we onze greep op het algemeen klassement. Aron staat 13 doordat hij uitzakte op dag 2, maar blijft een gevaarlijke klant door zijn andere goeie taken. Morgen hebben we 4 discards en worden de kaarten herschud. Het kampioenschap is nu al geslaagd, de Belgen staan er goed voor, maar de laatste 2 dagen beloven razend spannend te worden!

Taak 4

De competitie is nog niet makkelijk geweest voor de B en C gliders. We hebben een paar dagen gehad met tot 20kpu wind, en de snellere vleugels zijn dan altijd

in het voordeel natuurlijk. We herdenken de taak wel 3 keer vandaag en settelen uiteindelijk voor wat een downwind dash moeten worden van 75km richting het skistation van Berja, altijd een technische passage, met goal ruim voor Plascensia. Met 107 man op goal is het opzet geslaagd en zitten er veel, en blijde mensen op de goal bus.

Op tactisch vlak is het een moeilijke dag. De dag is goed, heel goed, we gaan omhoog aan +4 +5 m/s en al gauw zit ik met Aron helemaal vooraan in de koers. Ik sta echter al aan kop in de wedstrijd, comfortabel, ik wil liever niet aanvallen maar rustig, verdedigend vliegen (het eeuwige devies van de week). Aron had echter opnieuw een Aron-dag en kan alleen maar hard, snel en hoog vliegen. Ik laat hem gaan en in de 2e groep controleer ik de gaggle en probeer wat aan te porren tot opschieten, want ik zie Aron alleen maar kleiner worden in de verte. Opdracht geslaagd, ik zit heel de dag comfortabel, 3e in de taak. Maar vandaag is het aan Aron om de 1000 punten mee naar huis te nemen en iedereen anders op minstens 90 punten achterstand te zetten. Karamba! Dat was toch ook niet de bedoeling. Aron discard zijn slechte dag en zit me plots op de hielen met slechts 27 punten achterstand.

Mijn voorsprong op de rest van de deelnemers is ondertussen echter van dien aard dat ik altijd 1 of 2 zal worden, van de hele competitie. Eens ik dat doorheb trek ik een extra biertje open. Dit legt de wedstrijd hoe dan ook in een definitieve plooi en ik sta altijd op het podium. Mission accomplished. Zo simpel is het natuurlijk niet: morgen gaat het alleen nog tussen Aron en mij, en ik vertrek met voorsprong aan de dag, in de luxe positie dat ik alleen Aron in de gaten moet houden. En liefst wil ik winnen natuurlijk 😊.

Team Belgium bezet ondertussen 5 van de eerste 6 plaatsen in de overall ranking. Zo'n weelde op ons eigen kampioenschap heb ik nog nooit meegemaakt. Iedereen vliegt echt goed, en consistent, en dat vertaalt zich in totale dominantie op ons eigen kampioenschap. Pluim voor onszelf!

Taak 5

Vandaag komt de competitie ten einde, maar tevreden zijn we sowieso. 5 van de 6 dagen gevlogen, geen ongelukken, gemiddeld 80km per taak, we hebben veel gevlogen, goed gevlogen en lekker gegeten, wat wil een mens nog meer. Een overwinning, dedju. Het is geen geheim dat ik (ook) graag eens Belgisch kampioen wil worden, en als dit niet mijn grootste kans is, dan weet ik het ook niet meer.



Voor de omstaanders: de sfeer onder de piloten is geweldig, ik kan niet genoeg benadrukken hoe leuk het is om samen competitietaken te vliegen, hoeveel plezier we daaraan beleven. We zijn gewoon allemaal goeie vrienden onder elkaar die veel plezier maken, en het is toch niet mogelijk om tegen iemand te vliegen, je kan alleen maar samenwerken. Maar niet vandaag. Vandaag heb ik een missie, en dat is niet achter Aron eindigen, en de rest is bijzaak. Op de foto lijkt het misschien alsof je 1 track ziet, maar het zijn er wel degelijk 2. Wat de rest doet, maakt voor mij niet meer uit, dus ik focus alleen op Aron. Voor de start zoek ik hem op, en ik laat hem niet meer los. We vliegen wingtip aan wingtip de hele taak. Het doet me denken aan het match racen vroeger uit het zeilen waar je vaak 1 op 1 races doet zoals in de America's cup.

Het wordt zo natuurlijk ook wel een beetje een zenuwachtig spelletje, maar Aron zou Aron niet als we niet 5 minuten na de start met ons 2 vertrokken zijn op avontuur omdat de rest weer maar eens te traag vloog naar Aron zijn normen 😊. In de Vilatoro-pas hokken we samen met een gaggle op grote hoogte en steken het dal in. Daar eindigt het kampioenschap een beetje in mineur: we doen een hele lange glide en de meesten vinden daar de beste bel van de dag, maar Aron vindt niets en moet landen, ik moet nog lang vechten om zijn lot niet te volgen en toch nog naar goal te vliegen. Aron raapt daar zijn 2e discard op, en zal daardoor fors terugvallen in de ranking, ondanks een sterk kampioenschap. Het betekent ook dat ik Belgisch Kampioen word, en daar kan ik nog lang van genieten tijdens mijn calvarietocht naar goal (het duurde tot bijna op goal voor ik weer een treffelijke bel vind om op goal te vliegen), opgevrolijkt door William en Karlien die ik onderweg nog tegen kom. Thibault wint de dag overtuigend, en zo winnen de Belgen 4/5

taken, mooi verdeeld tussen Joeri, Lode, Aron en Thibault. Kan het nog mooier? Dat kan! Oud maar nog niet versleten klimt Philippe Broers nog eens op het podium van een BPO in derde positie. Daardoor is het volledige podium van de overall Belgisch. We kunnen best nu al beginnen trainen om dat volgend jaar nog eens over te doen denk ik!

Speciale dank aan mijn sponsor Accelleran, aan Olivier en Aeroloisir voor de fantastische Enzo3, de combinatie van toegankelijkheid, snelheid en performance is toch nog steeds ongeëvenaard. Aan alle andere piloten om er een leuke en sportieve wedstrijd van te maken. Aan Larry en Joanna voor een perfecte wedstrijdleiding.

Volgend jaar is de BPO in Krusevo, Macedonië. Een super plek om te vliegen, toegankelijk voor piloten van alle leeftijden. Ok je moet een vliegtuig nemen om er te geraken, maar ginder is alles echt spotgoedkoop (5 € om te gaan eten op restaurant bvb.). Begin juli 2023, zorg dat je erbij bent, want het zal opnieuw een feest worden!



VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 23 JUNI 2022

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

Verontschuldigd : Nathanael Majoros, Patrick Brison.

Beauraing

Nieuwe klachten van andere bewoners werden naar de vliegplaatsbeheerders gestuurd. De door Stéphane De Roover voorgestelde brief zal naar de omwonenden worden gestuurd, waarin de kwijting van de aansprakelijkheid van de vliegplaatsbeheerders wordt vermeld.

European Hang gliding and Paragliding Union (EHPU)

Jean-Yves ging naar deze bijeenkomst die plaatsvond in Nice (Frankrijk). Hij woonde ook de vergaderingen van het EHPU Security Committee bij.

Twee interessante onderwerpen komen aan bod: een Europese brevetkaart en de opmerkingen aan EASA met betrekking tot de SERA-reglementering over voorrangregels, waaronder die van piloten die in thermiek langs een helling draaien. De beheerders vinden dat deze voorrang moeten hebben op andere piloten net zoals in open luchtruim, onverschillig of ze de helling rechts of links van zich hebben. Uiteraard blijven de regels voor het kruisen langs een helling ongewijzigd.

Volgende vergadering :

30 augustus om 19:30 uur.

Toegang Montmin (Annecy)

De BVVF zou voor alle BVVF-scholen een toegangskaart kunnen aanvragen, die door de scholen zou worden terugbetaald in verhouding tot het aantal weken dat ze deze zouden gebruiken. Olivier zal contact opnemen met de verantwoordelijken ter plaatse en Jean zal een brief sturen naar de scholen om te weten of ze geïnteresseerd zijn.

Fly

Jean zegt dat het ontwerp van de Fly van juni/juli bijna klaar is, hij zal het morgen ter nazicht doorsturen.

De volgende artikels werden nog niet ontvangen:

- Artikel ADEPS-subsidies (Thierry Moreau + Olivier);
- Artikel Touch the Sky (Patrick).

Jean zal contact opnemen met Thierry Moreau en de club Touch the Sky om te zien of het nog voor deze editie is.

Brevetten en opleidingen

- Karlien Engelen bekommt het definitieve brevet van Hulpmonitor parapente en gaat verder met haar opleiding tot Monitor.
- Pieter Baele begint zijn opleiding voor het brevet van Hulpmonitor en Duopiloot parapente bij Airport.
- Jasmine Cryns bekommt het brevet van Duopiloot parapente.
- Jasmine Cryns bekommt het definitieve brevet van Hulpmonitor parapente en gaat verder met haar opleiding tot Monitor.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 30 AUGUSTUS 2022

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

BPO

Er wordt voorgesteld om naast de BPO "A" ook een gezellige BPO "B" te organiseren. Te bekijken voor 2023. Olivier zal een bericht opmaken dat naar alle clubs zal worden gestuurd om te zien of ze geïnteresseerd zijn in het organiseren van zo'n kampioenschap.

Het secretariaat ontving een voorstel uit Italië. Dit is een optie voor 2024, 2023 werd al toegewezen. Jean zal antwoorden om onze interesse kenbaar te maken en om meer informatie te vragen over de voorgestelde organisatie.

(Vervolg op volgende pagina).

Handicar

Jean-Yves vraagt een tussenkomst voor de aankoop van een rolstoel om duovluchten te kunnen maken met mindervalide mensen, het gaat over een aankoop van 5000 € + opleiding voor de verschillende duopiloten en liermannen.

Het bestuur gaat akkoord met het toekennen van een subsidie van maximaal 3000 € voor de club Touch the Sky, met als voorwaarde een overeenkomst opdat ook andere clubs deze stoel kunnen gebruiken als ze deze nodig hebben. Dit bedrag zal voorzien worden in de begroting voor 2023.

Pick Up Club smijtdag

Vindt plaats op 12 november en de bestuurders gaan akkoord om in de verzekeringen te voorzien. Een aankondiging van de club wordt weldra verwacht, deze zal verspreid worden via de verschillende BVVF-kanalen.

Cursus luchtvaartreglementering

Benjamin Nieuwland wil een document opstellen over luchtvaartreglementering en heeft gevraagd om de bestaande informatie te ontvangen. Jean hem deza al toegestuurd. Wat betreft het gebruik van illustraties van FFVL-documenten: hij kan deze gebruiken idnien hij de FFVL hiervoor bedankt in het document, dit is de overeenkomst die de BVVF heeft met de FFVL voor de vliegboekjes.

Toegangskaat Montmin/Doussard

Jean-Yves zal de scholen vragen hoeveel doorgangen ze per jaar maken aan de Montmin-barrière om te zien of de aankoop van een kaart aan 2000 €, te verdelen tussen de scholen op basis van het gebruik, kan worden overwogen. De kaart zou op naam van de BVVF worden besteld.

Geozones

Olivier zal contact opnemen met de DGLV om te zien hoe het staat met het 7-Meuses-dossier.

Jean zal het dossier van Coo vervolledigen en ter verificatie en ondertekening naar Olivier sturen.

Jean zal Paul Schmit opnieuw bevragen over de toestemming van de gemeente Beauraing.

Marcourt Zuid -vliegplaats

De club La Roch Ailes vraagt een tussenkomst van 1230 € voor de aanleg van deze nieuwe site. De beheerders gaan akkoord met deze uitgave en bedanken de club voor dit werk.

Weersbaken

Olivier zal contact opnemen met Maxime Jaspard voor het tweede baken dat in Maillen zal worden geïnstalleerd. Hij zal de informatie vragen die op de BVVF-website gepubliceerd kunnen worden.

Brevetten

- Bert Adams bekommt het definitief brevet van Hulpmonitor parapente.
- Gaetan Mignolet bekommt het brevet van Observator parapente.
- Gaetan Mignolet mag zijn opleiding voor het brevet van Hulpmonitor parapente doen met Jean-Yves Squifflet.
- Arthur Reinhard mag zijn opleiding voor het brevet van Duopiloot parapente doen met Thierry Moreau.
- Pierre Balthazar mag zijn opleiding voor het brevet van Duopiloot parapente doen met Thierry Moreau.
- Robert Houssa mag zijn opleiding voor het brevet van Duopiloot parapente doen met Thierry Moreau.
- Jonas Hans mag zijn opleiding voor het brevet van Hulpmonitor parapente doen met Xavier Barbé.
- Ruben Van Immerzeele mag zijn opleiding voor het brevet van Duopiloot parapente doen met Xavier Barbé.
- Filip Blondeel mag zijn opleiding voor de brevetten van Lierman, Lierpiloot en Duo-lierpiloot doen bij de club Touch the Sky.
- Jean-Philippe Geudvert mag zijn opleiding voor het brevet van Lierman parapente doen bij de club Touch the Sky.

Volgende vergaderingen

27 september om 19:30 uur via Zoom,

27 oktober om 19u30 in Zaventem,

22 november om 19:30 uur via Zoom,

13 december om 19u30 in Zaventem.

Verslaggever: Jean.

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

BVVF-verzekering

Olivier en Jean gaan morgen naar een vergadering met de BVVF-verzekeraar op vraag van Aviabel/Axis. Het blijkt dat de cijfers voor 2022 deficitair zijn en de afgelopen jaren niet goed genoeg zijn om, op termijn, het catastrofale jaar 2019 te compenseren. Olivier en Jean zullen zien wat de verzekeraar voorstelt en de voorstellen voorleggen aan de bestuurders zodra ze deze ontvangen.

Brevetteksten Monitor en Hulpmonitor

Amendementen op deze teksten worden in detail besproken en door de bestuurders gestemd.

Koen had een contact met SportVlaanderen (voorheen BLOSO) voor het algemene vooropleidingsgedeelte en met een vertegenwoordiger van het betrokken Franse ministerie, om ervoor te zorgen dat de nieuwe BVVF-brevetten Monitor toe zou laten om in Frankrijk les te geven. SportVlaanderen heeft basis cursussen "Start to coach" en zou "Initiator" cursussen voor parapente kunnen opzetten. Koen zal hierover verder doorgaan met SportVlaanderen en Jean-Yves zal Thierry Moreau vragen hetzelfde te doen voor het Franstalige deel (ADEPS).

Handicar

Jean-Yves bestelde de rolstoel om met mensen met beperkte mobiliteit duovluchten te kunnen laten doen en werkt aan het organiseren van een eerste opleiding hiervoor, met 4 personen.

Parapentekursus

Benjamin Nieuwland stuurde een document dat gebruikt zou kunnen worden als theoretische cursus voor parapente. Jean zal dit doorsturen naar de bestuurders voor evaluatie/correcties.

Parapentekursus (vervolg)

Met betrekking tot de SPACC's vinden de bestuurders dat ze niet hun plaats hebben in een theoretische cursus omdat ze te beperkt zijn in de tijd en te specifiek voor de betrokken vliegplaatsen en clubs. Jean zal dit aan Benjamin antwoorden.

Fly

Er moet een Fly in november worden uitgebracht, bestuurders wordt gevraagd om artikelen te verzamelen, de volgende artikelen zijn al voorzien:

- BPO (Koen zal dit aan Iode Spruyt en William aan Karlien Engelen vragen);
- Stage tieners;
- Revisies van schermen (Jean zal dit aan Marc Delongie vragen).

Subsidies parachutewerpdag

Het bestuur kent 250 € toe aan de Pick-Up Club voor de organisatie van de parachutewerpdag in november, om de groeiende kosten te compenseren en de waardering van de BVVF voor dit belangrijke veiligheidsevenement te laten blijken. Ondertussen heeft Jean, zoals gewoonlijk, al het nodige gedaan om de verschillende verzekeringsdekkingen voor dit evenement te bekomen.

Brevetten

- Het verzoek van Thibault Voglet om Lierinitiatoren te kunnen opleiden wordt afgewezen omdat in de teksten duidelijk staat dat dit door een Monitor moet gebeuren. Inmiddels hebben de betrokken kandidaten zich ingeschreven voor een opleidingstraject van Hulpmonitor.
- Enrique Koll mag zijn opleiding voor het brevet van Hulpmonitor parapente bij Airsport doen, maar gezien de nieuwe teksten die net gestemd zijn, zal hij eerst zijn Duopiloten-opleiding moeten doen.
- Bart Van de Veire mag zijn opleiding voor het brevet van Duopiloot parapente doen bij Airsport.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 27 OKTOBER 2022

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

Verontschuldigd : Jean-Yves Squifflet, Robin Lefebvre,
Nathanael Majoros.

BVVF-verzekeringen

Olivier en Jean gingen op verzoek van Aviabel/Axis naar een gesprek met de verzekeraar van de BVVF.

Aviabel heeft de premies verhoogd, een beetje voor de basisverzekering en veel voor de duo- en optionele verzekeringen.

Een verhoging van het lidgeld is niet nodig voor 2023 en had gestemd moeten worden op de algemene vergadering van 2022, een verhoging voor 2024 kan worden voorgesteld op de A.V. van 2023.

Een tekst waarin deze wijzigingen worden uitgelegd, zal worden opgesteld om deze per e-mail naar leden te sturen om leden die hun contributie en verzekering voor 2023 al willen betalen, voor te zijn.

Start to coach

Uitwisselingen met SportVlaanderen blijkt dat de opleiding "Start to coach" van 15 uur, inclusief 8 uur theorie, al gestart kan worden door de (kandidaten-)(Hulp-)Monitoren bij elke sportvereniging die deze cursus organiseert. Het doel is om dit soort opleidingen zelf te kunnen organiseren met het praktijkgedeelte vrije vlucht erin geïntegreerd. De kosten van de training bedragen 55 €.

Jean zal een brief sturen naar alle (Hulp-)Monitoren om te vragen wie er interesse heeft in deze opleiding.

Patrick zal contact opnemen met Thierry Moreau om te kijken of er een gelijkwaardige opleiding is bij het ADEPS.

Koninklijke Belgische Aeroclub

Jean-Yves heeft de goedkeuring van het bestuur om een brief te ondertekenen met betrekking tot de voorzitter van de KBAC.

Brief Thierry Moreau

Thierry Moreau stuurde een brief die hij wil sturen naar BVVF-leden over mogelijke ADEPS-subsidies. Olivier zal de brief lezen en een tekst schrijven om de brief te contextualiseren, en beide teksten zullen in de Fly verschijnen.

Wat betreft de door Thierry voorgestelde enquête, deze zal moeten uitgevoerd en geëvalueerd worden door de BVVF.

Precisielandingenkampioenschap

Een subsidie van 250 € wordt toegekend aan dit kampioenschap, georganiseerd door Thierry Moreau. Jean heeft al het nodige gedaan om deze wedstrijd te laten dekken door de BA-federatieverzekering.

Vraag Thibault Voglet

De bestuurders kenden Thibault een subsidie van 400 € toe voor zijn deelname aan de PWC Superfinale, wat uitzonderlijk is voor een Belgische piloot. Dit komt overeen met het inschrijvingsgeld.

In ruil daarvoor vraagt het bestuur om een artikel te schrijven voor de Fly.

Fly

De artikels moeten Jean half november bereiken.

Brevetten

- Olivier Krikorian behaalt het tijdelijke brevet van Hulpmonitor parapente, beperkt tot de school Imala Parapente.
- Thomas Schmidt kan zijn opleiding voor het brevet van Hulpmonitor parapente doen bij Thierry Moreau.
- Het verzoek van Thierry Moreau voor de opleiding van hulpmonitoren voor het leshellinggedeelte door Thibault Voglet wordt aanvaard onder de voorwaarden die Thierry heeft opgesomd en onder zijn volledige verantwoordelijkheid.

Verslaggever: Jean.

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

Bevraging regionalisering

Thierry Moreau zal de vragen van zijn enquête naar Jean sturen. Olivier en Jean zullen de vragen beoordelen en er toevoegen, en Olivier zal de bevraging maken met Google Forms.

Budgetcontrole

Jean stelt de cijfers en projecties voor. Het resultaat zal grotendeels positief zijn. Jean stelt voor om de uitgaven voor de "Handicar"-stoel en -training in 2022 te maken in plaats van in 2023. Het bestuur keurt dit goed.

Voorstellen CIVL

Nathanaël stelt twee wijzigingen voor in de CIVL-regels (selectiecriteria voor piloten) om internationale wedstrijden toegankelijker te maken voor lager gerangschikte piloten. Het zou ook voordeliger zijn voor de BPO en de Belgische piloten. Het bestuur keurt deze goed. De goedkeuring van de KBAC is vereist. Nathanael en Jean zullen deze voorstellen te communiceren.

Fly

Sommige artikels ontbreken nog:

- BPO 2022: Koen neemt contact op met Lode.
- BPO 2023: Olivier neemt contact op met Thibault.
- Kandidaten bestuur: Olivier.
- Enquêtevragen + link: Olivier.

Algemene Vergadering

Datum: zaterdag 4 februari 2023 in Zaventem.

Examens: 15 uur

Geluid- en videoinstallatie : William zorgt hiervoor.

Mogelijke sprekers: Sport Vlaanderen / Adepts.

Ingang: Jean.

Bar: iedereen kijkt en vraagt rond.

EHBO-opleiding (Hulp-)Monitoren

Voorlopig is dat de BEPS (12 uur) voor Hulpmonitoer en "Helper" (40 uur) voor Monitoren.

De vraag rijst of we niet voor beide hetzelfde moeten vragen.

Koen vraagt aan Sport Vlaanderen wat er nodig is voor andere sporten.

Vliegen in Oostenrijk

In principe is het noodzakelijk om een "Guest Pilot" - licentie aan te vragen bij een lokale school.

Jean-Yves en Jochen Zeischka hebben stappen ondernomen bij de Oostenrijkse autoriteiten en er wordt gewacht op een nieuwe wet om de situatie te regulariseren.

Brevetten

- Eric Orban behaalt het tijdelijke brevet van Hulpmonitor parapente, beperkt tot Fou d'L.
- Benjamin Nieuwland kan beginnen met zijn opleiding voor het Hulpmonitorbrevet bij Imala Parapente, maar alleen het gedeelte leshelling, tot hij voldoet aan alle andere voorwaarden voor het gedeelte hoogtevluchten.
- Willem Grauls kan zijn duopiloten-stage doen bij Airsport.

Volgende vergaderingen

Dinsdag 13 december om 19u in Zaventem (plaats te bepalen).

Dinsdag 17 januari om 19u30 in Zaventem.

Verslaggever: Jean.

BVVF-LIDGELDEN EN -VERZEKERING 2023

Ondanks de verhoging van de verzekeringspremies, zal het lidgeld ongewijzigd blijven in 2023.

De prijs van de dekkingen **DUOVLIEGEN (passagiers)** en **Hulpmotor** verhogen echter, u kan ze terugvinden in onderstaande tabel.

De leden hebben nog steeds de mogelijkheid om een « **Premium-lidmaatschap** » te nemen door 40 € meer te betalen, we herhalen

dat dit Premium-gedeelte op een afzonderlijke rekening gehouden wordt, die enkel zal dienen om start- of landingsterreinen aan te kopen of te behouden. Premium-leden ontvangen een papieren lidkaart via de post, de andere leden kunnen hun lidkaart downloaden en afdrukken via hun account in MyBVVF, een bevestigingsmail met een link zal hen opgestuurd worden na ontvangst van het lidgeld op de BVVF-rekening.

	<u>Zonder verzekering (1)</u>	<u>Met verzekering (2)</u>
Gewoon lid	75 €	100 €
Eerste lidjaar	60 €	85 €
Na 31 augustus 2023	30 €	55 €
Supplement papieren Fly!	+ 35 €	+ 35 €
PREMIUM-lid (vliegplaatsen steunend lid)	+ 40 €	+ 40 €
Verzekering BA duo-passagiers (3)		+ 145 € / + 400 €
Verzekering hulpmotor (4)		+ 40 €
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 2022 tot 31 december 2023. 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: **400 €**, per individuele piloot: **145 €**.

Niet-commerciële duovluchten met (en zonder) hulpmotor zijn gedekt voor houders van **de BVVF-brevet van Duopiloot en XC-Piloot**, mits betaling van de hulpmotorverzekering (zie nota 4) en een bijpremie van **150 €**, dus mits bijbetaling van **190 €**.

(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

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 20/12/2022) tot 31 december 2023.

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 €		90,00 €
	3.750,00 €		50.000,00 €		53.750,00 €		180,00 €
	3.750,00 €		75.000,00 €		78.750,00 €		270,00 €
	3.750,00 €		100.000,00 €		103.750,00 €		360,00 €
	3.750,00 €		125.000,00 €		128.750,00 €		450,00 €

	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 €		120,00 €
	7.500,00 €		50.000,00 €		57.500,00 €		240,00 €
	7.500,00 €		75.000,00 €		82.500,00 €		360,00 €
	7.500,00 €		100.000,00 €		107.500,00 €		480,00 €
	7.500,00 €		125.000,00 €		132.500,00 €		600,00 €

	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 €	210,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	53.750,00 €	7.500,00 €	420,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	78.750,00 €	10.000,00 €	630,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	103.750,00 €	12.500,00 €	840,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	128.750,00 €	15.000,00 €	1050,00 €

	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 €	240,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	57.500,00 €	7.500,00 €	480,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	82.500,00 €	10.000,00 €	720,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	107.500,00 €	12.500,00 €	960,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	132.500,00 €	15.000,00 €	1200,00 €

	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 €	320,00 €
	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 €	640,00 €
	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 €	960,00 €
	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 €	1280,00 €
	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 €	1600,00 €

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