

Fly!

Winter 2023

Uw vrije vlucht –magazine in België



126

Een uitgave van de Belgische Vrije Vlucht Federatie vzw.

Foto : Les Ailes du Levant

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
Stationsstraat 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

ANDERE BESTUURDERS :

Jean-Yves Squifflet
0474 555 961
mail.jy.squifflet@gmail.com

William Sterckx
0495 386 066
william.sterckx@telenet.be

Patrick Brison
0479 900 166
pbn@skynet.be

Robin Lefebvre
0496 566 493
robin@airport.be

Pierre Balthazar
0478 241 045
pierrotbalthazar@hotmail.com

Bram Declercq
0479 918 382
bram_declercq@hotmail.com

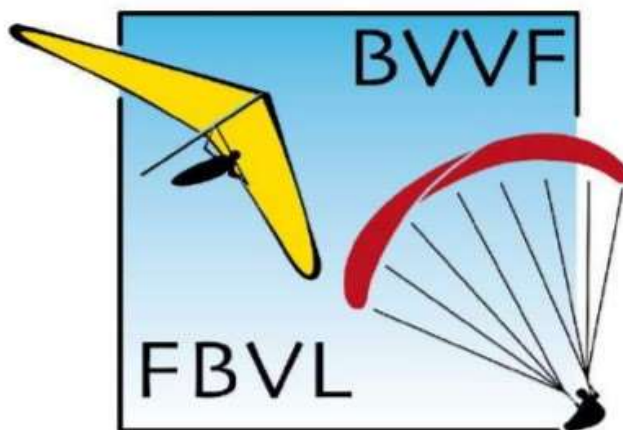
Frédéric Tétart
0495 567 240
fred@31fevrier.be

Dirk Jordens
0475 282 627
Dirk@DNA-technics.com

Julien Colle
0473689478
julien.colle@hotmail.com

Bram Jordens
0498017094
bramjordens@telenet.be

Lieven Paulissen
0479805295
lieven.paulissen@outlook.com



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
Stationsstraat 103
B-2860 Sint-Katelijne-Waver
TEL/FAX: 015 32 18 20
E-Mail: info@fbvl.be

WEBSITE
www.BVVF.be

INHOUDSOPGAVE

- 4-6** **Uitnodiging Algemene Vergadering**
- 7-9** **Onderhoud vliegplaatsen**
- 10-11** **Belgian Paragliding Open 2024**
- 12-13** **BHPA Emergency Parachute System Course**
- 14-15** **Frans kampioenschap PL**
- 16-17** **Wereldkampioenschap PL**
- 18** **Opleiding Hand'Icare**
- 19** **De Trytofly.be**
- 20** **ParaCheck update 2023**
- 21-27** **Vragen en antwoorden regionalisering BVVF**
- 27** **Radiofrequenties voor parapente en delta**
- 28-34** **Verslagen vergaderingen Bestuursorgaan**
- 34-35** **Foto's parachutewerpdag Pick Up Club**
- 36-37** **Lidgelden en verzekeringen voor 2024**

Het Bestuursorgaan van de BVVF nodigt u hartelijk uit op de

JAARLIJKSE ALGEMENE VERGADERING van de BVVF

op ZATERDAG 3 FEBRUARI 2024 om 19u30

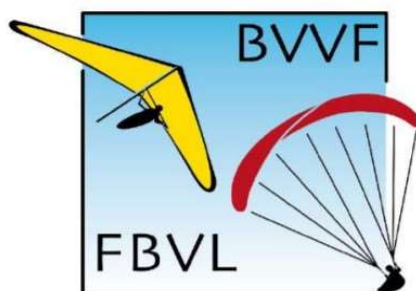
in de grote zaal van het

« 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 2024- 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 2021, 2022 of 2023, hun hoedanigheid van effectief lid verliezen.

Ze kunnen echter een aanvraag indienen om weer effectief lid te worden voor de algemene vergadering van februari 2024 en daarna, indien ze hun lidgeld betaald hebben in 2024 en 2023. 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 2023 en die lid zijn sinds meer dan 12 maanden (of terug lid werden na meer dan 3 jaar 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 3 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 2024** 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 2023 en geen lid zijn sinds 12 maanden, kunnen volgens de statuten geen stemrecht verwerven op deze algemene vergadering, ze kunnen dit ten vroegste in 2025, 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 3 februari 2024.

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.

Op dit ogenblik zijn er 12 bestuursleden (het maximum aantal). Maar sommige bestuurders zijn aan het einde van hun termijn van 3 jaar en willen zich niet per se herkiesbaar stellen in februari 2024, hetzij omdat ze al lang in het bestuur zitten, hetzij omdat ze er eigenlijk geen tijd meer voor hebben.

Uw kandidatuur is dus welkom.

Eenmaal verkozen, moet men er wel 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 3 februari 2024.

Plaats en datum:

Handtekening:

Onderhoudswerken vliegplaats van Avister



Ik geef toe dat het veel werk was! We hebben echt alles gegeven! (We waren echt aan het einde van ons Latijn). We hebben gedaan wat we konden, helaas was de grootte en complexiteit van de vliegplaats een beetje te veel voor 3-4 personen. Op papier waren we met zijn 7/8, we hebben het werk begonnen met 3 en hadden de laatste 2 uur de hulp van 2 andere mensen (ouderen). (Mezelf, Adrien ORLANDO en Arnaud LIMBREE. Kwamen ons halverwege de namiddag helpen: Philippe THEUNISSEN en zijn partner).

In de loop van de week was Ennio (Bergamini – NVDR) al met werken begonnen.

Maar we hebben onze doelen min of meer bereikt. We hebben heel de startplaats schoongemaakt, takken gesnoeid en de windzakken werden vernieuwd.

Er is nog wat werk aan de winkel om de vliegplaats tiptop te maken: alles wat gesnoeid is wegdoen, de gaten opvullen en een windzak op de landing plaatsen!

Lang leve parapente !

Kerem Tepeli.



Onderhoud Fontaine l'Evêque (Anderlues)

Deze werkdag had plaats op 11 november van 9 tot 12u.

Aanwezig : Jean Aerssens, Salvatore Scire, Charles Colette alias Colibri, Marc Op de Beeck, Pierre Op de Beeck, René Wery, Pascal Froment, Michele Maira, Franco Marioli, Ivano De Blasio en Philippe D'Hollander.

Werkzaamheden :
berkenbomen kappen op de NO-kant, struiken weghalen op de W en N, startplaats maaien op de O en N. Dit alles in een opperbste humeur !

Men is ook bezig met de Ravel, die links van de terril en de noordlanding zal lopen. De club had een ontmoeting met de manager van de Ravel om enkele aanpassingen te doen.

*Hieronder :
onze oud-strijder René Wery.*



FTL op de NO-kant voor de onderhoudsbeurt



Marc, de man met de machete



Ivano... blauw mannetje



Mooi werk geleverd...

Overigens hebben
Alain Hottois,
Philippe Colin,
Maira Michele,
Marc Op de Beeck,
Michael Gaillard
en Franco Marioli
ook de Terril du
Quesnoy te
Strépy-
Braquegnies
proper gemaakt.

Dank aan deze
vrijwilligers (vaak
dezelfden) zonder
wiens werk de
vliegplaatsen al
snel onbruikbaar
zouden worden).



Belgian Paragliding Open 2024 –Tot ziens op bekend terrein !

Hoewel de editie van 2023, die plaats vond in Macedonië, een groot succes was, heeft het X1X-team besloten om het in 2024 opnieuw te organiseren op een plek die bijzonder populair is bij de Belgen... Terug naar Le Grand Bornand! Wat is er mooier dan een plek die reeds geschikt werd bevonden, bekend is bij de Belgen, bekend is bij de wedstrijdpiloten en niet te ver van huis is? Zeven dagen zon? Maak je geen zorgen, X1X heeft deze besteld!

Na 2 jaar "verre" BPO's (Piedrahita en Krushevo) was de wens van de werkgroep competitie een plek te vinden die gemakkelijk bereikbaar was met de auto en waar iedereen zonder druk kon vliegen. Al snel kwam de site van Le Grand Bornand ter sprake in de discussies. Een paar telefoontjes en de deal was binnen. Afspraak wordt gegeven op de prachtige vliegplaats van Le Grand Bornand in de Haute-Savoie van 7 tot 13 juli 2024.

X1X aan de knoppen!

In samenwerking met Cédric Nieddu (lokale organisator) en Johanna Di Grigoli (Event Director) zal X1X deze BPO organiseren met verschillende doeleinden:

- 1) Een veilige wedstrijd organiseren voor iedereen!
- 2) Leuke manches organiseren die interessant zijn voor alle niveaus!
- 3) Een "Made in Belgium"-sfeertje naar de Alpenlanden brengen. (Natuurlijk zullen we goed Belgisch bier hebben. Met én zonder alcohol zodat iedereen zijn geluk kan vinden).
- 4) Een opleidingsdimensie naar deze BPO brengen.

Om dit te doen, wil het team verschillende "micro-evenementen" rondom de wedstrijd organiseren. Te beginnen met de organisatie van 2 trainingsdagen voor de wedstrijd. Deze 2 dagen staan in het teken van de ontdekking van de vliegplaats en van het wedstrijdvliegen.

Andere randorganisaties worden op dit ogenblik voorbereid (verassing).

Inschrijving

Vanaf 24 januari 2024 om 15 uur op de Airtribune-pagina [Belgian Paragliding Open 2024 pagina, Le Grand Bornand \(airtribune.com\)](#)

Wilt u zich voorbereiden op uw BPO?

Enkele nuttige links:

- De vliegplaats : <https://les-ailles-grandbornand.fr/sites/>
- Manches van eerdere BPO's (2017 en 2019):
<https://airtribune.com/bpo2017/results> en
<https://airtribune.com/bpo2019/results>
- De valleiwinden:
<https://paragliding.rocktheoutdoor.com/conseils/le-phenomene-des-brises-de-vallees/>
- Veel informatie over de wedstrijd (opgelet, ook wat nutteloze en specifieke informatie over Franse wedstrijden):
[https://parapente.ffvl.fr/sites/parapente.ffvl.fr/files/Cahier du competeur parapente 2016.pdf](https://parapente.ffvl.fr/sites/parapente.ffvl.fr/files/Cahier%20du%20competiteur%20parapente%202016.pdf)
- De XTrack-gebruikershandleiding met het specifieke "wedstrijd"-menu (Met dank aan Bertrand voor het enorme werk!):
<https://www.fly-air3.com/fr/support/air3-xctrack-manual/xctrack-manual/xctrack-widgets-manual/xctrack-pro-widgets-competition/>
- Veel logistieke, mentale, fysieke, tactische en technische voorbereidingsstools:
<https://blog.maximebellemin.com/category/preparation/>
- En veel beelden om je te laten dromen:
(zie volgende pagina)

Het programma (voorlopig)

Vrijdag 5 en zaterdag 6 juli:

- Facultatieve trainingsdagen en verkenning van het gebied.

Zondag 7 juli:

- Officiële trainingsmanche.
- Inschrijvingen piloten.
- Welkomstdrankje.

Maandag 8 – Zaterdag 13 :

- 6 manches.

Woensdag 10 juli:

- Pilotenavondje.
- Buffet & Drankjes.
- Party dancing.

Zaterdag 13 juli 's avonds:

- Prijsuitreiking.
- Afsluitingsdrink.
- Vuurwerk (we profiteren van de Franse nationale feestdag).

Beelden om je te laten dromen:

<https://www.youtube.com/watch?v=X4iWqE03UJw>

<https://www.youtube.com/watch?v=oJzNwHkK8wA&t=3s>

https://www.youtube.com/watch?v=Dewy8t_R9zk

<https://www.youtube.com/watch?v=81uDVwHLUel&t=6s>

<https://www.youtube.com/watch?v=t3xGazV2pYY>

<https://www.youtube.com/watch?v=nEAF2JF7oKY>

<https://www.youtube.com/watch?v=mrABgNQCVio>



Noodgeval !

Is het onderwerp taboe of is er een algemeen gebrek aan interesse? Zoals iedereen weet, praten we bij ons niet veel over noodparachutes, behalve natuurlijk ondergetekende die zichzelf een beetje herhaalt om het goede woord te prediken 😊

Op een serieuzere noot moeten we toegeven dat dit een onderwerp is dat over het algemeen heel (veel te) weinig wordt besproken, hoewel dit voorwerp levens of ruggengraten kan redden (en dat ook elk jaar doet). Bovendien bestaat er bij ons eigenlijk niets om het beheer van deze noodparachutes te omkaderen of faciliteren en in het bijzonder voor het noodzakelijke jaarlijkse onderhoud ervan.

Er zijn natuurlijk enkele zeer nuttige en verdienstelijke initiatieven die door clubs zijn gelanceerd. Ik denk in het bijzonder aan de niet te missen parachutewerpdag georganiseerd door de Pick Up Club of de meerdere parachutevouwdagen die de winterdagen opvullen. Dit gezegd zijnde, moet worden geconstateerd dat, ondanks deze onmiskenbare goede wil van sommigen, onze benadering van dit onderwerp volstrekt ontoereikend is.

Inderdaad, laten we even eerlijk en realistisch zijn, mensen die echt bekwaam zijn om alle mogelijke problemen bij het installeren van noodvalschermen goed aan te pakken, zijn (zeer) zeldzaam. Bovendien, aangezien ze geen certificering hebben, onderscheidt niets hen van andere goedbedoelende "barmhartige Samaritanen" met meer twijfelachtige kennis. Kortom, de gemiddelde piloot heeft geen garantie dat zijn noodstelsel echt functioneel is, terwijl zijn leven ervan kan afhangen.

En elders?

Na inlichtingen te hebben genomen, blijkt dat verschillende andere federaties het probleem al

geruime tijd frontaal aanpakken door cursussen, examens en kwalificaties voor noodvalschermpakkers te organiseren.

Hiervan lijkt de aanpak van de British Hang gliding and Paragliding Association (BHPA) de meest interessante. Het is inderdaad meer dan 20 jaar geleden dat het zijn "Emergency Parachute System Licence" implementeerde, waardoor het aantal problemen in verband met het gebruik van noodparachutes drastisch is verminderd.

Dus ben ik er begin november heen gegaan om hun "Emergency Parachute System Course" te volgen...

Hoe werkt het?

De training begint met een tweedaagse cursus waarin we de nagestreefde doelstellingen, het materiaal en de componenten ervan, de modellen, de gereedschappen, de technieken, de documentatie en de mogelijke problemen die we daadwerkelijk tegenkomen (een echt museum van verschrikkingen, moeilijk te geloven, maar ze beloofden me de foto's !!), overlopen. Na twee vouwdemonstraties (rond en Rogallo) gingen we natuurlijk door naar de praktijkfase. Vervolgens kregen we de kans om verschillende inspecties, vouwbeurten en installaties van systemen uit te voeren, vol met valstrikken die soms subtiel maar toch potentieel dodelijk waren.

Deze twee dagen zijn nog maar het begin. Kandidaten voor het brevet moeten vervolgens ten minste 20 systemen inspecteren, vouwen en installeren (en naar behoren registreren) onder toezicht van een reeds gekwalificeerd persoon. Dit is een absoluut minimum om het examen te mogen afleggen, maar er is vaak meer ervaring nodig om te hopen hierin te slagen. Dit praktijkexamen gebeurt individueel, duurt 4 tot 5 uur en bestaat uit verschillende scenario's met mogelijke vragen. Kortom, geen lachertje...

Ten slotte moet de behaalde kwalificatie jaarlijks worden vernieuwd door aan te tonen dat er het afgelopen jaar ten minste 10 installaties werden uitgevoerd, uiteraard met bewijsstukken. Zoals gezegd nemen ze het hier heel serieus op...

Dit alles waarvoor?

BHPA-leden die in het bezit zijn van de kwalificatie kunnen:

- worden betaald voor inspecteren, plooiën en installeren van noodparachutesystemen waarbij ze worden gedekt door een BHPA-verzekering;
- piloten effectief adviseren over hun noodparachutesystemen;
- toezicht houden op noodparachute-vouwsessies in clubs;
- leerlingen begeleiden.

Het is duidelijk dat wat mij betreft, ik niet naar hun cursus ben gegaan om hun kwalificatie te behalen. Mijn doel was ook niet om te leren hoe we noodvalschermen moeten vouwen - ook al leert men altijd - maar vooral om concreet te zien hoe hun beproefde systeem als geheel werkt en, indien nodig, om te zien hoe we op lange termijn een soortgelijk systeem in ons land kunnen implementeren.

En tot slot?

Nu, de ervaring was zeker overtuigend.

Ik verwachtte iets goeds en ik werd absoluut niet teleurgesteld. Ik ben zelfs overtuigd van de relevantie van hun serieuze en uitputtende aanpak. Natuurlijk niet uitputtend in de zin dat je alles leert -wat onmogelijk is-, maar in de zin dat

alle aspecten van de activiteit aan bod komen, met de nodige basiskennis om veilig vooruit te geraken en veilig te oefenen.

Het is duidelijk dat hun systeem op geen enkele manier is ontworpen om te voorkomen dat iemand zijn eigen noodvalschermplooi als hij dat wil. Aan de andere kant weten degenen die zich niet bekwaam voelen of twijfelen gemakkelijk tot wie ze zich moeten wenden zonder bang te hoeven zijn een charlatan tegen te komen. De lijst van hun "Licenced Parachute Packers" is inderdaad toegankelijk op hun website (althans van zij die hun toestemming hebben gegeven).

Het lijkt mij dan ook zeker interessant (ik zou zelfs zeggen essentieel, maar ben ik wel helemaal objectief?) om zo snel mogelijk een soortgelijk systeem in te voeren, in het belang van iedereen...

We hebben je nodig!

Aangezien niets vanzelf gaat, nodig ik degenen, die aantoonbare ervaring hebben met plooiën en installeren van noodvalschermen en die eventueel geïnteresseerd zijn in het opzetten van dit systeem, zichzelf te melden bij het secretariaat (info@bvvf.be)... Er is werk aan de winkel!

In de tussentijd, als clubs dat willen en ik in de mogelijkheid ben, zal ik met plezier deelnemen aan hun parachutevouwsessie om mijn ervaring te delen en eventuele vragen te beantwoorden.

Tot slot, als iemand van jullie noodparachutes, pods (containers) of harnassen heeft die niet langer geschikt zijn om te vliegen, kun je je bijdrage leveren door ze te schenken als ondersteuning voor toekomstige praktische lessen. Bij voorbaat dank allemaal.

Fly safe,

Patrick.

Frans Kampioenschap Precisielandingen (PL) - Banon 2023

In het weekend van 7 en 8 oktober vonden de Franse PL-kampioenschappen (precisielandingen) plaats, de laatste repetitie voor het Franse team en voor ons, Nathalie en Thierry, voor de Wereldkampioenschappen in Bulgarije van 20 tot 29 oktober.

Het was een perfect weekend: goed weer, perfecte organisatie met een sterke line-up met de regerend wereldkampioen, de Koreaan Eunyoung Cho, de Europese kampioen Kti Devos die ook hoofdredacteur is van het tijdschrift Parapente Mag. Maar ook het hele Franse PL-team, Koreaanse, Kazachse, Colombiaanse, Spaanse piloten... de overgrote meerderheid van hen staat in de top 100 van de PL-wereldranking. 38 piloten voor 9 gevlogen manches, 6 op zaterdag, 3 op zondag. Na de 1^e dag, goede resultaten voor ons met een 8e plaats in het algemeen klassement voor mij ondanks een grote fout die me 500 punten kostte. Gelukkig hebben we na 5 manches de slechtste geëlimineerd (discard), dit gaf me een score van 146 punten (5 cm, 33 cm, 93 cm, 500 cm, 3 cm, 12 cm). Maar de discard werd gebruikt, dus was er geen ruimte

voor fouten op zondag! Wat Nathalie betreft, op haar 1e FAI 2 wedstrijd, verzamelt ze op zaterdag de "elektronische pad" (16cm in diameter) met een totaal van 165 punten op zaterdagavond (16 cm, 7 cm, 8 cm, 11 cm, 288 cm -haar discard- en 123 cm) wat haar op zaterdagavond op de 10e plaats doet belanden. De top van het klassement wordt gedomineerd door de wereldkampioen Cho met 15 punten of 15 cm in 5 manches, voor Kti Devos en Flavio Funiati uit de Vogezen, ook een cross country World Cup -piloot (onze Belgische overlandpiloten kennen hem zeker) met 21 punten.

's Avonds een heerlijk aperitiefdiner in één van de cafés en restaurants in het kleine dorpje Banon.

Zondag, nog steeds zeer goed weer, 3 manches op het programma, waarvan de laatste in omgekeerde volgorde, d.w.z. de eerste in het algemeen klassement start als laatste in de laatste manche. Ik begin de ochtend met een gemiddelde van 37 cm, voor ik de bal mis sla, te kort geland in manche 8, met 310 cm of 310 punten. De sanctie is onmiddellijk, ik tuimel dus uit de top 10! Ik eindig met een pad op 10 cm.



Uiteindelijk wordt het een 13e plaats in het algemeen klassement. We zullen consistentier moeten zijn op de "Worlds" om te kunnen hopen op een eervol resultaat.

Voor Nathalie gaat de goede serie verder met een 0cm, 20cm en 16cm. Nauwkeurige besturing tijdens de aanvlucht en zeer goed beheer van de lage snelheden. Ze eindigde met een totaal van 201 cm = punten en werd 5e op het algemeen "open" klassement en 3e meisje net achter de onaantastbare wereldkampioen Cho (2^e in het algemeen Open klassement) met 27 punten en Kti Devos met 55 punten. Er is nog steeds een goede "step" te gaan, maar er is nu al een zeer goede gelijkmatigheid, we moeten de nauwkeurigheid van het aantikken van de elektronische pad verbeteren om de score verder op te drijven.

De wedstrijd wordt gewonnen door Flavio die op

zondag een demonstratie geeft met een 2cm, en tweemaal 0cm, hij sluit de wedstrijd af met een score van 23cm en is voor de 3e keer Frans Kampioen.

Deze wedstrijden zijn vooral leuk en kenmerken zich door een gemoedelijke sfeer, waarbij een grote meerderheid mekaar aanmoedigt. Technisch gezien vereist het een perfecte kennis van uw scherm en een onberispelijke aanvlucht. Het is een zeer goede oefening voor overlandpiloten voor dagen dat men in moeilijke omstandigheden op een kleine ruimte moet landen. Veel piloten zijn ook zeer goede cross-countrypiloten, maar komen naar dit soort wedstrijden omdat ze van alle vormen van parapente houden.

Voor deze wedstrijd vlogen we op de Advance PI 3, een licht scherm geschikt voor "stap en vlieg" -

vluchten maar ook, dankzij zijn capaciteit om zeer langzaam te vliegen, perfect voor PL en "vlieg en ski".

Het was een goede training voor het Wereldkampioenschap dat van 20 tot 29 oktober in Bulgarije zal plaats vinden, waar alle besten van de wereld aanwezig zullen zijn, d.w.z. alle piloten uit Oost-Europa die erg sterk zijn in deze discipline, evenals de Aziaten met de Chinezen, de Koreanen...

We zullen met 130 piloten zijn en na 6 manches zal er een "cut" zijn, waarbij de 60 besten overblijven, dit zal ons eerste doel zijn. Als we de "cut" halen... vliegen we nog enkele manches !

Thierry Moreau



WK precisielandingen (PL), Sopot (Bulgarije) van 20 tot 28 oktober 2023

De 12e PL-Wereldkampioenschappen zijn voorbij. Tot ziens in Albanië in oktober 2024 voor het EK.

Bij de jeugd behaalde Linus Schubert, 15 jaar oud (Duitsland), de eerste plaats en de titel van vicewereldkampioen in alle categorieën, voor Rafael Carvallo (Chili) en Leonard Schubert (Duitsland).

De Chinees Yan Chen is onverslaanbaar op de 1^e plaats met een score van 14, oftewel 14 centimeter over 12 gevlogen manches, een gemiddelde van 1,17 centimeter per manche. Hij haalden 4 keer 0cm, 4 keer 1cm, 1 keer 2, 3 en 5. En een keer 200 cm: hij raakt met het harnas de target aan in de 10e ronde, maar zonder gevolgen, want zodra er 5 manches zijn gevlogen, wordt de slechtste geëlimineerd. Hij heeft zichzelf gewoon veel druk bezorgd voor zijn heats 10 en 11 omdat Linus (totaal 35 cm) en op de 3e plaats Aris Afriansyad, de Indonesiër (41 cm), nog steeds in de race waren na de misser van Yan Chen.

Bij de meisjes verlengde de Koreaanse Eunyoung Cho haar titel voor Kti Devos (Frankrijk) van Parapente Mag en Donghwa Yang.

In de teamcompetitie won Thailand voor Tsjechië en Korea.

We waren met 129 piloten uit 31 landen aanwezig. Een nieuwe formule voor deze Wereldkampioenschappen in 2023, een systeem met cuts, na 6 manches hield de organisatie alleen de 60 beste piloten over, plus 6 beste meisjes en 6 beste jongeren als ze zich niet hadden gekwalificeerd in de 60. Ik stond na de cut op de 50^e plaats, blij en teleurgesteld tegelijk, want na 3 manches was ik 6^e overall met een 5cm, een 4cm en een 3cm. Dan, zonder me dit te realiseren, waarschijnlijk de druk, slaag ik er niet meer in de elektronische pad van 16 cm te raken, ik maak een 66 cm en dan een 94 cm en een 96 cm en wordt dus uit de top 10 geworpen! Nathalie kwalificeerde

zich niet voor de top 60, dus daar eindigde haar wedstrijd. Toch eindigde ze als 10^e dame van de 28, en dat in haar 3^e wedstrijd!

Dus ik doe mee aan de kwartfinale die bestaat uit het vliegen van nog 2 manches. Als ik in de halve finale wil komen, is er geen ruimte voor fouten.



Manche 7 verloopt voor mij, de piloot voor mij en voor de Tsjech die me volgt in een zeer slechte cyclus, er komt overal thermiek los bij de landing. De vliegplaats was al niet ideaal voor een PL-wedstrijd met zijn 700 meter hoogteverschil, met zijwind gedurende 3 dagen, een landing in een kuip aan de voet van de vliegplaats op grond die de hele zomer door de zon verschroeid was, dit gaf soms, dikwijls, zeer turbulente omstandigheden om te landen. Er waren echter geen zware ongevallen, het niveau van de piloten was goed.

Deze landing was voor mij de lastigste van alle manches, een kleine stall op 50 cm/grond net voor het doel en ik zit niet eens in de 2 meter-cirkel. Daar, met een 200 punten (mijn slechtste score, geëlimineerd maar mijn 94 en 96 kwamen me duur te staan), is alle hoop om in de 1/2 finale en in de top 40 te komen vervlogen. Voor de piloot ervoor was het ook 200 ptn en voor de jonge Tsjechische idem dito, ze landt 10 meter van het doel, onmogelijk te dalen. Maar het kleine voordeel voor de 6 meisjes en de 6 jongeren is wat er ook met hen gebeurde, ze in de race bleven gedurende de 12 manches, het was ook het geval van Kti Devos, regerend Europees kampioen (Frankrijk) en redacteur van Parapente Mag, die als 2^e dame zal eindigen maar achter mij in het algemeen klassement alle categorieën samen (51e). Bij mijn 8^e run eindigde ik goed met een 10 cm.

De resultaten voor Nathalie en mezelf zijn dan ook vrij positief, ik had me ten doel gesteld om voor deze allereerste deelname aan een WK, FAI 1 -wedstrijd, de cut te halen.

Deze nieuwe formule is heel goed omdat het ons in staat stelt om alle 12 manches te vliegen, wat sinds het WK van 2007 niet meer het geval is. Maar ze moet worden verbeterd, want voor de piloten die na de eerste 6 ronden werden geëlimineerd, hier 70 piloten, was het niet leuk !

Als team werden we, aangezien we maar met 2 piloten waren (een volledig team bestaat uit 4 piloten waaronder max 3 van hetzelfde geslacht, waarbij de 3 beste resultaten weerhouden worden), in elke ronde bestraft met 200 punten. Toch eindigden we 23^e van de 31 landen.

Dus waarom zouden we het niet beter doen met een volledige selectie op het volgende EK in Albanië in oktober 2024 ? Voor een eerste deelname aan een FAI 2-wedstrijd is de Albanian Open met zijn locatie aan zee in Vlora geweldig, vanwege de constante wind, het brede strand... Ik zal deelnemen en ik ken het gebied goed, ik heb er parapentereizen georganiseerd, zodat ik ter plaatse accommodatie en andere dingen kan regelen. Ik kan ook advies geven. Deze wedstrijd vindt plaats tijdens Hemelvaart van de 8^e mei met terugkeer op 12 mei. Als er piloten geïnteresseerd zijn, kan je altijd contact met me opnemen en komen deelnemen aan het 4^e Belgisch Kampioenschap dat is uitgesteld naar 23 of 30 december 2023, of 6 januari 2024. Voor PL-wedstrijden is er geen thermiek nodig, als er weinig wind en geen regen is kunnen we spelen. In 2022 hadden we een zeer goede wedstrijd met start op de "7 Meuses" in december.

Thierry Moreau.



Opleiding Hand'Icare

Degenen onder u die de verslagen van bestuursvergaderingen of jaarbegrotingen lezen (een pluim voor hen!) weten waarschijnlijk dat onze federatie heeft bijgedragen aan de aankoop van een rolstoel om mensen met beperkte mobiliteit te kunnen laten vliegen, evenals aan de kosten van de opleiding om te leren hoe deze veilig te gebruiken.

Deze zomer zijn we met zijn vijven naar Bretagne gegaan om deze opleiding te volgen met een gespecialiseerde monitor.

De eerste benadering was om een of twee "normale" vluchten te maken, solo en duo, om ons pilotenniveau te tonen. Daarna hebben we, omdat de wind iets te sterk was, opzetoefeningen gedaan met de stoel. We konden meteen vaststellen dat het niet zo eenvoudig was als op zijn eentje of zelfs met een passagier die op zijn benen staat ! Omdat de stoel niet zijwaarts kan bewegen, is de actieve aanwezigheid van twee assistenten onontbeerlijk... naast natuurlijk een zeer goede beheersing van het rechtzetten ! Toe de omstandigheden hier geschikt voor werden, konden we ook experimenteren met het opzetten in cobra-stijl, wat een goede oplossing lijkt te zijn bij redelijk harde wind, zolang de stoel maar stevig wordt vastgehouden door de assistenten.

We hebben toen een beetje "theorie" gevolgd, niet zozeer op technisch niveau, maar vooral op het niveau van de benadering van de activiteit en het bewust worden van de specifieke behoeften en risico's van mensen met beperkte mobiliteit. Een "gewone" polsbreuk betekent bijvoorbeeld een totaal verlies van autonomie voor een halfzijdig verlamde patiënt, en een eenvoudige plooi in een stuk stof kan gemakkelijk leiden tot doorligwonden! We leerden ook dat het belangrijkste was om ze een leuke tijd te bezorgen, buiten hun gebruikelijke, vaak beperkte omgeving en dat de vlucht uiteindelijk slechts een excuus is om dat te doen en – als het veilig kan – de "kers op de taart" van de uitstap.

De stage zou voornamelijk met de lier plaatsvinden, maar op de tweede dag waren de omstandigheden perfect om de (lange) verplaatsing naar de zeekant te maken. Na nog een of twee klassieke duovluchten konden we eindelijk onze eerste vluchten met de stoel maken op een "echte" vliegplaats, met zelfs top landingen op de start voor de eersten! Wat we ons er vooral van herinneren, is dat het indrukwekkend en niet erg geruststellend is als je vastgestrapt in de stoel zit, volledig afhankelijk van de piloot en de assistenten. Vanuit het oogpunt van de piloot, moet men ook wat zoeken en een geschikte positie vinden, vooral als de rugleuning van de stoel slecht gemonteerd is !!

De volgende dagen bleven we vliegen met de stoel aan de lier en in verschillende omstandigheden. Over het algemeen hebben we geleerd dat we nog strenger en veeleisender moeten zijn dan normaal met betrekking tot de vliegomstandigheden (weer, ruimte, voorbereiding...). We hebben ook vastgesteld dat de lengte van het verlengstuk dat tussen de spreaders en de stoel moest worden geplaatst, vrij kritisch was voor het comfort van de piloot en vooral dat deze sterk afhankelijk was van de piloot en het gewicht van de passagier.

Al met al was deze week echt heel vruchtbaar en leerzaam. Sindsdien hebben sommigen van ons nog een of twee vluchten gemaakt met valide "proefkonijnen", maar we kijken er nu natuurlijk naar uit om mensen met beperkte mobiliteit (met een handicap of gewoon oudere mensen) de kans te kunnen bieden om het geneugtes van het vliegen te ontdekken... zodra het weer het toelaat.

Als u toevallig een persoon of een vereniging kent die geïnteresseerd zou zijn, kunt u eventueel contact opnemen met het secretariaat van de federatie, de Touch the Sky-club of de Fou d'L-school.

Patrick

De TrytoFly.be: een Enthousiaste Vrije Vlucht Gemeenschap in België

Heb je al gehoord van "TrytoFly.be"? Als deze naam je niets zegt, vraag je je misschien af wat deze bescheiden klinkende groep is. We hadden de kans om hen te ontmoeten, en hier is hun verhaal. Het begon allemaal toen een groep nieuwelingen elkaar ontmoette tijdens een stage met de titel "Eerste Grote Vluchten" in Chamois. Aan het einde van deze stage kwamen velen van hen samen in Coe en later in Rochefort om deel te nemen aan het allereerste Belgische precisielandingskampioenschap. Tijdens deze competitie toonden sommige van deze jonge piloten, die nog steeds op zoek waren naar zelfstandigheid, een sterke drang om vooruitgang te boeken door hoog in de ranglijst te eindigen. Naast het plezier van vliegen was er een echte passie ontstaan.

Net als veel jonge piloten hadden ze tal van vragen: zijn er Belgische vlieglocaties beschikbaar voor hen? En zo ja, welke moeten ze kiezen en waarom? Zo ontstond in 2020 deze gemeenschap in de vorm van een WhatsApp-groep met een eigenzinnige naam: de 'gekke langzame vliegers'. In eerste instantie bestond deze groep uit slechts enkele leden, allemaal enthousiast over het idee om samen te vliegen. Ze waren bereid vragen te stellen aan de lokale bevolking op de verschillende locaties, om hun mening te vragen, om andere piloten te observeren en te leren. Naarmate er meer ontmoetingen plaatsvonden, voegden andere jonge piloten zich bij hen, gewoon om informatie uit te wisselen en zich te verenigen rond een gemeenschappelijke passie: parapente.

De gemeenschap groeide, evenals de naam ervan, die veranderde in "TrytoFly.be" na een stemming waarin alle leden een nieuwe naam konden voorstellen. Net als jonge piloten die "proberen" te vliegen, verscheen al snel de bijnaam "Trys" voor hun leden. De Trys genieten er ook van om elkaar te ontmoeten op locatie of elders, en ze hebben plezier in het delen van hun favoriete hobby, altijd met een aanstekelijke vreugde die nieuwsgierigen en gelijkgestemden aantrekt. Beginners sloten zich aan, gevolgd door zelfstandige piloten, en zelfs ervaren piloten die graag deel wilden uitmaken van deze wat wilde groep jonge piloten. Dwaas? Ja, is er niet een beetje waanzin nodig om te paragliden? Maar deze groep is ook voorzichtig, altijd bereid om te leren en hun ervaringen te delen om elke piloot te helpen die dat wil.

Met de groei van de gemeenschap kwamen ook de anekdotes, waarvan sommige zelfs hun logo hebben geïnspireerd. Dankzij hun toenemende ervaring geven ze basisadvies aan nieuwkomers die de Belgische vlieglocaties willen verkennen. Ze doen dit zonder



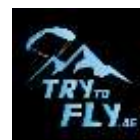
pretentie, zonder iets op te dringen, maar eerder om gerust te stellen, te adviseren, aan te moedigen en degenen te feliciteren die vooruitgang boeken.

Vandaag de dag telt "TrytoFly.be" meer dan 200 leden. Ze komen samen in deze gemeenschap voor de sfeer, om het plezier van samen vliegen te delen, elkaar te ontmoeten bij het opstijgen, elkaar te ontmoeten bij de landing en hun vluchten te vieren met vreugde, goed humeur, een ontspannen sfeer en de vriendschap die hen verenigt. Zelfs buiten de vluchten delen ze hun ervaringen, stemmingen en humor, soms een beetje grensverleggend, maar wie kan het hen kwalijk nemen? Integendeel, hun sfeer blijft andere piloten aantrekken die gewoon met hen willen meedoen voor het plezier.

Als deze mix van plezier op de grond en serieus in de lucht je aanspreekt, ga dan naar hen toe. Je herkent ze gemakkelijk aan hun vrolijke uitstraling, vooral als ze trots T-shirts, petten of stickers dragen met het embleem van hun gemeenschap, zullen de Trys je hartelijk verwelkomen. Trytofly.be is geen club, geen school, maar een gemeenschap waar je plezier hebt, lacht, leert, maar vooral waar je deze passie deelt die ons verenigt, die ons in staat stelt om in de lucht te zweven, te genieten van prachtige landschappen, prachtige herinneringen te creëren en onvergetelijke vluchten te maken, dit alles in vreugde en goede sfeer.

En als je de avonturen van deze dynamische groep wilt volgen, weet dan dat je ze ook kunt vinden op hun nieuwe "baby": hun eigen website www.trytoflybe.net, waar je veel nuttige informatie zult vinden voor onze gemeenschappelijke passie.

Getekend, een gepassioneerde vrije vlucht gemeenschap in België, "De Trys"!



Misschien om te beginnen even het geheugen opfrissen: Paracheck is een initiatief van de Franse federatie om de controles van onze vleugels (jaarlijks, tweejaarlijks of tussentijdse deelcontroles) te standaardiseren. Dit heeft verschillende voordelen, maar om de 2 belangrijkste op te sommen: een vleugel die wordt gecontroleerd in Frankrijk, België of ander servicecenter met Paracheck label, moet hetzelfde controleverslag opleveren, hetzelfde eindresultaat; de kwaliteit van de controle wordt opgevoerd o.a. door de nauwere samenwerking met de fabrikanten (PMA) die aanbevelingen doen als input voor deze controles.

Zoals vorig jaar hadden we tijdens de Coupe Icare een tweede samenkost van alle Franse service centers die betrokken zijn bij het Paracheck gebeuren. In het eerste deel werd vooral de stand van zaken besproken.

Wat opviel, is dat de groep eigenlijk niet echt gegroeid is. Tijdens het voorbije jaar werd 1 service center van de lijst gehaald na verschillende klachten van klanten (er werd niet verder in detail gegaan) en een paar werden toegevoegd. Het goede nieuws is dat er een paar constructeurs mee in de boot gestapt zijn, wat de rapportering en het soort testen die gebeuren ten goede komt. Niet te verwarren met de PMA (Paragliding Manufacturing Association), waar enkel constructeurs aanwezig zijn en zorgen voor technische specificaties. Wat de reden is waarom bijvoorbeeld een groot service center zoals Certika niet wil aansluiten is me voorlopig een raadsel.

In het standaard rapport is weinig veranderd, enkele formules zijn aangepast om de realiteit van 1 jaar controles en honderden rapporten te weerspiegelen. Men heeft ook de ruimte gelaten om het resultaat van een bepaalde test manueel te overschrijven mits een grondige uitleg op het rapport. Ook de term 'nieuw' kan enkel gebruikt worden indien echt nieuw materiaal wordt

aangebracht (bijvoorbeeld nieuwe risers of nieuw lijnenset).

Er werd ook een hele discussie gevoerd rond het juridische aspect (aangebracht door constructeurs) waarbij sommige zinnen uit het charter werden herformuleerd. Bijvoorbeeld, werd het dwingende aspect van een 2-jaarlijkse controle "verplicht door de norm EN 926-2" weggelaten en veranderd door "noodzakelijk om de norm EN 926-2 te respecteren".

Tijdens het tweede deel werd de vraag gesteld of Paracheck moet evolueren naar een label. Het verschil met het charter nu is het minder vrijblijvend karakter en de juridische omkadering van een label. Bijvoorbeeld zou iemand die het label Paracheck ten onrechte gebruikt, kunnen vervolgd worden, maar evenzeer zullen de servicecentra die het label krijgen regelmatig worden gecontroleerd. Men kan zich daarbij ook voorstellen dat een klachtenprocedure wordt opgezet voor ontevreden klanten, enz...

De vraag werd positief ontvangen en bijna unaniem werd dit goedgekeurd, een volgende stap naar meer transparantie en veiligheid.

Tot slot werd door de constructeurs (PMA) meegedeeld dat een nieuw document zal worden opgeleverd voor het einde van het jaar met gezamenlijke minimum specificaties bij de controle van een vleugel (porositeit, breeklast lijnen, scheurvastheid, enz...). Allemaal goed nieuws dus...

Marc Delongie



Hier vindt men de lijst van aangesloten service centers op de dag van vandaag:

<https://intranet.ffvl.fr/content/ateliers-de-revision>

Paragarage (van Marc Delongie) heeft de certificatie aangevraagd en zou deze waarschijnlijk krijgen voor het einde van het jaar, het is ons niet bekend of er anderen in België dit aangevraagd hebben.

Vragen en antwoorden mogelijke regionalisering federatie

Hallo allemaal, begin 2023 hebben jullie ons de opdracht gegeven om antwoorden te verzamelen op een reeks vragen die werden gesteld over de gevolgen van een mogelijke oprichting van Franstalige en Vlaamse- liga's.

Aan Franstalige zijde werd een kleine werkgroep opgericht om zoveel mogelijk reacties te verzamelen. De belangrijkste bron is het AISF, een adviesstructuur die tot doel heeft structuren te begeleiden en advies te geven over juridische aspecten.

In juni is er een bijeenkomst geweest met de advocaat van het AISF en het is van deze bijeenkomst dat de meeste antwoorden komen.

De BVVF probeerde een gelijkaardige aanpak te lanceren aan Nederlandstalige zijde, maar ondanks verschillende pogingen kon er geen werkgroep worden opgericht wegens gebrek aan interesse en deelnemers. Wat op zich al interessante informatie is.

De vragen en antwoorden zijn geordend per thema en sommige antwoorden zijn hetzelfde voor meerdere vragen, daarom kun je soms in het antwoord "zie vorige vraag" vinden.

Opleidingen:

V: Wat is de impact op de diploma's van onze monitoren en hun curriculum? Inclusief bestaande monitoren.

A: Er zal een gemeenschappelijke basisopleiding zijn die moet worden gevolgd via ADEPS (in Vlaanderen SportVlaanderen), vervolgens een specifieke deel dat moet worden ontwikkeld met ADEPS (of SportVlaanderen) (het zal nodig zijn om een technische afgevaardigde aan te stellen en dit alles te organiseren).

Dit kan via de huidige teksten, die ook voorzien in een algemene ADEPS- of SportVlaanderen-opleiding voor de opleiding van hulpmonitor. Dit is gestemd voordat we begonnen te praten over regionalisering en moet nog worden geïmplementeerd met de commissie "onderwijs" (Bron: Bestuur en AISF).

V: Wat is de impact op de brevetten van onze leden?

A: De BVVF-teksten zullen van toepassing blijven (Bron: T. Moreau).

V: Kan dit helpen om onze vliegbrevetten te laten erkennen door landen als Oostenrijk?

A: Nee, daarvoor heb je een federale wet nodig die gepubliceerd is in het Belgisch Staatsblad, zoals voor de FBPM. Er zijn nieuwe pogingen ondernomen door de BVVF richting Oostenrijk, nog steeds zonder succes, de zaak loopt nog steeds (Bron: AISF, T. Moreau en Bestuur).

Leden:

V: Laten we naar een "FFVL"-systeem gaan: een enkele gesprekspartner om zich aan te sluiten: de federatie; MAAR verplichting om een club te kiezen, aan wie de federatie een deel doorstort ? Hoe zit het met het verdelen van vliegplaatsen tussen de federaties (liga's) en het dagelijks beheer door de club die ze onderhouden ?

A: Aan het AISF wordt de vraag gesteld wat er gebeurt met leden die zich willen aansluiten (of aangesloten blijven) bij de BVVF zonder zich aan te sluiten bij een liga (via een club uiteraard).

De AISF-advocaat preciseert dat de Franstalige liga op een autonome en onafhankelijke manier de aansluiting van ten minste 250 leden (of 1000 afhankelijk van het feit dat de liga gekwalificeerd wordt als "sportief" of "recreatief") moet kunnen rechtvaardigen.

Het antwoord hangt van veel factoren af.

Over het begrip "leden"

De jurist herhaalt dat het de liga is, die een "onderdeel" van de federale structuur moet zijn, NIET natuurlijke personen. Voor de Vlaamse zijde kan de jurist niet zeggen of het de liga, verenigingen of natuurlijke personen moet zijn.

De advocaat wijst erop dat de liga deel moet uitmaken van een nationaal orgaan waarvan de organen (BO) paritair werden georganiseerd.

Dus eenmaal opgericht, zal de liga de nationale structuur als zodanig (op bestuursniveau) moeten integreren. De leden van het bestuur (BO) van het Franstalige deel zullen dus niet langer worden gekozen zoals vandaag het geval is, maar zullen afkomstig zijn van de liga, wat een herziening van de statuten van de nationale structuur veronderstelt en deze wijzigingen door alle leden (Fr en Vl) te laten stemmen.

Olivier legt de cascade van representativiteit opnieuw voor om te bevestigen dat hij het goed heeft begrepen.

Als er een Fr liga komt, en er 12 bestuurders in het BO van de BVVF blijven, betekent dit dat er 6 uit de Fr liga komen. Dat het BO van deze liga zal moeten worden opgericht en gevormd door vertegenwoordigers van de clubs die de liga vormen, en dat deze vertegenwoordigers dus zelf zullen worden gekozen (of benoemd) door hun club. De clubs kiezen of kiezen dus een vertegenwoordiger (vertegenwoordigers) die het BO van de liga vormen en behalve dit BO, stuurt de liga nog een aantal vertegenwoordigers zodat ze gelijk (paritair) vertegenwoordigd worden in het BO van de BVVF.

V: Maar hoe zit het met de andere vertegenwoordigers van het BO van de BVVF ? Als er een Vlaamse liga is, lijkt het eenvoudig, maar als die er niet is, wie stemt er dan voor de overige 6 bestuurders ? Fysieke leden die niet vertegenwoordigd zijn door de Fr liga (Vlaamse en misschien Franstaligen die niet in een club zitten of in clubs die geen lid zijn van de liga?) ⇒ we hebben geen duidelijk antwoord.

A: Yves Borreman vermeldt de twee categorieën leden: toegetreden en effectieve.

De advocaat geeft aan dat in de nieuwe aangepaste BVVF-structuur de effectieve leden (met stemrecht) de verenigingen (clubs) zullen zijn, en de natuurlijke personen de toegetreden leden, in feite gaat de advocaat verder, in het geval van de Fr liga zijn het niet de clubs die deze liga vormen die de effectieve leden zullen zijn, maar de personen die door de Fr liga zijn aangewezen om in het BO van de BVVF te zetelen.

Hij noemt een voorbeeld: er zijn 6 Fr afgevaardigden en 6 VI afgevaardigden die de AV van de nieuwe BVVF vormen en zij zijn degenen die stemmen.

Maar als er geen symmetrie is, bevinden we ons in een situatie waarin er 6 effectieve leden zijn die de hele Fr liga, maar aangezien de BVVF een federatie van "fysieke" leden is, kunnen we aan de andere kant een zeer groot aantal effectieve leden hebben die "natuurlijke personen" zijn (VI en/of Fr van clubs die geen lid zijn van de Fr liga of geen lid zijn van clubs en rechtstreeks aangesloten zijn bij de BVVF) ⇒ risico totale verwatering van de 6 stemmen van de Fr liga.

Olivier geeft aan dat dit punt moet worden aangepakt, mensen veranderen, functies zullen door anderen worden ingenomen en wie zal zeggen wat er kan gebeuren...

Dus als er liga's worden gecreëerd en geen hybride structuur, moet je via een club aansluiten.

LIDMAATSCHAP / VERZEKERING

V: Het lidmaatschaps/verzekeringssysteem werkt goed, het zou zonde zijn om het op te geven om elke club te dwingen zijn eigen computersysteem te creëren, zijn eigen regels, te onderhandelen met de verzekeraar enz... Als eindgebruiker wil ik graag dat het voor mij eenvoudig blijft.

A: 2 mogelijkheden:

- De liga onderschrijft een verzekering voor alle bij haar aangesloten leden.
- Ofwel verifieert ze dat al zijn verenigingen deze verzekering hebben.

NB hier zien we dat we het hebben over 2 verschillende soorten leden (individuele en clubs). Als het niet de liga is die dit beheert, moet ze het bewijs van verzekeringsdekking van hun leden verifiëren.

Het beheer van de verzekeringen kan niet worden overgedragen aan de BVVF, het beheer zou moeten gebeuren door de Fr liga vallen (voor de Fr kant).

Thierry geeft aan dat alles bespreekbaar is, maar in dit geval is het een extra demarche (wat zou de uitkomst ervan zijn ??) (men heeft het over "doen zoals in Frankrijk, alles gaat via de FFVL-website terwijl elk lid ook in een club moet zitten. Het is gewoon een computerprogramma. Clubs moeten niets doen. Het clublid schrijft zich in op de website, stort op de rekening van de vereniging en de vereniging betaalt vervolgens de club, plus de subsidie? Zo werkt dat in Frankrijk.") ==> in de praktijk zou dit alles gecreëerd moeten worden.

Wat de verzekering betreft, is het in het geval van de Fr liga noodzakelijk om een wettelijke aansprakelijkheids- EN lichamelijk letselverzekering te hebben voor de beoefenaars (verplichte voorwaarde om als vereniging te worden erkend).

Opmerking: BVVF biedt al een "Persoonlijke Ongevallen"-verzekering aan die lichamelijk letsel van het verzekerde lid dekt, maar de te betalen bedragen zullen voor sommige dekkingen hoger zijn en de premie zal dus ook hoger zijn. Bovendien zal het, door een kleinere "verzekeringsmassa" te hebben, zal de prijs van de premie verder verhogen.

V: Is het mogelijk voor leden om rechtstreeks lid te worden van de VZW ? Dus zonder via een club te gaan? Of allebei?

A: Ja, men moet zich verplicht aansluiten via de clubs voor wat betreft de regionale liga, leden zouden zich nog rechtstreeks aan kunnen sluiten bij de nationale structuur als deze hybride is, wetende dat de AISF-advocaat niet op de hoogte is van het bestaan van een hybride structuur in België.

V: Leden dienen zich aan te sluiten bij de nieuwe vzw of bij de clubs die deel uitmaken van deze vzw die hen zullen inschrijven bij de nieuwe vzw, kunnen de huidige leden van de BVVF niet "overgezet" worden naar de nieuwe vzw (betaling van lidgeld door het lid)?

A: Yves stelt de vraag hoe het zit met leden die zich willen aansluiten (of blijven aansluiten) bij de BVVF zonder zich aan te sluiten bij een liga (via een club uiteraard).

De advocaat preciseert dat de Fr liga autonoom en onafhankelijk de aansluiting van ten minste 250 leden (of 1000 afhankelijk van de categorie van de liga (sportief, recreatief)) moet kunnen rechtvaardigen. Voor de rest verwijst hij naar het antwoord dat hierboven gegeven werd.

Verzekering:

V: Wat zal de impact van zo'n project zijn op de prijs van het lidgeld en verzekering?

A: Er is een mogelijke impact op de verzekering met de verplichting om naast de burgerlijke aansprakelijkheid ook

een dekking lichamelijk letsel af te sluiten. Bovendien zal alleen de verzekeraar ons kunnen vertellen hoe hij de 2 "publieken" zal beschouwen. Ofwel is hij van mening dat dit twee afzonderlijke "risicomanden" zijn, dus hoe zit het met de premies, ofwel is hij van mening dat de "Belgische piloten" één enkel mandje blijven (idealiter zou één onderschrijvingskanaal moeten worden behouden en zouden de leden van de liga's rechtstreeks de optie persoonlijk risico verkrijgen == > duurder).

Houd er rekening mee dat het voor het ADEPS verplicht is om naast de BA ook " lichamelijk letsel " te dekken (en een medisch attest te leveren).

Zie voor het overige het vorige antwoord.

V: Zullen de Franstalige en Nederlandstalige liga's voor hun leden en als organiserende vzw een aparte verzekering moeten afsluiten, verschillend van die van de BVVF?

A: Ja.

V: Moet deze verzekering voldoen aan de eisen van het ADEPS en zo ja, welke?

A: Ja plus zie vorig antwoord.

V: Heb ik een medisch bezoek/certificaat nodig?

A: Ja, dit is verplicht voor de Fr en NI liga's.

Federatie:

V: Wat is de verhouding tussen Franstalige en Nederlandstalige leden die momenteel lid zijn bij de federatie?

A: Volgens de taal die door de leden werd gekozen: 566 Fr – 571 NI – 4 Duits – 7 Engels

Hierbij wordt geen rekening gehouden met de woonplaats. Van de 566 Fr wonen er bijvoorbeeld 28 in het buitenland.

V: Hoe zit het met tweetalige regio's ?

A: De Duitstalige gemeenschap staat onder auspiciën van ADEPS. Voor clubs in de regio Brussel Hoofdstedelijk Gewest hebben we dan weer weinig duidelijke antwoorden gekregen. Mening van het BVVF-bestuur: zowel de "Federatie Wallonië-Brussel" als de Vlaamse Gemeenschap oefenen hun bevoegdheid uit in het Brussel Hoofdstedelijk Gewest, met inbegrip van sport. Het zal zeker aan elke club toekomen om zijn keuze te maken.

V: Ik was voorstander van de oprichting van 2 gemeenschapsfederaties (een project dat al in 2018 ter sprake werd gebracht, maar dat heeft me de toorn opgeleverd om als anti-BVVF te worden beschouwd, puur gericht op de ontmanteling ervan). De echte toegevoegde waarde is niet het verkrijgen van subsidies en fondsen (het belang van Thierry), maar het verkrijgen van een legitimiteit die we ernstig missen tijdens onderhandelingen waar we niet aanwezig zijn. Aangezien we niet hebben gedaan wat

nodig was om 2 groepen te creëren toen 500 leden per taal genoeg waren, zullen we ons moeten aansluiten bij anderen om iets te krijgen. Op basis van de gesprekken die ik dit jaar met de zweefvliegfederatie heb gevoerd lijkt het me het meest logisch dat we een onderafdeling worden van de zweefvliegfederatie (aangezien we juridisch een soort ultralichte zweefvliegtuigen zijn), op voorwaarde dat ze ons nog steeds accepteren (ik ben er niet zeker van dat ze meer subsidies zullen krijgen als we ons bij hen aansluiten en daarom is het qua subsidies met terugwerkende kracht waarschijnlijk toch 0, maar er zal in ieder geval rekening met ons worden gehouden tijdens onderhandelingen. En voor ons vlakke land kunnen ze er misschien mee instemmen om ons op te lieren.

A: Onze autonomie is uitsluitend afhankelijk van de beslissing van de minister, die volgens de AISF een sterke wens heeft om soortgelijke activiteiten te groeperen (kijk wat er gebeurt met Padel en Tennis).

Yves ging in op het risico om aangehecht te worden aan een bestaande liga. De jurist geeft aan dat er een mogelijkheid bestaat aan te sluiten bij de bestaande zweefvliegliga.

Het ADEPS zal ook niets kunnen antwoorden of garanderen (bron: AISF-vergadering).

Het is belangrijk op te merken dat de BVVF goed vertegenwoordigd is in alle belangrijke vergaderingen over het luchtruim (onder andere), via de ACRB (een nationale VZW !) of rechtstreeks. Rechtstreekse contacten met verschillende Waalse administraties zijn nooit een probleem geweest, zelfs niet met het ADEPS (behalve voor subsidies).

V: Ik vraag me af of we alles kunnen terugdraaien als de verandering ons verzwakt?

A: Ja, we kunnen alles altijd terugdraaien. Maar de federaties die erkend zijn en jaarlijkse subsidies ontvangen, hebben, voor zover ik weet, dit nooit gedaan (bron: T. Moreau en AISF).

V: Hoe worden mensen uit deze 2 taalgroepen aangeduid bij de BVVF ?

A: Het antwoord werd hierboven al deels gegeven.

V: Wat gebeurt er met de terreinen die al door de federatie werden verworven? Wie zou de eigenaar zijn van de toekomstige te verwerven terreinen ? Zal het bijvoorbeeld mogelijk zijn om betaalde toegang te vermijden? Zouden de linguïstische takken territoriaal bevoegd blijven? Hoe kunnen we voorkomen dat terreinen worden geprivatiseerd door een tak die over meer middelen beschikt dan de andere en die zich terreinen toe-eigent door bijvoorbeeld alleen toegang te geven aan zijn leden?

A: De BVVF behoudt zijn eigendommen. Als de regionale vleugels eigenaar worden, zullen ze in dezelfde geest werken als nu, de vliegplaatsen zijn voor iedereen (bron T. Moreau).

Commentaar van Olivier G.: Er zijn geen garanties over dit onderwerp, behalve als de relaties tussen de verschillende entiteiten in teksten verzegeld worden. Laten we in het oog houden dat mensen worden vervangen door anderen die er misschien een andere mening over hebben.

V: Is het mogelijk om aan de AV een 3-jarige budgetanalyse voor te stellen, voor beide simulaties (ADEPS en zonder)?

A: Nee, want we weten niet hoeveel subsidies er zouden worden toegekend.

NB: we hebben informatie gekregen van de Ligue de Spéléologie, waaruit blijkt dat de subsidies tegen 2025 met **50%** zullen worden verminderd.

V: Gezien de ervaring met de Belgische duikfederatie, die al vele jaren in twee liga's is opgesplitst, denk ik dat er waarschijnlijk evenveel voor- als nadelen zijn aan het splitsen van de BVVF, vooral gezien het kleine aantal van onze leden en de enorme, vooral administratieve, gevolgen van een dergelijke beslissing. Ik ben persoonlijk een ADEPS level 3 duiksportmonitor, maar dit bracht een grote persoonlijke investering met zich mee (en laten we duidelijk zijn, ook financieel!). Ik ben er niet zeker van dat alle BVVF-monitoren bereid zullen zijn om deze investering te doen. Ik vrees ook de komst van andere actoren zoals het DGLV, met wie ik moest "samenwerken" toen ik voorzitter was van de BPMF. Ik ben bereid om u te ontmoeten als u meer details wilt. Met vriendelijke groet.

A: Ik zat ook in het bestuur van de BPMF en het was de BPMF die absoluut erkenning wilde van het GDLV omdat piloten niet naar samenkomsten in het buitenland konden gaan, er was behoefte aan een wet die paramotor erkende. Ze wilden erkend worden en hebben de stappen gezet bij het DGLV en nu beklagen ze zich hierover. Maar hier vragen we om erkenning van onze sport onder de gemeenschappen, niet een parapentewet. Het nationale en regionale moet niet worden verward (bron: T. Moreau).

V: De subsidies en wat ze zouden toelaten, zijn aantrekkelijk, maar ik zou graag een goed geformuleerd "tegen" advies willen. Dat wil zeggen, ik heb de documenten in de e-mail van de BVVF gelezen, dus ik heb het "voor"-pleidooi gehoord, maar wat is het "tegen"-pleidooi? Wat zijn bijvoorbeeld de risico's van hergroepering met parachutisten?

A: Het risico om met een andere liga te moeten samengaan is reëel, er wordt ook door de administratie over gewaakt om soortgelijke praktijken te groeperen. Bijvoorbeeld voor Padel, wordt alleen de vereniging die zich heeft gegroepeerd de FFT (Tennis) erkend door ADEPS, de

vereniging die onafhankelijk wilde zijn wordt niet erkend, dus er zijn er twee Padel-liga's.

V: Wat als er een Franstalige vleugel wordt gecreëerd en geen Nederlandstalige vleugel? Hoe werkt dit in de praktijk? Zijn er gevallen van hybride federaties?

A: Effectieve leden: alleen de clubs zijn volwaardig lid, terwijl het nu op nationaal niveau de leden zijn en een hybride structuur niet zal werken, althans de advocaat kent geen. Voor de rest, zie de antwoorden hierboven.

V: Is er een artikel in de statuten van de federatie dat het proces definieert dat moet worden gevolgd om een regionale vleugel te creëren? Is er een buitengewone algemene vergadering nodig?

A: Nee, er is geen artikel dat dit beschrijft in de statuten, de statuten moeten worden aangepast. Bovendien is het niet zeker dat een hybride werking (slechts één liga aan één kant) kan worden opgezet ==> voor zover de AISF weet, bestaat dit in heel België niet.

Zoals bij elke statutenwijziging is een Buitengewone Algemene Vergadering en een 2/3 meerderheid vereist.

V: Kan een erkenning aangevraagd worden als de vzw nog niet het vereiste aantal leden heeft dat in de erkenningsvoorwaarden is voorzien?

A: Om in aanmerking te komen voor erkenning, moet deze liga 250 of 1000 leden hebben (voor het Fr gedeelte – nvdr).

De beïnvloedende factor op het minimum aantal leden hangt af van het statuut dat de administratie (kabinet van de Minister) aan onze praktijk zal toekennen.

Als onze activiteit als sport wordt erkend (de advocaat spreekt van een "competitieve" sport), is de limiet 250 leden. Als onze activiteit als recreatie wordt erkend, is de limiet 1000.

Daarnaast moeten er clubs zijn in minimaal 3 provincies.

Het feit dat er wedstrijden of kampioenschappen zijn, is een pluspunt, maar garandeert niet dat de praktijk als sport wordt geclassificeerd (vissen heeft bijvoorbeeld een recreatieve status, ook al zijn er viswedstrijden). Het feit dat de discipline Olympisch is, is ook een invloedrijke factor, maar dat is niet ons geval, dus moet we er niet verder over praten.

Om voor erkenning in aanmerking te komen, is er ook een tijdsfactor, in de zin dat als de liga deel uitmaakt van (d.w.z. "erkend" is door een) bestaande nationale federatie of is ontstaan uit een bestaande federatie, erkenning kan worden aangevraagd en verleend vanaf één jaar na oprichting, als de liga niet is ontstaan uit een bestaande federatie of niet wordt erkend door een bestaande federatie, de liga dan al drie jaar moet bestaan voor een eventuele erkenning.

Aan de bovenstaande voorwaarden moet worden voldaan voordat een erkenningsaanvraag wordt ingediend. (bron: AISF-vergadering).

V: In het geval van een samengaan met de zweefvliegfederatie, hoe zullen we de specificiteit van onze activiteit behouden? Het zweefvliegen is sterk gereguleerd: vliegbrevet jaarlijks te hervallideren, medisch onderzoek door een erkende arts, controle van de apparatuur door een gecertificeerde organisatie, transponder, radiolicentie enz.

A: Dat moet met hen besproken worden, maar waarschijnlijk zullen we hun statuten moeten volgen.

V: Wat is de reële kans om erkend te worden en subsidies te ontvangen als een aparte federatie?

A: Er zijn geen garanties, zie verslag van de vergadering met het AISF.

Op dit moment kan de advocaat geen succesvol proces garanderen omdat:

- De eerste stap bestaat uit een doorlichting door de hogere sportraad (alvorens naar de minister te gaan) die advies zal uitbrengen;

- De minister neemt dan een besluit, maar is niet verplicht om het advies te volgen van de sportraad.

De jurist benadrukt dat er een tendens is vanwege de ministers om disciplines niet langer (autonoom) te erkennen als ze kunnen worden opgenomen worden bij andere (reeds erkende) disciplines.

Hoe weten we of onze discipline (onze disciplines: parapente en deltavliegen) als opneembaar door een andere sport zal worden beschouwd? Er is geen manier om dit van tevoren te weten, het is aan de hoge sportraad om te beslissen (bron: AISF-vergadering).

V: Wettelijke en administratieve verplichtingen (en bijkomende kosten) ? Welke?

A: Zie de decreten en vraag het aan de advocaten, je moet de rekeningen publiceren, de lijst van leden en clubs.... (bron: T. Moreau). De AISF-advocaat geeft aan dat de liga elk jaar verslag zal moeten uitbrengen (financiële situatie, activiteitenverslag, gebruik van subsidies,....)

V: Wie kan worden aangeworven door de nieuwe vzw? Franstalig diploma? Zijn er speciale vereisten waaraan moet worden voldaan om in het bestuur van de liga's te kunnen komen?

A: Geen specifieke voorwaarden (bron: AISF-vergadering).

V: Wat zijn de wettelijke verplichtingen ten aanzien van de verschillende administratieve entiteiten (rekeningen, rapporten, enz....)

A: Zie de decreten en vraag het aan de advocaten, je moet de rekeningen publiceren, de lijst van leden en clubs....

V: Zullen we gemotiveerde leden vinden om 3 federaties te leiden? Het is al ingewikkeld voor de BVVF. We zullen misschien meer leden in de regionale federaties hebben, maar wie blijft er over om de BVVF te laten werken?

A: Er moet inderdaad één vertegenwoordiger per club zijn bij de Liga's PLUS een paritair aantal (Fr en Vl) afgevaardigden in het BO van de nationale federatie.

V: Als het doel is om subsidies en erkenning te krijgen. Is het denkbaar om regionale "brievenbus"-vleugels te hebben en het beheer door de BVVF te behouden? Het project zal dan misschien minder schrik aanjagen. Want snel het onbekende tegemoet gaan is zorgwekkend !

A: Nee, hier zijn maatregelen tegen ingesteld (opgeven van bankrekeningen, activiteitenverslagen,....)

V: Bijdragen. Zou met een BVVF-lidmaatschapsbijdrage + een regionale ligacontributie + eventueel een clublidmaatschapsbijdrage voorzien ? Waarom zouden piloten die niet in een club zitten iets anders moeten betalen dan de nationale contributie? De BVVF-bijdrage is inclusief verzekering, wordt gebruikt voor de werking van de BVVF, hoeveel deze kan worden verminderd, mysterie. Om de totale kosten gelijk te houden, als men bovenop de tussenkomsten aan de clubs nog iets moet storten aan de liga's, ... deze extra interventie (aan de liga's) moet ergens vandaan komen.

A: De liga moet het aantal leden kunnen rechtvaardigen door middel van de lidgelden, dus het moet lidgelden innen en aangezien de liga een vereniging van clubs is, moet je in een club zitten en zeker een clublidgeld betalen. Nu, hoe deze contributie in de praktijk zou worden beheerd, het is aan de liga om dit te bepalen.

V: Zijn clubs bereid om de administratieve last van het inschrijven van hun leden bij de federatie op zich te nemen en waartoe verplicht dit hen wettelijk gezien?

A: Het is aan de clubs om dat te zeggen.

V: Kunnen clubs nog steeds leden accepteren die geen deel uitmaken van de federatie of liga's ?

A: Op basis van het verslag van de vergadering met de AISF zullen de leden van de clubs die in de liga opgenomen, de facto lid zijn van de liga. Hoe kunnen we anders bewijzen dat de liga het vereiste aantal leden heeft? Aan de andere kant is er niets dat deze leden ervan weerhoudt om in een andere federatie te zitten, zoals nu al het geval is.

V: Hoe zit het met onze club Avia, een club die afhankelijk is van het leger (en dus federaal)?

Met Frans- en Nederlandstaligen ...

A: Clubs met een federale structuur zullen moeten worden opgesplitst in 2 vleugels (of afhankelijk van het hoofdkantoor).

V: Welk deel van de BVVF-leden is aangesloten bij een club?
Als de verplichting om lid te worden via een club verloopt, zal het aantal leden per club waarschijnlijk exploderen. Het integreren van leden in het clubleven is niet per se gemakkelijk te beheren.

A: Volgens de subsidies die aan de erkende clubs worden gegeven, tellen ze in totaal 319 leden, waaronder de twee grote Vlaamse clubs en Avia Airsport. Dus slechts ongeveer 1/3 van onze leden maakt tot op heden deel uit van een club.

Project:

V: Kunnen we teruggaan naar de basis en uitleggen/definiëren wat dit project van plan is te doen? Want niet alle argumenten die Thierry beschrijft, zijn overtuigend. Bepaal ook wanneer het project wordt stopgezet? De criteria voor succes? Kosten-batenverhouding? (wat als je maar 10k/jaar krijgt) Enz...

A: Zie met T. Moreau.

V: Leuke vraag hierboven. Het is belangrijk om te zien of het sop de kool waard is. Wat zijn de beoogde subsidies? Is het de bedoeling terreinen te kopen, of gaat het enkel over wedstrijdvliesen? Ik stel me voor dat het aan het bestuur van de nieuwe federaties is om dit te beslissen.

A: Dit is ter beoordeling van de nieuwe liga en zijn BO (dat moet bestaan uit vertegenwoordigers van de clubs).

Q: Wat zijn de kosten van het project? Inclusief de kosten om ermee op te houden?

A: 500 € voor de oprichting van een vereniging zonder winstoogmerk plus de kosten voor het wijzigen van de statuten van de BVVF, hierbij kan het ook nodig zijn om kosten toe te voegen voor het opzetten van heel het beheer van de bijdragen, verzekeringen, de website voor dit alles enz... (als we, zoals we hierboven lazen, zouden evolueren naar een "FFVL-achtig" systeem, wat kosten met zich meebrengt).

V: Wat is het geraamde budget voor de werking van een dergelijke structuur (tewerkstelling, huur van kantoren, beheer van een website die even efficiënt is als die van de FFVL voor inschrijvingen, enz.)?

A: Geen idee.

V: Hoe kunnen we er zeker van zijn dat de subsidies voldoende zijn voor een goed beheer? En zo niet, hoe kunnen we dat compenseren?

A: Geen garanties. Bovendien zal de toekomstige vermindering van de subsidies met 50% het financiële evenwicht van de speleologieliga ondermijnen. Hier is een fragment uit een stukje informatie dat ze met ons deelden:

"Er komt een vermindering van 50% van de ADEPS-subsidies. Welke pistes stelt u voor om financiering te vinden?"

- *Verhoging van club- en lidmaatschapsgelden*
- *Zoeken naar partners van toeristische grotten (bijv. Goyet, Ramioul, Pont d'Arcol)*
- *Nieuwe netwerken?*
- *DMS buiten toeristische grotten*
- *Sponsoring (Regard, grotten, JNS)*
- *Teambuilding*
- *Horeca in de buurt van speleologiecentra*
- *Klimhallen*
- *Touroperator om ondergronds te gaan*
- *Fiscale aftrekbaarheid op giften*
- *Probeer het aantal leden te vergroten → verhoging van het lidgeld*
- *1 jaar op 2 een equivalent van het VVS-feest organiseren*
- *Een speleologie-Olympiade (zie "Speleologie" in Parijs)*
- *Het maken en verkopen van een speleo- biertje of wijn*
- *Een uitgeruste grot in beheer nemen*
- *Trainingsruimtes of speleologieboxen beheren*
- *Zoeken naar sites die geld kunnen opbrengen → mensen die er gaan ervoor laten betalen.*
Bijv. steengroeve om te duiken
- *Belasting heffen op clubs die een zaal hebben die veel geld oplevert*
- *Evenementen ontwikkelen*
- *Lokale subsidie-acties*
- *Opleiding van sportleraren type Catagsae*
- *Organiseren van indoor wedstrijden, zoals Grimpday (zichtbaarheid, media, etc.)*
- *Schenken en legaten »*

Je ziet dat ze alternatieve financieringsbronnen zullen moeten vinden om de structuur te behouden zoals die nu bestaat.

V: Als de twee naast elkaar bestaan (BVVF en de nieuwe vzw), hoe zal het dan worden gefinancierd, aangezien de BVVF zal moeten blijven functioneren? Zal dit gevolgen hebben voor de contributie?

A: Er zijn geen cijfers over dit onderwerp, maar een nieuwe structuur (op te zetten om te werken aan het verkrijgen van subsidies) brengt kosten met zich mee. Zullen ze worden gedekt door de subsidies..... We hebben geen info.

V: Moeten zij (leden) zich bij beide entiteiten aansluiten als er een periode van samenleven is?

A: Zie antwoord AISF. Het hangt allemaal af van het feit of de liga wordt erkend door de BVVF of niet en zo ja, of de modaliteiten door beide entiteiten werden gevalideerd.

V: Als de werkingskosten voor dit alles betaald zijn, wat blijft er dan over om de wedstrijdpijlen te helpen?

A: Geen idee.

Subsidies:

V: Kunnen subsidies voor de aankoop van terreinen worden verkregen wanneer de aankoop door een club wordt gedaan of moet dit worden gedaan door de regionale afdeling?

A: ADEPS financiert niet de aankoop van terreinen.

V: Welk percentage van de aankoop prijs van de grond kan worden gefinancierd? Plafond?

A: 0%

Wedstrijden:

V: Competitie is ook een plek om te leren. Het risico bestaat dat het aantal aanvragers toeneemt en dat een toegekende subsidie wordt opgeslokt. Dit betekent dat het sturen van een Belgische vertegenwoordiger om onze gemeenschap te vertegenwoordigen nog minder gemakkelijk te ondersteunen zal zijn dan nu het geval is. Ik denk dat we op hoog niveau particuliere initiatieven (sponsors) moeten steunen die de wedstrijd piloot niet tot het slavenonderwerp.

A: Te zien met ADEPS en eerdere antwoorden over de ondersteuning en erkenning van topsporters. De AISF-advocaat wijst erop dat om een topsporter (wedstrijd piloot) te kunnen erkennen, aan verschillende voorwaarden moet worden voldaan:

- De liga moet al erkend zijn als een liga van een "sportieve" activiteit (en niet als een vrijetijdsactiviteit).

- Vervolgens is het aan elke atleet om een dossier in te dienen bij het ADEPS.

- Van daaruit is het ADEPS die beslist of het ondersteuning biedt en onder welke voorwaarden (resultaten, aantal competities, enz.).

V: Wat is de verhouding tussen subsidies voor competitie, recreatie en opleidingen ?

A: Het is aan de nieuwe liga om dit te beslissen.

V: Zullen de wedstrijd piloten vertegenwoordigers zijn van het land of de regio?

A: Van het land.

Opstellen van statuten:

V: Is het mogelijk om een ontwerp van statuten voor te leggen en de mening van de advocaat te vragen?

A: Het antwoord was lang, de advocaat zegt dat met het werk dat ze nu hebben, de AISF niet de tijd heeft voor projecten die het daglicht misschien niet zullen zien. Dus OK om advies te geven en de statuten na te lezen, maar alleen als we het oprichtingsproces van een vzw starten.

Olivier.

Radiofrequenties voor parapente- en deltapiloten

Beste leden,

We werken achter de schermen met onze KBAC-afgevaardigde binnen instanties zoals de BELANC (instanties die de verschillende spelers in de luchtvaartwereld samenbrengen en waarin wij participeren).

De discussie over de toewijzing van frequenties zoals die van de FFVL is nog gaande en niemand kan zeggen wanneer er een doorbraak zal plaatsvinden. Deze stap zou een eerste stap zijn in de richting van het "getolereerde" gebruik van onze draagbare radio's; we richten onze argumentatie op het idee van veiligheid die de mogelijkheid om een radio op onze vluchten te gebruiken, biedt.

Er bestaat echter een procedure voor het gebruik van een draagbare VHF-radio onder onze niet-geregistreerde vliegtuigen. Helaas is deze mogelijkheid niet gratis en vereist ze een kleine

persoonlijke investering omdat het noodzakelijk is om het certificaat van radio-operator te behalen bij het BIPT.

Net als bij de pleziervaart is er een examen af te leggen (meerkeuzevragen) dat betalend is.

Zodra dit is gebeurd, is het mogelijk om een draagbare VHF-radiolicentie (bekend als een OQ-licentie) aan te vragen.

We werken verder aan het dossier, maar met het BIPT is nooit iets vlot of gemakkelijk

Info hier:

<https://www.bipt.be/consumenten/luchtvaart>

<https://www.bipt.be/file/cc73d96153bbd5448a56f19d925d05b1379c7f21/43e6c5131000d2379409aeccae06d50333bd31d1/luchtvaart-aero.pdf>

Met vriendelijke groet

Olivier.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 26 JUNI 2023

Aanwezig: Olivier Georis, William Sterckx,
Jean-Yves Squifflet, Patrick Brison, Julien
Colle, Dirk Jordens,
Frédéric Tétart, Lieven Paulissen, Bram
Jordens, Bram Declercq,
Robin Lefebvre, Jean Solon (notulen).

Verontschuldigd: Pierre Balthazar.

Fly

De Fly is klaar om te verzenden. Het bestuur geeft het groen licht.

MoU Bredene-De Haan

Didier Wylin onderhandelde een Memorandum of Understanding met de verkeerstoren van Oostende en Skeyes om de bestaande procedure te bestendigen (de eerste piloten ter plaatse bellen de verkeerstoren om te waarschuwen dat er vluchten plaatsvinden).

John zal dit MoU voor de BVVF ondertekenen na controle. De BVVF hoeft alleen maar haar leden te informeren, maar de verantwoordelijkheid blijft bij de individuele piloten.

Statuten

Het is noodzakelijk dat de statuten worden aangepast aan de nieuwe wet op de vzw's, en daar zijn we al erg laat mee (normaal verplicht voor 1/1/2024). Jean stelt voor om de bestaande statuten dringend te laten herzien en wijzigen door de VSDC waarbij de BVVF is aangesloten en die 250 € + BTW vraagt voor deze dienst.

De bestuurders gaan akkoord, Jean zal de bestelbon ondertekenen en onze statuten zo snel mogelijk opsturen.

BPO Sport

Voor de BPO sport 2024 mikt Jean-Yves op 1 tot 8 juni in Slovenië.

EHPU (ESTC)

Jean-Yves nam begin juni deel aan de vergadering van het ESTC (veiligheidscomité van de EHPU).

Ze spraken over de ongevallendatabank, die vernieuwd zal worden.

De koppeling met de huidige basis werkt niet goed.

Jean stuurt de link ter verificatie naar Lieven.

CIVL

Nathanaël Majoros is afgetreden als CIVL-afgevaardigde, Bram D. wil de taak overnemen als hij niet naar vergaderingen hoeft maar gewoon de informatie opvolgt. Het bestuur gaat akkoord en Jean zal het nodige doen.

Werkgroep luchtruim

Olivier kondigt goed nieuws aan over een op handen zijnde vereenvoudiging van de GAA-zones.

Deze vereenvoudiging wordt getest tijdens een proefperiode vanaf de eerste juli.

Alle GAA's zouden toegankelijk zijn op werkdagen tussen 11.00 uur en 18.00 tot 18.05.

De GAA-licentie en andere beperkingen zouden nog steeds van toepassing zijn.

Werkgroep structuren

Olivier nam deel aan een informatiebijeenkomst op de AISF, een gedetailleerd rapport volgt.

Hij noemt enkele belangrijke punten:

- De leden van een Franstalige liga zouden de clubs zijn, ze zijn vereist in minstens 3 provincies.
- Als de liga wordt erkend als een competitieve federatie, moet deze federatie ten minste 250 leden hebben, zo niet 1000 leden. Alleen de minister bepaalt de categorie van de federatie.
- Alleen de minister kan beslissen of deze structuur autonoom kan zijn of samen moet gaan met andere sporten. Het is mogelijk dat de liga zich moet aansluiten bij een andere federatie. De trend is om "nieuwe" sporten te koppelen aan bestaande disciplines (bv: padel -> tennis).
- Impact op de nationale federatie: 50% van de leden van het bestuursorgaan moet afgevaardigd worden vanuit de Franstalige liga (pariteit), de vraag wat er gebeurt als aan Vlaamse zijde er geen liga opgericht wordt blijft onbeantwoord, hybride structuren zijn niet gekend in België.
- De verzekeringen moeten worden afgesloten door de regionale liga.
- De aangesloten clubs mogen geen bedrijven zijn (vzw of feitelijke vereniging).
- Audits en andere controles zullen worden gedaan bij deze liga.
- Subsidies voor (top)sporters zullen alleen mogelijk zijn als de liga erkend wordt als een "competitieve" federatie.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 26 JUNI 2023 (VERVOLG)

Werkgroep structuren (vervolg)

Omdat sommige mensen ondanks deze informatie toch door willen zetten, zal Dirk Jordens contact opnemen met Diederik Van Briel voor meer informatie aan de Vlaamse kant.

Parachutevouw cursus

Patrick wil naar Engeland voor een parachutevouw cursus, georganiseerd door de BHPA. De kosten zouden (deels?) gedekt worden door de BVVF indien Patrick zich ertoe verbindt om nadien een cursus in België te organiseren. William is ook geïnteresseerd voor de opleiding in het Nederlands, hij bekijkt zijn agenda en zal contact opnemen met Patrick.

Brevetteksten

Lierman parapente: 50 liervluchten in plaats van 100, de opleider moet naast de kandidaat staan. William zal de tekst finaliseren en naar Jean sturen voor publicatie.

EHBO-opleiding: Bram J. zal een voorstel doen.

BVVF-Website

Fred zal de koppelingen met de weerbakens integreren op de nieuwe site die gepland staat voor september.

Brevetten / Opleidingen

- Jeff Thielemans behaalt het brevet van Duopiloot parapente.
- Jeff Thielemans behaalt het tijdelijk brevet van Hulpmonitor parapente, beperkt tot de school Airsport.

Brevetten / Opleidingen (vervolg)

- Nathalie Fagnant behaalt het tijdelijk brevet van Hulpmonitor parapente, het definitieve brevet wordt uitgereikt zodra het juiste examenformulier door het secretariaat is ontvangen.
- Sam Zoppé zal het tijdelijk brevet van Hulpmonitor parapente, beperkt tot de school Fou d'L behalen zodra Jean-Yves hem een grondig theoretisch examen heeft afgenomen (hij komt 2% tekort voor dit examen) en Jean-Yves het gunstige resultaat meedeelt aan Jean.
- Bertrand Emmanuel en Michel Poortmans kunnen hun opleiding voor het Duo-Pilotenbrevet doen bij Xavier Barbé van Imala parapente.
- Mathieu Boulet kan zijn opleiding voor het Duo-Pilotenbrevet doen bij Jean-Yves Squifflet van Fou d'L.
- Jérôme André-Dumont mag Liermannen voor de Swift opleiden.
- Tom Eggermont kan zijn opleiding voor het brevet van Lierman parapente doen met de liermannen van de club Jan van Gent.
- Een aanvraag voor het gelijkstellen van het paramotor-duopilotenbrevet met het BVVF-brevet van Duopiloot parapente wordt niet aanvaard, het zijn twee verschillende disciplines.

Volgende vergaderingen

Er zal een doodle worden opgestart om data te vinden in juli/augustus en september.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 18 SEPTEMBER 2023

Aanwezig : Olivier Georis, Pierre Balthazar, Jean-Yves Squifflet, Patrick Brison, Julien Colle, Bram Declercq, Lieven Paulissen (Zoom), Robin Lefebvre (Zoom), Jean Solon (notulen).

Verontschuldigd: William Sterckx, Dirk Jordens, Bram Jordens, Frédéric Tétart.

AIDA-database

De DHV heeft de vrije vlucht- ongevallen database aangepast, eigenlijk een nieuwe database. Jean-Yves

zal Lieven de contacten geven om deze databank te integreren op de BVVF-website. Leden moeten aangemoedigd worden het databaseformulier in te vullen zodra dit online en operationeel is.

Nieuwe statuten

Jean gaf de VSDC de opdracht om de statuten te herzien om ervoor te zorgen dat ze voldoen aan de nieuwe wet op de vzw's.

Er zijn veel aanvragen en de werkzaamheden zullen waarschijnlijk pas eind 2023 klaar zijn.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 18 SEPTEMBER 2023 (vervolg)

Parachutewerpdag

De Pickup Club organiseert haar jaarlijkse parachutewerpdag in december en heeft de medewerking van de BVVF gevraagd. Jean heeft dit evenement al aangekondigd op de website en op Facebook en op verzoek van de club, zal dit ook gebeuren via de "leden" e-maillijst. Jean vroeg ook de verschillende verzekeringsdekkingen en -attesten aan.

Precisielandingswedstrijd

Fou d'L en Au Fil du Vent organiseren weer een Belgisch PL-kampioenschap in november 2023.

Een Monitor of Hulpmonitor zal steeds aanwezig zijn op de start bij alle vluchten van deze wedstrijd, dit is belangrijk op de vliegplaatsen waar het Pilotenbrevet normaal gezien vereist is.

BPO 2024

Voor de BPO van 2024 stelt Thibault Voglet Le Grand Bornand voor van 7 tot 13 juli.

Het Bestuur gaat akkoord en bedankt Thibault voor zijn voortdurende werk voor het BPO.

BAPO

Het Bestuur bedankt Jeff Tielemans voor zijn werk voor de editie van 2023 die niet veel geluk had met het weer.

Er komt waarschijnlijk nog een BAPO in 2024, we nemen contact op met Jeff om hem te vragen naar zijn intenties.

BPO Sport 2024

Is nog in volle organisatie.

Werkgroep Luchtruim

Olivier vertelt over de feedback op de BELANC- en GDT GAA-vergaderingen met betrekking tot de "test" van de nieuwe vereenvoudigde GAA en haalt er verschillende positieve dingen uit aan, waaronder de afwezigheid van incidenten en de verminderde werkdruk voor de piloten en de verkeerstoren in Saint-Hubert.

Het plan is om door te gaan met de EBShtower-app tot de vergadering over de afspraken voor 2024, hij hoopt dat het vereenvoudigde GAA-systeem behouden blijft.

Het is noodzakelijk om te beginnen plannen voor "GAA"-trainingen en GAA-theorie-examens.

Erkende school

Olivier Gillot's Paragliding Performance School wordt goedgekeurd, maar alleen voor autonome piloten, dus deze school is niet gericht op beginners.

Dossier Sergiu Enea

Naar aanleiding van een verzoek van de advocaat van het slachtoffer van het ongeval dat zich met Sergiu Enea heeft voorgedaan, heeft het bestuur aan Jean gevraagd een antwoord te formuleren en ter goedkeuring naar de bestuurders te sturen alvorens dit te verzenden, alsook om navraag te doen bij onze rechtsbijstandsverzekering om ons eventueel burgerlijke partij te stellen.

Fly

Wordt begin december gepubliceerd en dus moeten de artikels uiterlijk half november bij Jean zijn aangekomen.

Brevetten / Opleidingen

- Olivier Krikorian behaalt het definitieve brevet van Hulpmonitor parapente.
- Bert Adams kan zijn opleiding voor het brevet van Monitor parapente doen bij Airsport.
- Olivier Gillot kan zijn opleiding voor het brevet van SIV-Monitor doen bij de FFVL.
- Met betrekking tot de aanvraag van Frédéric Heurion en Gaëtan Mignolet van de Touch the Sky club om het brevet van Lierinitiator parapente te bekomen, zal William zich tot bij hen verplaatsen voor een evaluatie van hun competenties. Het is echter belangrijk om hen erop te wijzen dat ze het EHBO-brevet van Helper moeten hebben en niet alleen het Europees Brevet, en ook dat ze een volledig dossier moeten opsturen met bewijs van hun ervaring. Jean zal dit antwoorden aan de club.

Handicar-stage

Patrick vertelt dat deze stage heel goed is verlopen, ze hebben veel geleerd.

Hij gaat een artikel schrijven voor de Fly.

Volgende vergaderingen

17 oktober om 19.30 uur via Zoom;
14 november om 19u30 in Zaventem;
12 december om 19.30 uur via Zoom.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 17 OKTOBER 2023

Aanwezig : Olivier Georis, Jean-Yves Squifflet,
Patrick Brison, Bram Declercq,
Lieven Paulissen, Dirk Jordens,
Frédéric Tétart, Bram Jordens (Zoom),
Robin Lefebvre (Zoom),
Jean Solon (notulen).

Verontschuldigd: William Sterckx, Pierre Balthazar,
Julien Colle.

Winch La Roch'Ailes

De club La Roch'Ailes wil de lier die het van de BVVF heeft gekregen, teruggeven. Jean zal contact opnemen met Frédéric Heurion van de club Touch The Sky om te zien of ze geïnteresseerd zijn. Zoniet, dan wil Bram kijken of hij er iets mee kan doen voor een eventuele nieuwe lierbasis in Vlaanderen.

GAA Training & Examens

Op 14 november is er een vergadering van de LFA Task Force en worden er besluiten genomen over de vereenvoudiging van de GAA's, waardoor de inhoud van de training en het examen verandert. We zullen zien of we op zijn minst een deel ervan kunnen integreren in de XC-cursus en het examen.

Jean is momenteel bezig met deze cursus, Bram wil helpen. Zodra Jean klaar is, stuurt hij dit naar Bram voor de toevoeging van het GAA-gedeelte en het proeflezen van de cursus. Olivier stuurt een zweefvliegdocumentatie naar Bram.

La Roche ZO

De vliegplaats is open, maar de club wil binnenkort een officiële opening organiseren. Frédéric vraagt de club om informatie voor publicatie in de Fly en de BVVF-website.

De beheerders willen Philippe Broers, die het perceel heeft gekocht waarop de start zich bevindt, bedanken voor het ter beschikking stellen ervan en de club La Roch'Ailes voor de vele stappen werden ondernomen in een complexe milieucontext.

Han op Lesse Belvédère

Thierry Moreau wijst erop dat deze vliegplaats niet heropend kan worden door de weigering van het gemeentebestuur. De milieugroepen hebben het gewonnen van ons. Het bestuur bedankt Thierry voor zijn inspanningen om deze historische vliegplaats te heropenen.

Rochehaut

Thierry Moreau wijst er ook op dat zelfs als er een officiële overeenkomst is voor de start (maar ook veel struikgewas te ruimen - nota van een bestuurder), dat er nog steeds geen oplossing is voor de landing die de officiële heropening van de site zou mogelijk maken. Het bestuur bedankt Thierry voor zijn inspanningen om deze vliegplaats te heropenen.

Nieuwe statuten

De bestuurders vragen Jean om te informeren of de nieuwe statuten op tijd kunnen geraken voor een buitengewone A.V. half januari.

Dossier Sergiu Enea

Jean stuurde het antwoord van de BVVF naar de advocaat van het slachtoffer van het ongeval met Sergiu Enea.

Onze rechtsbijstandsverzekering komt niet tussenbeide om een civiele vordering in te dienen omdat de wettelijke termijn van 5 jaar na het ongeval is verstreken.

AIDA-database

Jean zal Karl Slezak contacteren voor details over de kosten van de nieuwe basis, en zal Lieven op de hoogte brengen van het antwoord zodat hij de nodige technische contacten kan leggen om deze basis op de BVVF-website te integreren.

Fly

Geplande artikels:

- Aankondiging van de parachutewerpdag van de Pickup-club.
- Thierry Moreau: P.L. competitie + Belgisch P.L. Kampioenschap
- Quentin: BPO.
- Olivier: radiolicentie.
- Bram: vliegen aan zee.
- La Roche ZO: Frédéric vraagt het aan La Roch'Ailes.
- Patrick: handicar-cursus.
- Olivier: regionalisering federatie.

De Fly wordt begin december gepubliceerd en de artikels moeten uiterlijk half november bij Jean zijn aangekomen.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 17 OKTOBER 2023 (VERVOLG)

Algemene Vergadering

- Uitnodigen La Roch'Ailes en Philippe Broers uit om hen te bedanken voor de nieuwe ZO-vliegplaats.
- Olivier zal contact opnemen met Tom de Dorlodot voor een eventuele presentatie.
- Jean zal contact opnemen met de clubs om vrijwilligers te vragen voor de bar en de versnaperingen.

Werkgroep Luchtruim

- Olivier liet het Geozones-dossier nieuw leven inblazen tijdens de BELANC-vergadering.
- De ATZ van Spa, gevraagd door de parachutisten, werd geweigerd. Natuurlijk moet dit gebied blijven vermeden worden en wordt radiocontact aanbevolen. Het artikel in de Fly van Olivier over de radiolicentie zal hiervoor nuttig zijn.

Brevetten / Opleidingen

- Karlien Engelen behaalt het brevet van Monitor parapente met felicitaties van het Bestuur.

Brevetten / Opleidingen (vervolg)

- Gaëtan Mignolet krijgt toestemming om te duovliegen op de 7-Meuses.
- Roby Houssa mag zijn opleiding voor het Hulpmonitorenbrevet parapente doen bij Airsport.
- Ruben Van Immerzele mag zijn opleiding voor het Duopilotenbrevet parapente doen bij Olivier Gillot.

Weerstations

Frédéric nam contact op met Maxime Jaspard om te zien hoe het staat met zijn project.

Dirk stuurt iedereen documentatie op over een goedkoop Engels weerstation.

Volgende vergaderingen

14 november om 19.30 uur via Zoom;

12 december om 19u30 in Zaventem tijdens een eindejaarsmaaltijd.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 14 NOVEMBER 2023

Aanwezig: Olivier Georis, Jean-Yves Squifflet, Patrick Brison, Bram Declercq, Lieven Paulissen, Dirk Jordens, Frédéric Tétart, Julien Colle, William Sterckx, Pierre Balthazar, Jean Solon (notulen).

Verontschuldigd: Bram Jordens, Robin Lefebvre.

Noodvalschermb-opleiding

Patrick reisde naar Engeland om een training voor parachuteplooiers te observeren.

De opleiding omvat veel praktijk en dan moet men nog eens 20 parachute-installaties doen (in het harnas) gevolgd door een examen van 4 tot 5 uur (2 of 3 installaties) voordat men de kwalificatie behaalt. Daarna moet men per installatie een document invullen om de kwalificatie te behouden.

Tijdens het jaarlijkse overleg met de verzekeraar zal worden nagegaan of het mogelijk is om de aansprakelijkheid van parachuteplooiers (en installateurs) te verzekeren in het kader van het BVVF-contract, daarbij wijzend op de verhoogde veiligheid van de implementatie van een dergelijk systeem in België.

De Commissie Veiligheid een voorstel doen voor een tekst over het systeem dat zou ingevoerd kunnen worden.

Bestuurders zullen ook clubs bevragen om te zien of er vraag is naar dit soort kwalificaties en diensten.

Het Bestuur besluit Patrick € 764 te vergoeden voor zijn reis- en verblijfkosten. Patrick stuurt zijn onkostenformulier naar Jean hiervoor.

Lier Avia Airsport

De club Avia Airsport van Bevekom is van plan om een nieuwe lier aan te schaffen, hun lieren zijn meer dan 30 jaar oud. De prijzen beginnen bij 25.000 € en de club vraagt financiële hulp om deze aankoop in het voorjaar van 2024 mogelijk te maken. Het Bestuur stelt dezelfde interventie voor als destijds voor de club Jan Van Gent en om hiervoor 1.000 euro op te nemen in de begroting 2024, wat 5 jaar op rij moet worden voorzien.

Dit bedrag wordt uitbetaald zodra de lier is aangeschaft en het Bestuur vragen een tegendienst, bijvoorbeeld een demonstratiedag op hun of een ander terrein.

Omkadering nationaal team en jonge wedstrijdpiloten

Maxime Bellemin stelt zichzelf voor om coach van het nationale team te worden na een verzoek en contact met de wedstrijdpiloten op het BPO te Krushevo. De Bestuurders willen weten welk budget hiervoor nodig is voordat ze een beslissing nemen, dit wordt verder uitgezocht. Eventueel zou men kunnen beroep doen op het geld op de BPO/BAPO-rekening.

Maxime biedt ook aan om te helpen bij het opzetten van een omkadering voor jonge wedstrijdpiloten. Ook hier dient men een idee te hebben van het budget voordat men verder kan gaan. We moeten ook zien of dit geen andere initiatieven zoals de XIX doorkruist. Olivier en Frédéric informeren zich.

Debriefing LFA GOLF-meeting

Olivier doet verslag van de vergadering. De GAA's worden één enkele transpondervrije zone, van 4500 ft/AMSL tot FL65 en van 11.00 uur tot SS.

Alle betrokken partijen zijn het erover eens dat het eenvoudiger en veiliger wordt.

Overigens moet men nog wel de GAA-licentie behalen en voldoen aan de overige voorwaarden die nu al van kracht zijn. Er wordt geacht op de publicatie in de AIP of AIP Sup.

Anderzijds doemde er een nieuwe dreiging op aan de horizon, het leger wil grote zones om oefeningen met drones uit te voeren in de regio van Elsenborn, waar twee nieuwe TSA's zouden komen voor "een bepaald aantal dagen per jaar". Een extra vergadering is gepland in januari om tot een akkoord te komen tussen het leger en de andere partijen, waaronder de KBAC die ons vertegenwoordigt.

Olivier zal contact opnemen met de afgevaardigde van de KBAC en de Franstalige zweefvliegfederatie om vóór de vergadering af te stemmen.

Lier La Roch'Ailes

Frédéric neemt terug contact op met Frédéric Heurion om te weten te komen of Touch the Sky deze lier overnam.

Anders kan Frédéric de lier naar Bram vervoeren.

BPO Sport

Nog steeds geen definitief nieuws over de organisatie van een aparte BPO Sport-kampioenschap, Jean-Yves

wacht nog steeds op nieuws. Olivier zal contact opnemen met Thibault Voglet om de uiterste datum te weten te komen waarop beslist moet worden welke wedstrijd de Belgische kampioen in de Sport-klasse mag aanduiden.

GAA-opleiding en examens

Bram en Lode (Spruyt) gaan cursussen en examens organiseren voor de GAA-licenties.

Olivier stuurt Bram een zweefvliegkursus om de relevante delen eruit te halen.

Olivier zal ook een artikel schrijven over de nieuwe GAA's voor de Fly (van volgende lente).

AIDA-databank

Lieven is in contact op met de technisch verantwoordelijke om deze database te integreren op de BVVF-site, Jean betaalt de installatiekosten zodra hij de factuur ontvangt.

Fly

Ontvangen artikels:

- Aankondiging van de parachutewerpdag van de Pickup-club.
- Thierry Moreau: P.L. competitie + Belgisch P.L. Kampioenschap
- Patrick: Handicar-cursus.
- Update Paracheck.
- Patrick: training parachutevrouwen.
- Try to Fly.

Nog te ontvangen:

- Quentin: BPO.
- Olivier: radiolicentie.
- Bram: vliegen aan zee.
- Olivier: regionalisering van de federatie.

Verschijningsdatum begin december, de artikels zouden zo snel mogelijk bij Jean moeten aankomen.

Algemene Vergadering

- Olivier heeft Tom van Dorlodot gecontacteerd voor een presentatie, Tom is bereid om te komen als hij dan in België is.
- We moeten de club van La Roch'Ailes en Philippe Broers uitnodigen om hen te bedanken voor de nieuwe ZO-vliegplaats.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 14 NOVEMBER 2023 (VERVOLG)

Algemene Vergadering (vervolg)

- William zal aan Avia Airsport vrijwilligers voor de bar en snacks (de winst is voor de club) vragen. William zal het antwoord zo snel mogelijk doorgeven zodat Jean eventueel andere clubs kan contacteren.

Brevetten / Opleidingen

- Roby Houssa behaalt zijn brevet van Observator parapente.
- Pierre Etienne behaalt zijn brevet van Observator parapente.
- Pierre Etienne krijgt toestemming om met een Duovluchten uit te voeren op de 7-Meuses.
- Alexandre Bancel kan beginnen met het deel lesheiling van zijn opleiding voor het brevet van Hulpmonitor parapente bij Imala Parapente.

CIVL

Bram vertelt over het Wereldkampioenschap klasse "Sport" dat de CIVL wil organiseren maar dat veel weerstand ondervindt van veel federaties die het te vroeg vinden.

Volgende vergaderingen

- 19 december om 19u30 in Zaventem tijdens een eindejaarsmaaltijd in de Be-Burger te Zaventem. Jean zal reserveren.
- 16 januari 2024 om 19:30 uur via Zoom.

Verslaggever: Jean.

PARACHUTEWERPDAG PICK UP - CLUB 2 DECEMBER

Zoals de vorige jaren werd deze parachutewerpdag georganiseerd door de Pick Up -club in samenwerking met de BVVF. Bij afsluiten van deze Fly waren enkel enkele foto's toegekomen.

In ieder geval kan men uit de foto's opmaken dat het weer eens een groot succes was, onze dank aan de Pick Up club en de vele vrijwilligers voor het organiseren van dit waardevol en zelfs belangrijk evenement.



PARACHUTEWERPDAG PICK UP - CLUB 2 DECEMBER



BVVF-LIDGELDEN EN -VERZEKERING 2024

De algemene vergadering stemde in februari voor een verhoging van het lidgeld voor 2024 ten gevolge van de verhoging van de verzekeringspremies in 2023 en de hoge inflatie van de afgelopen jaren. Om dit niet om de twee of drie jaar te hoeven doen, heeft de A.V. besloten tot een verhoging van 10 €.

De leden hebben nog steeds de mogelijkheid om « Premium-lid »

te worden 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.

	<u>Zonder verzekering (1)</u>	<u>Met verzekering (2)</u>
Gewoon lid	85 €	110 €
Eerste lidjaar	70 €	95 €
Na 31 augustus 2023	40 €	65 €
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 2023 tot 31 december 2024. 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 scherm. Premie per vleugel/scherm: 400 €, per individuele piloot: 145 €.

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

(7) **VERZEKERING:**

AXIS Capital (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 schade vrije 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, Colombië (*), Democratische Republiek Congo, Ethiopië, Irak, Iran, Israël, Jammu & Kashmir, het verre noorden van Kameroen, Kenia, de Krim, Jemen, Libanon, Libië, Mali, Mauritanië, Nigeria, Noord-Korea, Pakistan, Peru, Oekraïne, Rusland, de republiek Soedan, de republiek Zuid-Soedan, Somalië, Syrië, Wit-Rusland; de regio's van Donetsk en Lugansk in Oekraïne, Abchazië, Zuid-Ossetië, Nagorno-Karabach, het Noord-Kaukasisch federaal district, de noordelijke Sinai-provincie in Egypte en alle landen waar luchtvaart onder sancties van de Verenigde Naties staat.

(*) voor Algerije en Colombië is de dekking beperkt tot het uitvoeren van solovluchten en uitsluitend indien de piloot het BVVF-brevet van Piloot bezit. Elke 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.bvff.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 20/12/2023) tot 31 december 2024.

Dekking lichamelijke letsels ten gevolge van een vrije vlucht –ongeval

<u>Optie 1</u> Enkel overlijden	Dekking basisverzekering	Bijkomende dekking	Totale dekking	Supplement per jaar
	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 €

<u>Optie 2</u> Enkel permanente invaliditeit (1)	Dekking basisverzekering	Bijkomende dekking	Totale dekking	Supplement per jaar
	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 €

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

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

Optie 5 Overlijden + permanente invaliditeit (1) + medische kosten	Dekking basisverzekering			Bijkomende dekking			Totale dekking			Supplement per jaar
	Overlijden	Perm. (1) invaliditeit	Medische kosten	Overlijden	Perm. (1) invaliditeit	Medische kosten	Overlijden	Perm. (1) invaliditeit	Medische kosten	
	3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	28.750,00 €	32.500,00 €	5.000,00 €	
	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 €	
	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 €	
	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 €	
	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 €	

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