

bpost

PB- PP

BELGIE(N) - BELGIQUE

FLY!



NR 108

9/2016

Een uitgave van de Belgische Vrije Vlucht Federatie vzw

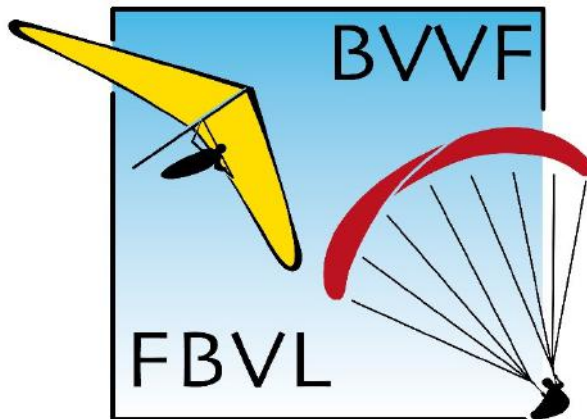
Driemaandelijks – 3^e kwartaal 2016 – Erkenning P2A6308 – Afgiftekantoor Mechelen 1 – Afzender: Jean Solon, Stationstraat 103 – 2860 St. Kat. Waver

Belgische Vrije Vlucht Federatie (BVVF) vzw

Vereniging zonder winstoogmerk
Belgisch Staatsblad van 22 februari 2005.
Ondernemingsnummer: 0416058635.
Maatschappelijke Zetel: Montoyerstraat 1 bus 6 te 1000 Brussel.

Secretariaat

P/A Jean Solon
Stationstraat 103
B-2860 Sint-Katelijne-Waver
TEL/FAX: 015 32 18 20
E-mail: info@bvvf.be



Internet: www.bvvf.be

Volg het laatste nieuws via www.bvvf.be/leden/e-maillijsten

Raad van Bestuur van de BVVF

Président / Voorzitter

Jean-Yves Squifflet
Avenue Paul Hymans 130/21
1200 Bruxelles
0474/555.961
jy.squifflet@gmail.com

Autres membres / Andere leden:

Leen Mortier
Berreveldlaan 39,
1932 Sint-Stevens-Woluwe
0473 94 93 43
leen.mortier@ond.vlaanderen.be

Olivier Georis
Quai Saint Léonard 55 bte 32
4000 Liège
0486 31 34 36
olivier.georis@skynet.be

Jochen Zeischka
Kwalestraat 18A
9420 Bambrugge
0498 88 15 96
jochenzeischka+bvvf@gmail.com

Nathanael Majoros
Rue Bara 105 bte 0001
1070 Bruxelles
0473 28 98 13
fbvl@majoros.net

Christopher Hamilton
Rue de la Magrée 72
4163 TAVIER
0498 76 72 18
hamiltonbolton@gmail.com

Ronald Pincket
Vrijheidslaan 177 B
1080 Brussel
0472 795 185
ronald.pincket@outlook.com

Fly!

Verschijnt vier keer per jaar (maart-juni-september-december).

Verantwoordelijk uitgever: Jean Solon, Stationstraat 103, 2860 St-Katelijne-Waver, T/F: 015 32 18 20.

Foto cover: Hughes Feyen.

Professionele aankondigingen :

A4-pagina (1 uitgave): 200 €.

A4-pagina per kalenderjaar (4 uitgaven): 600 €.

Maximum twee A4-pagina's per aankondiger per editie.

Woordje van de Voorzitter

Beste Leden,

Het is met plezier dat ik deze paar lijnen schrijf om de eerste en misschien laatste Fly! van de nieuwe federatie in te leiden...

Na al de opschudding van voor de zomer, hebben we nu een gezonde, serene en energieke Raad van Bestuur. We hebben al een hele hoop projecten. De eerste zijn al in gang gezet.

U zal in deze Fly! veel info en vragen vinden, we rekenen op u.

Onze bedoeling is dat de federatie leeft door haar leden en haar verschillende werkgroepen en niet door haar raad.

Ik ga u niet alle lopende projecten opsommen, u zal er een groot deel van terug vinden op de bladzijden die volgen en de rest in de raadsverslagen.

Dank aan u allen om ons uw vertrouwen gegeven te hebben, dank ook aan de nieuwe raad voor het reeds geleverde werk en vooral voor wat er nog gaat volgen.

Tot binnenkort, op een startplaats of in een werkgroep...

Jean-Yves

Vliegplaatsen

Terrein Coö

Coö is een van de populairste sites onder de Belgische vrijvliegers dankzij de jarenlange, intensieve inzet van de lokale piloten, en in het bijzonder van de site-verantwoordelijke Louis Neys. Er zijn ontelbare dagen gekropen in het onderhouden en aanleggen van de toegangswegen tot de start, het gras op de start en het onderhouden van goede betrekkingen met de omwonenden, de gemeente en de pompiers.

De laatste maanden hebben een aantal projectontwikkelaars hun interesse getoond in het plateau achter de starts. Dit zou op termijn de site in gevaar kunnen brengen, maar zeker ook onze ruime parking. Daarom hebben Louis Neys en Claudy Legros zich geïnformeerd over de mogelijkheid om een terrein aan te kopen en de site te verzekeren. Na lange onderhandelingen, hebben ze uiteindelijk een verkoopcompromis kunnen tekenen in naam van de federatie. Het terrein is erg strategisch gelegen, en er hangen 2 doorgangsrechten aan

vast: 1 naar de parking, en 1 naar de start. Verdere instructies volgen later zeker nog, maar we vragen wel om er voorlopig niet te landen !

Gezien het grote belang van deze site zal de federatie investeren in deze aankoop, maar ze heeft de hulp nodig van de leden en doet een oproep aan jullie vrijgevigheid. Ieder lid mag bijdragen volgens zijn eigen mogelijkheden: iedere bijdrage, hoe klein of

hoe groot ook, wordt gewaardeerd, maar de leden die 60 euro of meer bijdragen, zullen symbolisch een perceeltje ontvangen van het terrein op het openingsfeest van onze nieuwe toplanding. Het doel van de crowdfunding-campagne is om minstens 12.000 euro op te halen.

Op 23 oktober dankt de federatie alle bijdragende leden vanaf 11u30, te Coö. Er wordt een lekkere BBQ voorzien, en we gaan eendjesvissen om de percelen symbolisch onder de leden te verdelen. De exacte grootte van de percelen zal vastgelegd worden in functie van de bijdragen van de leden. Mochten we meer geld ophalen dan nodig om dit terrein te kopen, dan wordt de overschot opzij gezet voor de toekomstige aankoop van nieuwe terreinen.

Alle bijdragen dienen overgeschreven te worden voor 20 oktober (maar liefst nu onmiddellijk) op de rekening van de federatie: BE 41 3100 9022 1810 met vermelding "terrein Coö" en uw naam.



Piou-Piou

Het « PiouPiou » -weerstation is een compacte meter, zelfvoorzienend en geolocaliseerd dankzij een geïntegreerde GPS-chip, die de windrichting en -snelheid kan meten. Omdat ze goedkoop en compact is werd ze door de BVVF gekozen om op haar vliegplaatsen geplaatst te worden.

Het is dankzij een initiatief van de vorige raad van bestuur, hartelijke dank aan hen, dat dit idee het licht gezien heeft. Het was inderdaad nodig, vooraleer het geld van de leden te investeren, na te gaan of het « PiouPiou » -netwerk België coverde. Het is Max Louesse die de ondankbare taak heeft gehad om dit na te gaan.

De nieuwe raad zet de ingeslagen weg verder en u kan sinds kort de eerste verwezenlijking uitchecken met het station van Coö.

Ander PiouPious zullen kortelings

geïnstalleerd worden op de belangrijkste vliegplaatsen (Beauraing, 7-Meuses, Ouren, ...)

De data van de PiouPiou-stations zijn vrij toegankelijk. Meerdere methodes zullen u toelaten deze informatie te consulteren:

- Via de internetsite <https://pioupiou.fr/fr/map>
- Via de app « Mobibalises » voor Android smartphones.

- Via de app « OpenMeteoData » voor Android smartphones.

In de toekomst zal er een dedicated PiouPiou-app zijn, beschikbaar op GooglePlay en Appstore.

Aangezien PiouPiou-stations relatief goedkoop zijn en hun gegevens beschikbaar zijn in open source, kan u ook het PiouPiou-netwerk verveogen en op deze manier weersinformatie aanbieden voor uw streek.



Als u over een PiouPiou beschikt of overweegt er één te kopen, contacteer dan de BVVF om de info te delen en deze beschikbaar te stellen voor de andere leden.

Alle info over de PiouPiou-stations kan u hier vinden: <https://pioupiou.fr/fr/>

NB : PiouPiou is nu een beetje Belgisch, de ontwikkelaar heeft zich bij Luik gevestigd ☺

Scholen : stuurvaardigheidsstage

Op een zaterdag begin april vervoegden Olivier Duplicy, Didier, Tim Bruggeman, Thibault Voglet, Xavier, Philip Setmeuz, Serge Cerisier en mezelf Jean-Yves niet ver van Annecy voor een stuurvaardigheids (« pilotage ») –stage. De fameuze vliegincidentensimulatie-stage die me zo indrukwekkend leek toen ik mijn parapente-opleiding begon. We trokken in onze appartementen te la Florimontanne, een « gîte » die op enkele minuten van het landingsterrein van Planfait ligt.

Het aangekondigde weer is twijfelachtig met een niet ideale zuidenwind voor de starts, een wolkendek ter hoogte van de start en risico op buien. Thierry Moreau en Jean-Yves Squifflet stellen ons echter gerust, de weermodellen veranderen steeds en maken dat een pessimistische voorspelling heel snel kan ongedaan gemaakt worden door een volgende.



Na enkele opfrisvluchten op zondag en een nacht om te wennen aan wat er ons te wachten staat, gaan we op weg naar het chalet van David Eyraud. Het kader is betoverend, een chalet aan de oever van het meer recht tegenover het kasteel van Duingt. Geen tijd om ons in bewondering te verliezen, de briefing begint.

Met video's en tekeningen legt David ons het programma uit van de volgende drie dagen. Pitch controleren, rollen, steilspiraal met « chandelle » -einde. Niets dat ons onoverkomelijk lijkt. Volgen de opeenvolgingen van bewegingen die onderbroken worden door de "Paf !", "Bim !", "Bam !" van David terwijl hij de sturbewegingen nadoet in het harnas dat aan een portiek hangt. De ernstige zaken beginnen wanneer we ons uitrusten met een radio en een

opblaasbaar reddingsvest voor als we in het meer zouden vallen. Een laatste oproep dat we piloten zijn en dat we onze schermen moeten beheersen, waarbij de laatste zin zijn handelsmerk is : « Wie is de papa hier ? »

We nemen de richting van de startplaats van Montmin, een vrees, vergelijkbaar aan deze die ik voelde bij mijn eerste hoogtevluucht, neemt bezit van mij. Jean-Yves start en ik volg hem enkele minuten later. Om te beginnen een stamp- en rolbeweging, en ondanks de relatieve eenvoud brengt David nog correcties aan mijn sturbewegingen: "je hebt 2 seconden te laat losgelaten" of "armen op veiligheidshoogte is helemaal bovenaan je risers". Ik vraag me af of David een camera in mijn scherm heeft verstopt. Hoe doet hij het om dat alles te zien vanop zijn boot die 500 m lager ligt ?

Tweede vlucht. We starten met de steilspiraalen, sommigen slagen er heel snel in om hun aanvalsboord "loodrecht naar de planeet" te krijgen, anderen, waarvan ik deel uitmaak, doen hier langer over. De video die enkele uren eerder werd getoond zit nog goed in mijn hoofd. Inderdaad, het stukje "de inklupper van de week", dat ons een catastrofale beëindiging van een steilspiraal toonde, met een overstuur-cascade, is voldoende motiverend om de zaken progressief aan te pakken.

Na elke vlucht geeft David ons een korte debriefing en overloopt hij samen met ons de oefeningen van de volgende vlucht.

Op het einde van de dag worden de videobeelden, die geschoten werden door Pierrot de cameraman,

geanalyseerd en bekritiseerd door David en eenieder van ons.

Tegen 21u-21u30 eindigt de dag, we moeten dan nog eten en bijkomen van een goed gevulde dag.

Volgen: dagen met nog heftigere steilspiraalen, asymmetrische inkluppers of indrukwekkende frontale inkluppers. Indrukwekkend maar ook geruststellend want het scherm heropent makkelijk.

Op het einde van deze stage, onthoud ik het grote meesterschap van David in al de verschillende stuurvaardigheids-technieken, de progressiviteit en de individuele aanpak van de opleiding het volume van wat in slechts drie dagen aangeleerd wordt.

Ik zou graag eindigen met deze individuele aanpak. Inderdaad, in de groep was Thibault reeds aan figuren toe waarvan de naam me meer doet denken

aan een ijsje dat je op een zomerdag neemt (Misty Flip), in de trend van: "graag twee Calipo's, één Rocket en een Misty Flip", terwijl anderen het einde van hun pitch-bewegingen aan het vervolmaken waren. David switcht makkelijk van een piloot naar een andere zonder dat men het gevoel krijgt het lelijke eendje te zijn.

Dank aan David voor deze eerste zeer nuttige vorming, aan Jean-Yves en Thierry van Fou d'L voor de organisatie van deze reis en aan mijn onfortuinlijke metgezellen voor de vele lachsalvo's.

Allez, "Bras Hauts de Sécurité !"

Eric Orban

Reeds verschillende jaren spreekt David Eyraud over het schrijven van een boek over het besturen van een parapente. Niet enkel over acro of over hoe een parapente dicht klappt maar over de hele pendeldynamiek van de parapente.

Tenslotte, omdat een boek te statisch is, niet levendig genoeg, heeft David besloten dit te doen in de vorm van een website. Dit laat hem toe de verschillende video's, tekeningen, vragenlijsten, ... tot in het oneindige up te daten, en ook om de website in leven te houden.

De website zal zowel de beginnende als de meer ervaren piloten tevreden stellen.

Oordeel zelf en begeef u naar www.Pilotage-parapente.com

Jean-Yves Squifflet

Oproep: Jong en niet gek !

Laten we op de jongeren inzetten...

België, een vlak land, parapente ?
Onmogelijk...

Dit is wat de doorsnee burger zou kunnen zeggen. Maar we hebben wel degelijk een federatie en een behoorlijk aantal piloten. Onder al deze BVVF-leden tellen we enkele heel goede piloten en nochtans komt geen enkele naam naar voren tijdens wedstrijden, er bestaat geen enkele ploeg. Om dit te

veranderen, denken we dat het mogelijk is een ploeg samen te stellen die, waarom niet, op lange termijn naar wedstrijden zou kunnen gaan, records zou kunnen halen, avonturen zou kunnen beleven in verre oorden...

Om op een dergelijk niveau te geraken moet men een lang parkoers afleggen en is het daarom wenselijk om op een groep jongeren in te zetten die reeds een stuk van de weg hebben afgelegd en al wat

ervaring hebben met parapente. Dit is dus een project dat het licht zou kunnen zien in de loop van 2017.

Jongeren, we kennen er, maar waarschijnlijk niet allen, dus als je minder dan 25 jaar bent, twijfel dan niet om een mail te sturen naar dit adres:
thibault.voglet@hotmail.fr

Thibault V.

Oproep: Waar blijven de vrouwen ?

Ik vlieg, jij vliegt,... ZE vliegen !

Vaak de enige vrouwelijke piloot op de start, vraag ik me af waar zijn al de andere vrouwen die vliegen, een beetje, veel of passioneel.

Waarom ons niet verenigen, elkaar leren kennen ? Een Belgian Girl Team !

Waarom ? Het is wetenschappelijk aangetoond, mannen en vrouwen zijn verschillend! ☺ Dat is niet noodzakelijk vanzelfsprekend als je een piloot onder een scherm ziet hangen, maar de



vrouwelijke psyche heeft zijn eigen kenmerken.

Ook is het niet altijd gemakkelijk om parapente met het werk en/of de

familie-activiteiten te verzoenen (geloof me, ik weet wat ik zeg !)

De bedoeling is dus een groep op te richten, van alle leeftijden en niveaus, om de vrouwelijke parapente in België te stimuleren. Een Facebook-groep? Een forum? Een contactlijst ? Uitstapjes/stages onder meisjes ? Of zelfs een "Women open" organiseren met babysit voor de kinderen? Enz... alle ideeën, ook de gekste, zijn welkom !

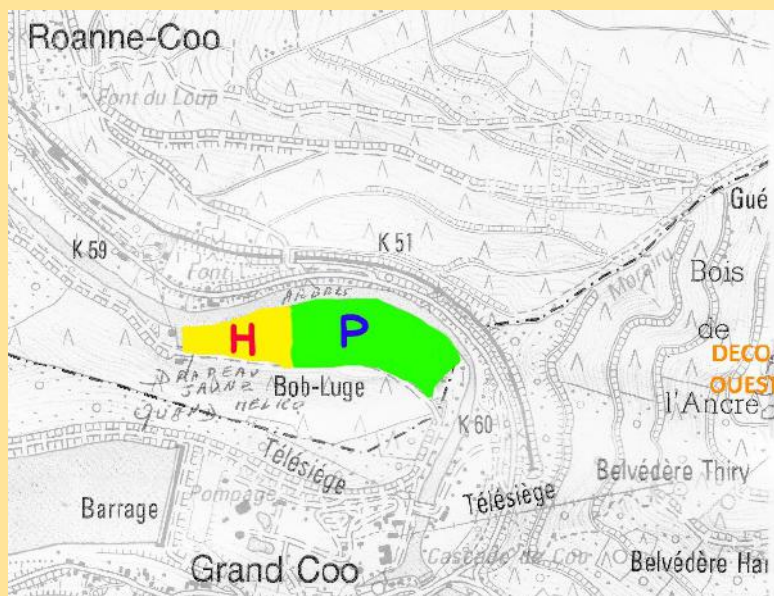
Zin om mee te doen ? Of u alleen lid van de groep wil worden of actief wil deelnemen aan de ontwikkeling ervan, neem contact op met mij op flyinggirlsbelgium@gmail.com

Tot binnenkort !

Kelly

Veiligheid: Incident met helikopter te Coo

Op vrijdag 9 september in het begin van de namiddag, vloog een toeristische helikopter heel laag in de vallei van Coo en landde hij op de zuidstart ondanks dat er veel parapentisten en deltisten in de lucht waren. De piloot zou geen correcte instructies met betrekking tot zijn vliegplan ontvangen hebben... gelukkig heeft dit incident geen gevolgen gehad. Een discussie in gaande om te weten te komen wat er echt gebeurd is.



Ondertussen zal, voor de veiligheid van allen, een paal worden geplaatst aan de landing die zich voor de weststart bevindt. Als er een gele vlag te zien is, is er een risico dat helikopters komen landen in het bovenste deel van de grote weide (geel gedeelte op het plan). Op die momenten vragen wij u met aandrang deze aanwijzingen en dus de nieuwe landingszone te respecteren (groene zone voor delta's en parapente).

Wedstrijden: BPO Ager 2016 door de ogen van een rookie.

We kwamen aan na een lange rit in Ager, vlogen, eten dronken en lachten veel en gingen moe maar voldaan weer naar huis. Tja, de tijd vliegt als je plezier hebt.

Echter: voor de onfortuinlijken die er niet bij waren, wil ik de time lapse aan herinneringen wel reconstrueren. De zwarte gaten die nog overblijven vul ik op met verzinnsels. Jullie zien zelf het onderscheid wel...

De geslepen messen tussen de tanden, spichtige blikken en loensende oogjes, misleiding en intriges. Dat was precies wat ik verwachtte toen ik met 3 Airsportvrienden afreisde naar de mooie vallei van Ager, aan de zuidkant van de Pyreneeën. Een uitgebrande truck die ons 2 uur file opleverde, was maar een veeg voorteken.

De weersvoorspelling gaf een oplopend hels temperatuurtje aan, en dust devils speelden op de landing, die net naast de camping lag. Als ultiem omen kreeg ik, Bram Declercq, het pilootnummer 666 toegewezen. Het begon me te dagen dat ik deze week op heel veel geluk mocht rekenen, als ik tenminste mijn kinderzieltje zou verkopen aan de duivel.

Eenmaal binnen de veilige slagbomen van de camping, was alles ogenschijnlijk peis en vree: We werden welkom geheten door andere Airsporters, maar evengoed door de Waalse piloten van Fou d'L, de acrobaten en tandems van Ikarus, en van andere clubs. We zochten een plekje in de schaduw, hoog op de camping, om apocalyptische overstromingen te vermijden. (ref. So You Think You Can Fly 2015, Ager)

Een thermisch avondvluchtje zette de toon voor de volgende dagen.

Op zondag werd een oefentaak gevlogen. Op de start werd er op dondertoon door Paco gebriefd:

"Welkom in Ager, het strijdtonel van ongelijke wapens, met valkuilen en venturi's, sinkholes en rotspunten. Welkom bij de ultieme battle tussen de felgekleurde aanhangers van de hemelse thermiekgoden aan de ene kant en rookiepiloot nummer 666, dienaar van de duivel aan de andere kant, gedragen door een Gin Carrera in de kleur van de hellegloed."

De oefentaak was uitgezet vanaf de ruige rotsen van Ager door de vallei des doods, over de hellekloof en dan via het gouden dorp Isona tot aan het paradijselijke meer der verkoeling.

We kregen de tijd om de livetrackers op te halen, de taak te programmeren, en de strategie te bespreken. Het werd snel duidelijk wie het gebied kende, want enkele locals en hun achtervolgers haalden makkelijk het doel. Zelf vond de duivelsdienaar na 2 lage saves en een paar

inklappers ook de weg naar het verkoelende water. Ongeveer 30 van de 110 piloten op goal. Mattias Vandamme had zelf zoveel hoogte dat hij nog wat SATs en loops boven het meer deed.

Geen slechte dag voor de man met de zwaveladem, ook al verraste hij per ongeluk Maarten Coppens bij het afbouwen tot aan de landing. De badkledij, de biertjes en de succesverhalen tijdens de busrit terug naar Ager vormden een schril contrast met de gefrustreerde grimassen van de piloten die het niet hadden gehaald. Degenen die dicht bij de camping landden, spoelden de teleurstelling van zich af in het zwembad van de camping.

"Een generale repetitie moet fout gaan om een goede première te hebben", dachten deze naïevelingen.

Maandag zou de eerste echte taak worden: Opnieuw met als einddoel het meer, maar deze keer met andere turnpoints: een paar punten in de vallei van Ager, en achter Isona wat verder door tot Boixols alvorens terug te keren naar het strandje.

Blijkbaar was de taak geen probleem voor de snelle jongens. Die stonden al vroeg op goal. De Grote Gehoornde had inspiratie opgedaan in het vat bier van de vorige avond. Hij had een andere lijn gekozen dan de rest: om aan te sluiten bij het thermisch actieve reliëf gebruikte hij de nieuwe WNNWW (Wie Niet Waagt, Niet Wint)-strategie.

5m/s sink werd zijn straf, omdat de rotsen naast Isona bij aankomst in de lijzijde van de zuidoostenwind bleken te liggen. "Wie niet waagt, niet wint" werd dus snel herleid tot "Wie waagt, krijgt op zijn kl*ten".

Omdat de dag nog niet ten einde was, besloot de onfortuinlijke een start te gaan zoeken in de buurt, maar na een 2 uur durende wandeling via de Castell de Llorda tot aan het gehucht Siall, bleek dat een vrij vluchtje hem niet meer gegund was. Gelukkig was de duivelsdienaar de hitte al gewoon.

De retrieve pikte hem als laatste op. Pilot 666 onderdrukte alweer het gevoel dat hij iets vergeten was, want hij wilde de andere opgepikten niet vertragen. Een uur rijden later werden ze gedropt op de camping waar bleek dat hij toch zijn gsm - annex-vliegcomputer in Siall vergeten was, en dus een uur moest terugrijden! Daardoor moest hij het heerlijke avondeten in restaurant Xalet (aanrader!) missen. Ravioli uit blik lijkt in het schemerlicht om 23u heel erg op fortune cookies: Hopen dat dinsdag beter wordt dus...

Dinsdag werd een schitterende dag, met een schitterende taak: Geen wolkje aan de hemel, en een vallei vol thermiek.

Vandaag was het doel om de westelijke kam af te vliegen, de hellekloof over te steken naar de oostkant van de kam, dan terug te keren en dan over de grens tussen Catalonië en Aragon naar het noorden te vliegen.

Een taak van 63km. Een heel deel goede piloten haalde het doel. Anderen hadden geluk nodig. Nog andere hadden pech en strandden in de vallei of in het vlakland. En de Satan? Hij was op goede weg om de sprong naar het noorden te wagen, toen een drama voor zijn neus gebeurde boven de kliffen naast het ruimteobservatorium op de kam: Op 30-40m hoogte boven het plateau kreeg een groene Carrera Plus een grote inklapper met een cascade. De piloot raakte de grond met het scherm naast zich. Tijd om de 666-onzin aan de kant te schuiven en eens een goede daad te doen: Ik landde na enkele minuten op 60m van de piloot die een pilote bleek. Het was de Chinese pilote Pui Yuk Heidi Ho die op de camping zo gek gekleed was. Het ongeval was al gerapporteerd door Jocelyn Prelaz aan de organisatie die in samenspraak met de leden van de Safety Commission meteen een helikopter belde.

Terwijl die onderweg was, checkte ik of Heidi armen en benen nog voelde en of ze specifieke klachten had. Na zo'n zware crash had ik geen idee hoe ze eraan toe zou zijn. Ze was nog bij bewustzijn, maar zei dat ze moe was. Ze zei dat ze slecht kon ademen en dat haar benen niet comfortabel lagen. Toen ik in haar pod keek, zag ik 2 gebroken benen, net boven de enkelbeschermers die ze aanhad. Gelukkig had ze lange sportkousen aan, waardoor alles bij mekaar bleef. Bij een initiatie EHBO had ik ooit begrepen dat je een slachtoffer best niet verplaatst en wakker houdt. Ik heb geprobeerd haar gerust te stellen, klemmende gespen en kleding open te doen en wat te laten drinken. De heli en ambulancejeep waren er na ongeveer 40 minuten, en ik heb het werk overgelaten aan de kenners.

De heli bracht haar naar het ziekenhuis in Lleida met een polytrauma. Na een paar dagen op intensieve zorgen was haar situatie stabiel: een klein wonder na 12 gebroken ribben, een gebroken L5 wervel, doorboorde long en 2 open beenbreuken. Na de extubatie (wegnemen van de beademing) en afbouwen van de slaapmedicatie babbelde ze weer zoals anderen haar kenden. Nu komt de zware taak van genezing en revalidatie.

Hopelijk komt alles goed; ook met de benen, want er is een grote kans op infecties.

Aangekomen op de camping bleek dat een goede daad toch niet altijd bestraft wordt: Piloot 666 kreeg extra punten, een kus van de juf en een bank vooruit. Jammer dat hij niet op goal geraakte, maar dat werd goed

gemaakt door een andere rookie: vriend Niels Kerremans die met zijn Tequila nog net binnen de tijd op doel landde.

's Avonds was er de kans om bij een vat bier uitgebreid te discussiëren over het takenpakket van het nieuwe BVVF-FBVL-bestuur. Er werd met zachte hand en alcohol duidelijk gemaakt dat de federatie niet bestaat uit anderen, maar wel uit onszelf. Wat wij dan kunnen doen?

Onze kennis ten dienste stellen van een commissie, natuurlijk! Een paar pinten en een gegeven woord later: Satan werkt mee aan de Fly! Een "Oh my God!" kon hij nog net onderdrukken.

Woensdag werd een ander soort dag. Door het slechte weer was er geen taak maar wel een fantastische wandeling of kanotocht door de grote kloof van Mont-Rebei. Pittig en gelukkig niet te warm, maar wel met 2 parapente-gerelateerde lessen: 1. er is veel wind in een kloof. 2. Hier wil je niet moeten landen.

De organisatie zorgde 's avonds voor sardines op de barbecue met wat brood en frietjes. Na een pintje of 2 werd het bedtijd voor de Rookie 666. Voor anderen werd het na wat meer drank pas bedtijd, maar leerling-satanisten hebben slaap nodig om te kunnen piken.

Nog maar 3 taakdagen te gaan om eindelijk eens op goal te landen: nachtelijke visioenen

voorspelden dat hij met behulp van een duivels plan de tegenstand zou verpletteren! Tegen donderdagochtend zat er weer genoeg bloed in de alcohol bij Piloot 666, en hij voelde zich super met zijn nieuwe vernuftige tactiek:

De LDADKUHVIPVAATZ-strategie: De "Laat De Anderen De Kastanjes Uit Het Vuur Halen In Plaats Van Alleen Af Te Zuipen-strategie."

De taak liep van de vallei van Ager verplicht over het vlakland via Isona naar Organya. Als de Pilot From Hell deze highway naar acro-paradise helemaal kon afleggen, zou dat een tweede persoonlijk afstandsrecord betekenen deze week. Het vorige record was behaald op de trainingsdag: 56 km. De nieuwe strategie werkte in het eerste deel van de race: veel leading bonus heeft den Duvel niet

gekregen. Maar eens in Isona was het makkelijker, want dikke wolken en rugwind vormden een echte autostrade met gratis suckie-suckie tot aan goal. 70km: nieuw persoonlijk recordje: Kaching!

Onderweg bleef toppiloot Marc Delongie nog onder zijn reserve aan de kliffen hangen. Gelukkig zonder letsels werd hij afgevoerd door de heli.

Vrijdagochtend werd op de start de taak gecancelled wegens rugwind en kans op regen: Terug naar beneden, dus. We speelden wel kubben en hielden 's avonds barbecue onder een tiental Airsporters.

Zaterdag kondigde zich mooi aan: als de noordenwind niet te hard was om te starten, konden we tot 3000m hoog geraken. De taak was een 3-tal punten in de vallei van Ager, dan de oversteek naar

minuten een sterke bel. Piloot 666 volgde en geraakte net achter Koen tot cloudbase. Bij de oversteek naar het zuiden zag hij piloten met grote oren onder het midden van de wolk geplakt. Als de hemel dichtbij komt, pakt satan zijn biezen. Hij vloog dus langs de rand omheen de dikke wolk tot het keerpunt van Balaguer, maar zakte uit tijdens de terugvlucht tegenwind op een plateau vol schaduw. Met het schaamrood op de kaken aanvaardde hij een lift in een volgepakte auto tot op de camping. Daar bleek dat hij het niet eens zo slecht gedaan had, want maar 8 piloten geraakten op goal. 2 extra mannen hadden het ook kunnen halen: op nauwelijks 8 km van goal crashte Maarten Coppens. Aron Michiels offerde zijn goal op om te gaan redden. Er werd gevreesd voor gebroken enkels en rugletsel, maar zijn

engelbewaarder heeft gezorgd dat hij er waarschijnlijk met de schrik vanaf komt.

Zaterdagnacht vertrokken we na de afscheidsbarbecue en de prijsuitreiking terug naar huis.

Het was een fantastische week, met goed weer en een heel goede organisatie. Als ik dit geweten had, had ik al jaren eerder deelgenomen. In plaats van messen tussen de tanden, heb ik veel

omhelzingen gezien tussen oude bekenden, veel tips tussen de goede en de toekomstig goede piloten, veel sfeer en weinig rivaliteit. Voor een rookie die weinig weet over oude vetes, zag het eruit alsof de Vlaamse en Waalse piloten, de concurrerende clubs, de oude rotten en het jong geweld, de mannen en de vrouwen, de Belgen en de buitenlanders, het bestuur en de leden, mekaar weer gevonden hebben in hun gemeenschappelijke passie: het parapenten.

Met de bruisbal aan ideeën van deze groep en genoeg hulp van de leden is heel veel mogelijk!

Tot volgend jaar? Wat mij betreft heel graag.

Bram Declercq (Piloot 666)



Opgelet: André Rose-systeem

Op vliegvakantie in de Vogezen had ik de BiGolden 3 van de club meegenomen. De condities waren uitstekend op de Treh. Ik heb me klaargemaakt maar heb mijn pre-flight check op het duoscherm slecht uitgevoerd... ik ben gestart, je kon links van de start al boven blijven... dan ben ik naar links beginnen opdraaien... ik ben beginnen stijgen, stijgen, stijgen... maar op een gegeven moment wou ik naar rechts draaien en toen... onmogelijk... Ik heb onmiddellijk de beslissing genomen om de bocht niet te forceren, er gebeurde iets abnormaals. Na een snelle inspectie merkte ik dat de linker riem van het André Rose-systeem onder de linker spreader was geraakt... en aan de C's trok... Dit gebeurde zeker bij



het bevestigen van het passagiersharnas aan de spreaders.

Ik had niet te veel stress want zelfs in deze configuratie vertoonde het scherm geen enkel teken dat het in een spiraal of vrille zou

gaan, maar ik moest deze situatie beheersen en dalen om veilig te landen, zo snel mogelijk, verantwoordelijk zijnde voor mijn passagier, maar het steeg overall...

Ik had geen andere keuze dan de driehoekige musketon, die de André Rose-riem verbindt met de C-riser, los te vijzen !!!

Toen ik dit gedaan had, hervond het scherm onmiddellijk zijn normale configuratie en heb ik makkelijk kunnen landen... Nu, gezien de omstandigheden en als je ziet hoe het scherm afgeremd werd... kan ik zeggen dat dit scherm heel vergevingsgezind is.

De foto toont deze hachelijke situatie.

Olivier Georis.

We komen terug op dit incident om het document van de FFVL over dit onderwerp te publiceren. Lange tijd hebben ze het gebruik van het André Rose-systeem verplicht. Na verschillende tests, hebben ze beslist dit niet meer aan te raden, zie tekst hieronder.

Franse Vrije Vlucht Federatie

Ter attentie van de verantwoordelijken van de FFVL-structuren

Nice, 18 februari 2014

Onderwerp: « Neerhaalsysteem » (affalement) van het noodvalscherm voor tandem-parapenteschermen

Geachte voorzitter, beste schoolverantwoordelijke,

Het neerhaalsysteem voor het noodvalscherm bij duovliegen (vaak genoemd « systeem of kit André Rose ») was tot dusver aanbevolen in de federatiehandleiding voor de leerling-duopiloot, en maakte dus deel uit van de verplichte uitrusting.

Echter, een aantal tests die door het FFVL-laboratorium werden uitgevoerd in de loop van 2013 hebben sommige gedragingen aan het licht gebracht die heel nuttig is om te weten voor de beoefenaars.

Er is met name gebleken dat:

- de afregeling van het systeem (treklengte op de risers), evenals het bevestigingspunt (op de B's of de C's) zijn allesbepalend en wijzigen van duoscherm tot duoscherm.
- goed afgeregeld werkt het neerhaalsysteem van het noodvalscherm zeer goed en zorgt het voor een grote stabiliteit van het geheel.
- jammer genoeg zijn veel systemen op de dag van vandaag slecht gemonteerd en nutteloos. In dat geval verslechtert het gebruik ervan de stabiliteit.

Overigens is Frankrijk het enige land dat dit systeem gebruikt en promoot. We hebben geen ongelukken opgetekend die veroorzaakt of verergerd werden aan stabiliteitsproblemen onder een noodvalscherm bij duovliegen, en niet meer in de rest van de wereld.

Ten slotte geven de meeste fabrikanten geen nuttige informatie voor de montage van dit systeem.

In deze context kan de federatie geen aanbevelingen doen betreffende een systeem dat specifiek is voor ieder model. Het is dus niet langer mogelijk het gebruik van dit systeem aan te bevelen.

Het is aan de fabrikanten om hun positie te bepalen, de afregelingen en aanbevelingen te geven, na de nodige afregeltests gedaan te hebben.

Hieruit resulteert dus dat de FFVL afziet van de aanbeveling van dit systeem, en

Ze de gebruikers doorverwijst naar de bestaande gebruiksvoorschriften van de fabrikanten.

U op voorhand dankend voor het wel degelijk rekening houden met dit communiqué, en voor de best mogelijke transmissie ervan bij elke duopiloot van uw structuur.

Pierre BRAEMS

Voorzitter com. Opleidingen PP

Claude BREDAT

Voorzitter com. Veiligheid en techniek

Vliegplaatsen: Opening van de jacht in de regio Nord - Pas de Calais (Frankrijk)

Opening van de jacht op **zondag 18 september 2016**.

Absoluut na te leven regels voor het behoud van onze vliegplaatsen:

Parapente verboden op zondag op de vliegplaatsen van La Comté, Dannes en Licques.

Op de vliegplaats van Frencq is parapente verboden op alle zondagen **tussen 18 september tot 23 oktober 2016** (klopjachten gedurende 6 weken).

Sluiting van de jacht op 28 februari 2017.

<http://vol.libre.free.fr/a1ligue.htm>

BEHAALDE BREVETTEN

(brevetnummer - datum - lidnummer - naam)

HULPMONITOR PARAPENTE

33	12/05/16	6063	Lanckman	Matthias
34	12/05/16	5789	Voglet	Thibault
35	20/05/16	4979	Levrau	Pieter
36	06/06/16	1902	Depireux	Didier

Tijdelijke HULPMONITOR PARAPENTE beperkt tot één school

0	23/03/16	5874	Christiaens	Luc
0	07/09/16	5126	Paulissen	Jack

CLUB-LIERINITIATOR PARAPENTE

10	01/04/16	4921	Van Remoortere	Arnold
----	----------	------	----------------	--------

LIERMAN PARAPENTE

45	12/05/16	4921	Van Remoortere	Arnold
46	07/06/16	4743	Gysens	Johan

LIERMAN DELTA

13	27/06/16	3320	Bernaerts	Jan
----	----------	------	-----------	-----

DUOPILOOT PARAPENTE

173	18/03/16	5113	De Troch	Dirk
174	30/03/16	4647	Populaire	Thierry
175	04/04/16	3621	Lebrun	Denis
176	21/04/16	6091	Willaert	Mathieu
177	12/05/16	2798	Purnelle	Roger
178	12/05/16	3037	Jacquart	Mathias
179	23/05/16	6063	Lanckman	Matthias
180	08/06/16	5874	Christiaens	Luc
181	02/07/16	4173	Steynen	Tom
182	06/07/16	3674	Wauters	Claire
183	07/07/16	5225	Albert	Kevin

DUO-LIERPILOOT PARAPENTE

31	28/06/16	5874	Christiaens	Luc
----	----------	------	-------------	-----

OBSERVATOR PARAPENTE

144	15/04/16	5274	Brison	Patrick
145	07/09/16	5359	Roelens	Rudi

XC-PILOOT PARAPENTE

621	12/05/16	4634	Callewaert	Pieterjan
622	12/05/16	5777	Smekens	Glen
623	12/05/16	5289	Cryns	Jasmine
624	13/05/16	4782	Gerard	Laurent
625	12/05/16	5326	Joos	Geert
626	12/05/16	5221	Marquet	Sandrine
627	12/05/16	6626	Mevis	Bernard
628	12/05/16	5152	Blondeel	Filip
629	30/05/16	6113	Ribbens	Raf
630	21/06/16	5155	Aelterman	Frederic
631	14/07/16	6481	De Grave	Annick
632	30/08/16	6056	Linssen	Lars
633	31/08/16	6082	Lismonde	Wim
634	07/09/16	6546	Romy	Marc
635	07/09/16	5947	Detollenaere	Bruno

XC-PILOOT DELTA

120	08/06/16	6644	Willemen	Tomas
121	20/06/16	5774	Thys	Koen

PILOOT PARAPENTE

1133	27/04/16	4782	Gerard	Laurent
1134	29/04/16	6625	De Laat	Rene
1135	12/05/16	6626	Mevis	Bernard
1136	12/05/16	6493	Reznikova	Olga
1137	19/05/16	6470	Vincent	Neil

1138	28/05/16	6593	Sysmans	Dieter
1139	30/05/16	6113	Ribbens	Raf
1140	09/06/16	5965	Warzée	Thomas
1141	15/06/16	4918	Cordemans	Dries
1142	21/06/16	5155	Aelterman	Frederic
1143	02/07/16	6573	Mens	Ronny
1144	08/07/16	5989	Willems	Jeroen
1145	14/07/16	6481	De Grave	Annick
1146	22/08/16	5780	Castagnozzi	Antonio
1147	23/08/16	5862	Gysens	Bram
1148	24/08/16	6473	Jooris	Wim
1149	30/08/16	6056	Linssen	Lars
1150	31/08/16	6082	Lismonde	Wim
1151	07/09/16	6546	Romy	Marc
1152	07/09/16	6610	Vandevondele	Philippe
1153	07/09/16	5947	Detollenaere	Bruno

LIERPILOOT PARAPENTE

90	12/05/16	6681	Ryckbosch	Frederick
91	19/05/16	6470	Vincent	Neil

GESLAAGDE EXAMENS

(Punten - datum - lidnummer - naam)

LUCHTVAARTREGLEMENTERING

93 %	12/05/16	6644	Willemen	Tomas
88 %	12/05/16	6113	Ribbens	Raf
85 %	12/05/16	4634	Callewaert	Pieterjan
85 %	09/06/16	5287	Enea	Sergiu
83 %	12/05/16	6618	Van Cauwenbergh	Klaas
81 %	12/05/16	4782	Gerard	Laurent
80 %	12/05/16	6511	Lambert	François
79 %	12/05/16	5289	Cryns	Jasmine
78 %	09/06/16	6056	Linssen	Lars
77 %	12/05/16	5777	Smekens	Glen
75 %	12/05/16	6512	Knippenberg	Sabine
75 %	09/06/16	5155	Aelterman	Frederic
75 %	12/05/16	5221	Marquet	Sandrine
75 %	12/05/16	5326	Joos	Geert

DUOPILOOT PARAPENTE

85 %	09/06/16	5225	Albert	Kevin
83 %	09/06/16	4897	Dierickx	Chris
76 %	14/04/16	4173	Steynen	Tom
75 %	09/06/16	3674	Wauters	Claire

PILOOT PARAPENTE

93 %	12/05/16	6618	Van Cauwenbergh	Klaas
91 %	14/04/16	5013	Fabry	Patrice
91 %	09/06/16	6537	De Cleene	Ansbert
89 %	12/05/16	6511	Lambert	François
88 %	12/05/16	5287	Enea	Sergiu
88 %	09/06/16	5155	Aelterman	Frederic
87 %	09/06/16	5965	Warzée	Thomas
86 %	12/05/16	4859	Raveschot	Els
85 %	09/06/16	4918	Cordemans	Dries
84 %	14/04/16	5789	Voglet	Thibault
84 %	12/05/16	5946	Cloetens	Erwin
83 %	12/05/16	6470	Vincent	Neil
81 %	12/05/16	4860	De Beukelaar	Constantijn
81 %	12/05/16	6593	Sysmans	Dieter
80 %	09/06/16	6623	Desmaele	Tom
80 %	12/05/16	6681	Ryckbosch	Frederick
77 %	09/06/16	6546	Romy	Marc
77 %	12/05/16	6056	Linssen	Lars
76 %	12/05/16	6512	Knippenberg	Sabine

VERSLAG VERGADERING RAAD VAN BESTUUR VAN 3 MEI 2016

Plaats: Centrum Sint Maarten, Veldeke 1, Zaventem.

Aanwezig: Yves Borreman, Jean-Yves Squifflet, Max Louesse, Leen Mortier, Jean Solon..

Verontschuldigd: Arnold Van Remoortere, Rudi Roelens.

Algemene Vergadering

Datum: 18 juni 2016.

Uren: deuren 19 u, begin 20 u.

Datum zal aangekondigd worden via de leden-e-maillijst en de website.

Oproep: alle leden via een speciale Fly! die ook een door Jean-Yves gemaakte enquête zal bevatten.

Effectieve leden: aanvragen per mail zullen aanvaard worden.

Dagorde :

- Introductie.
- Resultaten van de enquête.
- Voorstelling van de kandidaten met de mogelijkheid om vragen te stellen aan de kandidaten.
- Stemming.

Controle aan de ingang: Kathy Dewinter en Leen.

Tellen stembiljetten: Max + Jean + vrijwilliger lid (oproep doen).

Lidkaarten

Jean heeft lidkaarten te weinig, hij mag er nog 500 bijbestellen.

Effectieve leden

Luc De Meester, Kris Van Aerschot, Norbert Hofman en Luc Stommelincx worden aanvaard als effectief lid.

Volgende vergaderingen

Dinsdag 14 juni, zaterdag 18 juni en donderdag 30 juni.

Verslaggever : Jean.

VERSLAG VERGADERING RAAD VAN BESTUUR VAN 14 JUNI 2016

Plaats: Centrum Sint Maarten, Veldeke 1, Zaventem.

Aanwezig: Yves Borreman, Max Louesse, Jean-Yves Squifflet, Jean Solon.

Verontschuldigd: Arnold Van Remoortere, Rudi Roelens, Leen Mortier.

Algemene Vergadering

Een aangetekende brief met de vraag om punten toe te voegen aan de dagorde van de algemene vergadering is toegekomen.

Jean heeft een juridisch advies gevraagd aan VSDC betreffende de wettelijkheid van de gevraagde punten, rekening houdend met de BVVF-statuten. Het VSDC antwoordt:

1. Het eerste punt houdt geen beslissing in en moet dus niet opgenomen worden. De raad acht dat de kandidaten hun programma kunnen uitleggen tijdens hun voorstelling en dat er geen nood is aan een globale uiteenzetting van een groep kandidaten, wat niet fair zou zijn ten opzichte van de andere kandidaten.
2. Het tweede punt is niet mogelijk volgens de BVVF-statuten.
3. De afzetting van raadsleden is voorzien in de statuten en kan gevraagd worden door 1/20^e van de effectieve leden, daarentegen moet ze per raadslid gestemd worden en niet collectief voor alle nog niet ontslagnemende raadsleden.

Effectieve leden

Adam Ivo, Albert Kevin, Arnoult Niels, Bal Ward, Blondé Ward, Bodart Jean-Claude, Boven Peter, Buyseyne Oswald, Carlier Benjamin, Cerisier Serge, Ceunen Tom, Chaidron Stéphane, Christiaens Luc, Cobbaert Johan, Colin Stéphane, Coppens Maarten, Cryns Jasmine, De Cuyper Andy, De Koninck Dries, De Kooning Louis, De Schepper Ruben, De Vos Sabine, De Wispelaere Frank, Deberdt Mario, Debruyne André, Decheneux Jean-Pierre, Delvaux Jef, Dermine Laurent, Deschuyteneer Evan, Desmaele Tom, Detollenaere Bruno, Doumenc Antoine, Duchateau Jean-François, Duchène Yves, Duplidy Olivier, Eggermont Roland, Elias Patrick, Fobe Johan, Gaber Jean-Christophe, Goffaux Jean-Paul, Goosse Pierre, Goris Johan, Gysens Johan, Gysens Bram, Hamilton Christopher, Hernalsteen Fabian, Houwelijckx Geert, Hutsemekers Virginie, Jamouille Nicolas, Janssens Luc, Job Johan, Jooris Wim, Kerremans Niels, Knippenberg Sabine, Koener Jean-Marc, Lambert François, Lambert Patrick, Lanckman Matthias, Langeroot Thierry, Lefebvre Robin, Legros Claudy, Lemmers Patrick, Leveau François, Levrau Pieter, Lorenzo Vasquez Carolina, Mariën Eddy, Mazar Ali, Mens Ronny, Mordant Philippe, Moyen Eleonore, Neetesonne Gert, Otte Bernard, Paitoni Frédéric, Patte Antoine, Peeters Koen, Petit Alain, Populaire Thierry, Puttemans Koen, Reznikova Olga, Ribbens Raf, Rillaerts Eric, Romy Marc, Rummens Frederik, Russel Edouard, Seghers Christian, Sente Daan, Sente Davey, Speeleveld Pieter, Spengler Daniel, Stock Dirk, Swinnen Jozef, Sysmans Dieter, Thielemans Jeff, Van Avermaet Philip, Van Daele Wouter, Van Damme Mattias, Van De Veire Bart, Van Den Perre Thomas, Van Ermen Dirk, Van Heule Johan, Van Hoecke Hendrik, Van Immerzele Ruben, Van Maercke Bart, Vande Maele Helmut, Vander Meiren Sam, Vandersmissen Marc, Vandevondele Philippe, Vanhove Ronny, Verhaegen Hans, Vermeylen Johan, Wevers Stefan en Wyffels Pepijn worden aanvaard als effectief lid.

Kandidaten voor de raad van bestuur

De volgende kandidaten zullen op de stembiljetten verschijnen in volgorde van de datum van hun kandidaatstelling:

Francis De Bruyn, Denis Lebrun, Kevin Albert, Chris Dierickx, Jochen Zeischka, Olivier Georis, Nathanael Majoros, Jan Iauwers, Leen Mortier, Jurgen Intemann, Koen Michiels, William Sterckx, Laurent Dermine, Christopher Hamilton, Ronald Pincket, Filip Blondeel, Cris Claessens.

Algemene Vergadering

Uren: bijeenkomst 18u30, deuren 19 u, 19u30 Raad van Bestuur en einde kandidatuurstellingen voor de raad en als effectief lid.

Dagorde :

- Introductie.
- Resultaten van de enquête.
- Voorstelling van de raadsleden waarvan men de afzetting vraagt.
- Stemming over de afzetting van deze raadsleden.
- Voorstelling van de kandidaten met de mogelijkheid om vragen te stellen aan de kandidaten.
- Stemming voor de nieuwe raadsleden.

Gezien het aantal kandidaten en in akkoord met hen, zal hun voorstelling tot 5 minuten beperkt blijven, daarentegen mogen de vragen aan de kandidaten niet beperkt worden in de tijd.

Verslaggever : Jean.

VERSLAG VERGADERING RAAD VAN BESTUUR VAN 14 JUNI 2016

Plaats: Andenne Arena, Andenne.

Aanwezig: Yves Borreman, Max Louesse, Jean-Yves Squifflet, Arnold Van Remoortere, Rudi Roelens, Leen Mortier, Jean Solon.

Effectieve leden

Balot Viviane, Becriaux Philippe, Bega-Kazbeg Yvan, Bernaerts Jan, Bestgen Patrick, Blommaert Vanessa, Bodart Benoit, Buysse Wim, Cellière Luc, Daix Fabien, Dalle Frederic, De Doncker Toby, De Grave Annick, Debathy Jean-Louis, Dechamps Dominique, Demaré Valéry, Depireux Didier, Deschacht Nick, Despy Daniel, Dierickx Martin, Feyen Hughes, Gerard Laurent, Gerson Pierre, Godenir Michel, Goedefroot Francis, Lambrix Michel, Lambrix Jean-Paul, Le Clef Valérie, Marquet Sandrine, Masse Laurent, Mileur Constant, Moreau Jean-Claude, Neys Pierre, Nicolas Gregory, Ooms Guido, Paquet André, Perissinotto Frederic, Piron Olivier, Reekmans Kristof, Schepers Patrick, Sheridan David, Steuckers Johan, Stiliaras Alexandros, Stoelzaet Tim, Symus Paul, Thomas Luc, Thys Koen, Treve Vincent, Van Boven Joris, Van Keerberghen Pierre, Voglet Thibault, Warzee Thomas en Wuyts Stefaan worden aanvaard als effectief lid.

Verslaggever : Jean.

VERSLAG VERGADERING RAAD VAN BESTUUR VAN 30 JUNI 2016

Aanwezig: Jean-Yves Squifflet, Ronald Pincket, Jochen Zeischka, Olivier Georis, Nathanael Majoros.

Verontschuldigd: Leen Mortier, Christopher Hamilton.

Intro aan de nieuwe bestuursleden door Jean-Yves met wat uitleg over afspraken die gelden onder bestuursleden.

1. Bepalen van de definitieve agenda

Punt 11 werd toegevoegd.

2. Benoemingen, functies en taken.

Werden unaniem verkozen: voorzitter: Jean-Yves Squifflet, ondervoorzitter: Jochen Zeischka.

3. Samenstelling van het bureau.

Schatbewaarder wordt voorlopig niet benoemd, een vrijwilliger zal worden gezocht in de federatie.

Er zal een limiet bepaald worden voor de betalingen die de secretaris mag uitvoeren.

Documenten voor publicatie staatsblad worden zullen getekend na evaluatie door legale adviseur.

4. Algemene beleidsstatement.

Een brief zal worden opgesteld om te berichten aan de leden wat we willen realiseren.

5. De clubs en leden binnen de BVVF.

- Wij wensen gebruik te maken van de positieve dynamiek van de AV. Wij wensen de niet verkozen kandidaten in te zetten voor sommige werkgroepen.
- Voorstel wordt gedaan om de clubs te stimuleren om meer leden aan te trekken teneinde allerlei taken te beheren. Ook om individuele leden te stimuleren om een groep (vrienden) te vormen. Weliswaar zonder de leden te verplichten op welke wijze dan ook.
- Een Federatie die bestaat uit clubs en groepen “draait beter”, dat is het uitgangspunt van de redenering.

6. Werkgroepen.

Beslissing.

De RVB wordt veranderd van een gesloten kring (wat tot nu toe altijd het geval was) naar een open gemeenschap waar werkgroepen onder toezicht van een lid RVB voorstellen en plannen uitwerken. De werkgroepen hebben enkel een “**adviserende functie**”, zij ontwerpen een plan, stellen het voor en werken het verder uit. Het resultaat van het plan wordt voorgelegd aan de RVB, die het dan stemt.

Een plan moet dus eerst worden voorgesteld alvorens het helemaal wordt uitgewerkt. Een update van de vorderingen gebeurt in de RVB bij iedere vergadering; ofwel per mail ofwel met een presentatie.

RVB kan het plan terugsturen voor wijzigingen. Finale beslissingen worden genomen door de RVB bij stemming.

Indien een lid van de werkgroep contact heeft met autoriteiten dan **moet** dit lid zich voorstellen als lid van een werkgroep met **consulterende** functie. Iedere verbintenis tussen BVVF en autoriteiten wordt nagegaan ofwel met een lid RVB aanwezig ofwel documenten achteraf getekend door lid van de RVB. Een lid van een werkgroep kan geen verbintenissen aangaan in naam van de RVB.

(Vervolg op de volgende bladzijde).

VERSLAG VERGADERING RAAD VAN BESTUUR VAN 30 JUNI 2016 (vervolg)

6. Werkgroepen (vervolg).

De leden van de werkgroep worden gekozen door de RVB. Een lid kan een werkgroep leiden, maar een gekozen lid van de RVB draagt altijd de verantwoordelijkheid, deze verzorgt de verbinding, rapportering naar de RVB. De leden van de werkgroepen beperken zich tot de activiteiten van de werkgroep waar ze in zitten. Een lid kan weliswaar in meer dan één werkgroep zitten.

Volgende werkgroepen worden opgericht:

- Werkgroep clubs: Olivier Georis.
- IT: Nathanael Majoros
- Sites: Yves Borreman zal in deze werkgroep gevraagd worden. Verbinding Jean-Yves Squifflet.
- Luchtvaart reglementering: Wim Verhoeve verbinding RVB Nathanael Majoros.
- Scholen: Koen Michiels verbinding Jean-Yves Squifflet.
- Communicatie, Fly Jurgen Intemann verbinding Leen Mortier.
- Commissie Delta Jochen Zeischka
- Competitie: Natha Majoros.
- Veiligheid en incidenten: Chris Dierickx (zal worden gevraagd) verbinding Jochen Zeischka.
- Structuur en organisatie van de Federatie: Ronald Pincket, Chris Hamilton en Jean-Yves Squifflet .
- Events: Leen Mortier.

De verbindingsmensen van de werkgroepen worden gevraagd een voorstel te maken van het plan begin augustus.

7. IT

- Skype-vergadering/ Google hangout zal worden uitgetoetst onder leiding van Jochen.
- Facebook beheer blijft bij Jurgen, & Nathanael Afspraken nog uit te werken. Wat kan wat kan niet?
- Transitie van de mailbox info@fbvl.be naar een shared mailbox: Nathanael. Jean vooraf tijdig informeren.
- Natha zal spoedig een oplossing uitwerken om de email adressen van alle leden "on line" te verzamelen in een on-line programma. Dit programma zal worden gebruikt om mailings te versturen naar de leden. ("Mailchimp?")
- Oplossingen voor online document sharing voor de raad (rapport, mails,...) : kortom moderne en transparante communicatie.. Nathanael & Jochen zullen dit uitwerken.
- Communicatie per e-mails: interne afspraken werden gemaakt onder de leden van RVB voor het efficiënt communiceren via mail.

8. Nieuwe statuten

Er zal worden gevraagd aan William en Arnold om het opgestarte werk af te maken.

9. Fly! september

Wim een forum van 2 bladzijden geven in de Fly om uit te leggen waar hij mee bezig is en wat hij reeds heeft gerealiseerd.

De vraag zal worden gesteld aan alle leden om hun email adres in te vullen op de site ontworpen door Nathanael.

Stemming publiceren + PV van de deurwaarder. Een tekst zal worden gepubliceerd die het gebruiken van een deurwaarder uitlegt aan de leden.

Enkele drukkers zullen worden geëvalueerd op mogelijkheden en prijzen.

Er wordt gekozen om de tweetaligheid in de Fly te behouden. Een motivatie om in de toekomst de Fly per email te publiceren zal worden geschreven. Leden die dit wensen zullen nog steeds de Fly in papieren versie kunnen ontvangen, maar zullen de meerkost hiervoor moeten betalen.

10. Bijdrage EHPU

Vragen @ Jean of het mogelijk is dat de EHPU de prijs herzielt voor de BVVF voor slechts 30 leden meer. (De prijs verschilt aanzienlijk voor het lidmaatschap vanaf meer dan 1.000 leden. Dezelfde prijs blijft dan gelden tot 10.000 leden. Dit lijkt ons niet echt proportioneel.)

11. Diversen

- Jean-Yves, Natha & Olivier stellen voor een ronde tafel te organiseren in Àger op de BPO. Is goedgekeurd.
- Klacht Louis Neys over de A.V. Wij hebben acte genomen van de klacht, antwoord van Jean-Yves volstaat.
- Brief van Max Louesse, Francis Debruyne en Denis Lebrun:

Zij vragen om de stembiljetten aan hun over te maken om de stemmen te hertellen, naar verluidt zou Max "zeker 150 stemmen moeten hebben...."

Na overleg formuleert de RVB volgend antwoord:

Wij denken dat het niet aan ons is om de stembiljetten op te vragen om deze te overhandigen. Als de biljetten via ons "passeren" riskeren wij op die manier beticht te worden van "vervalsing" of "manipulatie". Immers, als deze mensen al geen vertrouwen hebben in een deurwaarder, hoe kunnen wij verwachten dat zij vertrouwen hebben in ons? Wat ons betreft zullen wij dan ook de stembiljetten niet opvragen, ze blijven bij de deurwaarder.

De RVB wijst erop dat een deurwaarder een rechtsgeldig, onafhankelijk en betrouwbaar persoon is. Deze werd door Jean Yves ingeschakeld. Juist om mogelijke betwistingen te voorkomen. Het PV van een deurwaarder is immers een rechtsgeldig document! De RVB is dan ook verbijsterd dat mensen zo ver gaan tot een deurwaarder in twijfel te trekken. In ieder geval bewijst dit alvast dat het een goed idee was een deurwaarder aan te stellen, proficiat Jean Yves!

Hoe dan ook, wij verzetten ons niet tegen een hertelling. Maar deze moet dan eveneens op rechtsgeldige manier gebeuren. De RVB raadt de ontevreden niet verkozenen dan ook aan om rechtstreeks contact op te nemen met de deurwaarder. Een brief met wat "bredere uitleg" zal worden gestuurd naar deze 3 leden.

- BVVF-ondersteuning aan het kampioenschap 2016. Clubs mogen administratieve hulp vragen aan de secretaris voor het organiseren van het kampioenschap. Aangezien deze betaald wordt door de BVVF.

(Vervolg op volgende bladzijde).

11. Diversen

- Rochehaut - Johan Van Heule vraagt om de onderhandelingen terug opnemen voor deze site. Dit wordt goedgekeurd, de RVB vraagt Johan en een voorstel te formuleren @ RVB. Een snelle reactie zal volgen.
- Vraag reddingsboei van de 7-Meuses. Deze is verdwenen. Christian Croonenborghs vraagt om een nieuwe te mogen plaatsen. Wordt toegestaan budget max = 300 €. Indien meer aub overleggen met RVB.
- Han sur Lesse beschadiging "overstap over draad" is beschadigd. Ok voor Yves Borreman om de boer en ook aan Marc Vandersmissen een prijs te vragen voor de herstelling.
- Aankoop terrein te Coe. De RVB ondersteunt Louis in zijn acties. De RVB vraagt een schriftelijk voorstel van Louis, met duidelijke omschrijving van de voorwaarden, ligging en contractvoorwaarden, huurtermijn enz.
- De nieuwe RVB benoemt Jean Solon tot secretaris. Zijn hoofdzakelijke taak is de dagelijkse administratie regelen van de Federatie. Beslissingen die de Federatie engageren worden niet door hem genomen, maar voorgelegd aan de RVB. Een werkgroep zal een duidelijke takenlijst opstellen voor Jean met wat wel en niet tot zijn takenpakket behoort. Dit zal gebeuren in overleg met Jean. Wij willen komaf maken met de onduidelijkheid die er heerste in het verleden.
- Vakantie Jean. 20 juli tot 17 augustus wordt bevestigd. De RVB wenst hem een prettige en zorgeloze vakantie.
- Brevet voor Ronnie Mens. De RVB vraagt meer info @ Koen en of hij de verantwoordelijkheid neemt voor het toekennen brevet?
- Betalen factuur deurwaarder wordt goedgekeurd.
- Ieder contact met VSDC moet verplicht passeren via de RVB.
- Ontslag huidige leden RVB te bevestigen voor de AV van 2019, (uit praktische overwegingen) nog te overleggen met afwezige leden RVB.
- Sergio Henin krijgt toelating om een cursus te beginnen als hulpmonitor bij Fou d'L op voorwaarde dat alle officiële voorwaarden vervuld zijn.
- Jean-Claude Bodart vraagt zijn opleiding hulpmonitor te starten bij Trike Valley (Tom Haagdorens). De RVB gaat akkoord.
- Fou d'L meldt een incident van op de leshelling, echter zonder gevolgen. Verzekering moest niet tussenkomen.
- Jan Van Gent meldt een incident eveneens zonder gevolgen. Verzekering moest niet tussenkomen.
- De meteo stations Piou Piou zullen geleverd worden in juli.
- Volgende vergadering + aanwezigheid juli/augustus te bepalen via Doodle (Jean-Yves)

11. Kampioenschap Delta.

Is niet doorgegaan omdat een aantal praktische (veiligheids-) voorwaarden in extremis niet konden worden vervuld. De organisatoren vragen de BVVF om tussen te komen in reeds gemaakte kosten. Volledig of gedeeltelijk. Dit zal overlegd worden samen met de werkgroep competitie.

Verslaggever: Ronald.

VERSLAG VERGADERING RAAD VAN BESTUUR VAN 1 SEPTEMBER 2016

Aanwezig: Jean-Yves Squifflet, Ronald Pincket, Jochen Zeischka, Olivier Georis, Nathanael Majoros, Leen Mortier, Christopher Hamilton.

Datum volgende Raad van Bestuur + Algemene Vergadering :

Donderdag 6 oktober (bij Ronald)

Woensdag 9 november

Donderdag 1 december

Donderdag 19 januari 2017.

Algemene vergadering: 11 februari 2017. Plaats en datum nog te bevestigen ivm beschikbaarheid zaal.

Uitzonderlijke Algemene Vergadering een eerste op 11 februari waarvoor 2/3 leden moeten aanwezig zijn voor geldigheid.

Indien geen 2/3 wordt de Uitzonderlijke Algemene Vergadering gesloten en gestart met de gewone Algemene Vergadering.

Brevetten

Jack Paulissen : Hulpmonitor parapente, beperkt tot Airsport.

Positief advies: volledig dossier is ingediend.

Rudi Roelens : Observator parapente.

Positief advies.

Theorie-examens en lessen luchtvaartreglementering.

Jean Yves zal de data coördineren met Jean Solon, dit wordt verder gezet zoals voorheen.

Vliegplaatsen

1/Voor de site COO hebben Louis Neys en Claudi Legros grote inspanningen geleverd om een perceel aan te schaffen vlakbij de start van Coe. Dit terrein is bovendien een landing en verleent de toegang tot de start en de parking (erfdienstbaarheid) Dit is belangrijk voor het voortbestaan van de site. Zie artikel in de Fly.

2/ Op de terril van Hornu werd een infobord geplaatst, kosten voor het paneel: 138 €. De initiatiefnemers vragen dat de Federatie dit betaalt. Uitzonderlijk gaat de RVB akkoord. De RVB vraagt dat vanaf nu altijd eerst een budget aanvraag wordt ingediend. Het zou een ongezond precedent zijn dit goed te keuren zonder hier op te wijzen.

Goedkeuring voor kleine budgetten kunnen bekomen worden in een kort overleg met de verantwoordelijke van de sites: Christopher Hamilton. De kosten moeten goed gemotiveerd zijn en budget gekend alvorens aan te vragen. De aanvraag moet wél gebeuren per mail om misverstanden en polemieken achteraf te vermijden. hamiltonbolton@gmail.com

(Vervolg op volgende bladzijde).

VERSLAG VERGADERING RAAD VAN BESTUUR VAN 1 SEPTEMBER 2016 (vervolg)

Vliegplaatsen (vervolg)

3/ Aanvraag aankoop machine voor onderhoud vliegplaatsen Hornu: 2 à 3.000 € voor occasie.

De Raad vindt de aanvraag onvoldoende gedetailleerd voor een dergelijk budget: frequentie gebruik, hoe groot is de te onderhouden oppervlakte? Wat zijn de jaarlijkse onderhoudskosten voor een gekochte machine? Zijn er alternatieven? Wat is het budget voor de huur van een dergelijke machine? Indien aangeschaft is er mogelijkheid dit te delen met andere sites? Enz. Men begrijpt allicht dat het niet de RVB die dit allemaal moet uitzoeken...

De RVB stelt voor om een gelijkaardige machine te huren, gezien het hoge budget.

Werkgroepen:

De eerste "Kick-off vergadering" van de werkgroepen gaat door op 7/9 in het centrum St Maarten Veldeke 1 in Zaventem om 19 uur.

Werkgroep IT (verantwoordelijke: Natha)

Natha stelt voor om eens na te denken over een andere benaming voor de federatie. De officiële naam BVVF FBVL blijft weliswaar behouden maar dit belet niet nog één andere Naam te bedenken die zowel voor Frans Nederlands als Engelstaligen begrijpelijk is. Zoals bvb. : SNCB NMBS maar de website is www.b-rail.be of www.belgianrail.be.

Een goede naam wordt niet zo meteen gevonden. Een oproep aan de leden om een naam te bedenken zal in de Fly gepubliceerd worden.

Betreft mailbox vd Federatie: Natha meldt de eerste observaties ivm de mailbox info@fbvl.be. Opmerkelijk is alvast dat er 4 aanvragen waren voor bi-place op één maand tijd. De observatie van het mailverkeer wordt verder gezet.

Betreft software projectbeheer werkgroepen.

Dit betreft een software die we wensen te gebruiken voor de communicatie van het beheer van de projecten voor de werkgroepen: Jochen raadde aan in de vorige vergadering om Base camp te gebruiken. Dit kost weliswaar 30 €/maand. Asana zou een gratis alternatief zijn. Er wordt beslist om dit voorlopig eerst uit te testen.

Toelichting: In een werkgroep wordt veel informatie gedeeld. Dit resulteert makkelijk in een paar 100 mails in paar weken tijd. Weliswaar kleine stukjes tekst maar ontzettend veel mails. En die lopen nog eens allemaal door elkaar... Bijzonder verwarrend. Base camp (& gelijkaardigen) bieden een platform waar een aantal mensen zich kunnen op inschrijven en dan toegang krijgen tot de werkgroep waar zij actief in zijn. De teksten komen allemaal netjes onder elkaar en dat kan men lezen als één verhaal, zonder 35 mails te moeten openen...

Een erg praktische manier van werken, zeker voor groepen van mensen die slechts nu en dan contact hebben en op een grote afstand van elkaar zitten. Bovendien bieden dergelijke software ook gemeenschappelijke agenda's. Het is best om deze tools eerst op poten te zetten. (Er zit dus wel degelijk "schwung" in het nieuwe team ☺)

Werkgroep communicatie: Verantwoordelijke Leen

Voor de Fly is er een artikel over BPO & een artikel van een leerling parapente.

De afgesproken Format voor teksten is : Word. PDF teksten zijn erg moeilijk te bewerken (aldus Leen)

Ronald wenst voor de digitale Fly een herkenbare "Fly look" maar met meer "mogelijkheden" dan een papieren copy. Interactief, filmpjes en aantrekkelijk fotomateriaal.

Een papieren copy bekomen zal geen probleem zijn. Het volstaat dit te melden bij het betalen van het lidgeld. De (werkelijke) extra kosten van het printen en versturen van de papieren copy zal wel worden doorgerekend aan het lid die hiervoor kiest. Het is zonneklaar dat de papieren copy minder foto en beeld materiaal zal bevatten dan de digitale copy.

Offerte bij 2 drukkers is in aanvraag.

Newsletter: Ook dat is inderdaad een handig communicatie middel. Dit willen wij in de eerste plaats gebruiken voor communicatie van dringende en belangrijke zaken. Soort "nieuwsflash". Wat van kapitaal belang is voor een Newsletter is dat deze als "interessant" of "belangrijk" wordt ervaren. Om pakweg om de 2 weken (zoals in Duitsland) met interessante, belangrijke en relevante informatie te hebben, dat is gewoon onmogelijk. Daarom wordt er voor de Newsletter geen vaste frequentie van publicatie afgesproken. (Hoewel dit later nog zou kunnen veranderen) Alle aandacht gaat in de eerste plaats naar de digitale FLY.

Hoe dan ook, dit is nog niet voor meteen, momenteel beschikt de Federatie over slechts een zeer klein aantal mailadressen van leden. (komt door de vroegere manier van werken) maar de RVB is vast besloten ook hier "schwung" in te brengen.

Werkgroep Vliegplaatsen (verantwoordelijke Christopher)

De "Pioupiou's" zijn aangekomen en zullen binnenkort worden geïnstalleerd op verschillende vliegplaatsen. Dit zijn meettoestellen die de windrichting, windkracht max min en gemiddelde bepalen. Deze waarden zullen op internet te consulteren zijn. Het is een heel mooi design, in de vorm van een vogel, met ingebouwde GPS en (of course) internet verbinding. De antenne zit in de staart en de energie komt van.... de wind.

De nieuwe apparaten zijn bestemd voor de sites van Coö, Prayon, Beauraing. Jean Yves heeft een eveneens een balise aangeschaft voor de site 7 Meuses, dit in het kader van zijn school.

Christopher is begonnen met de site verantwoordelijken te contacteren in verband met hun wensen, ideeën enz.

Lijst van siteverantwoordelijken zal verspreid worden wanneer alles afgerond is.

Belangrijkste info ivm de sites:

Ouren: een nieuwe vliegplaats met hoogteverschil: 100m Het terrein werd zeer mooi aangelegd, een samenwerking tussen de lokale piloten en de gemeente. Men is nu bezig met de aanleg van een zuidstart. Vanaf de startplaats Ouren werden er al mooie crossvluchten uitgevoerd richting Coö en zelfs richting Franse Ardennen. Opgelet airspace Luxemburg!

Vriendelijke en open minded omwoners. Landing is op proef voor 6 maanden. (testperiode voor de landbouwer) Omzichtigheid is hier dus geboden. Dat is het trouwens altijd! Meer info over deze site zal gepubliceerd worden op de website van de Federatie.

(Vervolg op volgende bladzijde).

VERSLAG VERGADERING RAAD VAN BESTUUR VAN 1 SEPTEMBER 2016 (vervolg)

Werkgroep Clubs (verantwoordelijke Olivier)

Olivier overloopt de verschillende clubs en noemt de verantwoordelijken. Sommige clubs moeten nog iemand aanduiden. Enkele clubs waren hem niet bekend. Lijst zal worden doorgestuurd voor publicatie wanneer volledig. internet site van de Federatie zal worden geactualiseerd.

Werkgroep Wedstrijden (verantwoordelijke Natha)

Rapport/verslag BPO2016 Dit zal worden gepubliceerd in de Fly.

BPO 2017-2018:

Antwoord van Aerogliss betreffende BPO 2017 in St André les Alpes moet niet verwacht worden voor midden september. Aerogliss geeft aan dat Augustus in ieder geval erg druk is aldaar. Logisch want dan is het daar goed vliegen. (althans in de meeste jaren) Een mogelijk plan B wordt besproken met een andere bestemming. Beslissing is dat de keuze moet gemaakt worden voor half oktober.

2018 zou makkelijker te realiseren zijn. Daar zijn een aantal ideeën, maar nog niet concreet. Natha is in gesprek met een paar verantwoordelijken van locaties. Hij wenst echter niets aan te kondigen zo lang er ook geen basis van akkoord is.

Werkgroep jongeren (= tot 25j) Wordt aangezwengeld door Jean Yves ☺

Jean Yves probeert jongeren te motiveren om iets op te zetten: Thibaut Voglet heeft een aantal clubs aangeschreven en van allen positieve reacties gekregen. Bereidt een tekst voor de Fly. Wij gaan hem in dit verslag niet het gras voor de voeten wegmaaien. ☺☺ Binnenkort leest u alles hierover dus in de Fly.

De RVB feliciteert Thibaut en moedigt hem aan in zijn initiatief.

Werkgroep vrouwen(verantwoordelijke Jean Yves.)

Heeft enkele ideeën gelanceerd en wil ook de dames in de Federatie aanmoedigen initiatieven te nemen in onze gemeenschap.

Dames met ideeën nemen best contact op met Jean Yves (allen daarheen ☺)

Werkgroep reglementering.

Wim Verhoeve heeft ons gemeld dat hij hier graag zijn bijdrage wil leveren.

Werkgroep opleiding. (verantwoordelijke Koen Michiels)

Koen Michiels zal dit leiden en verder zetten. Meer hierover na de eerste bijeenkomst van de werkgroepen. Koen was de afgelopen zomer druk in de weer met zijn parapente school.

Werkgroep deltisen (Verantwoordelijke Jochen)

Niet meteen iets te melden, Jochen wenst gewoon een “platform” tot dialoog onder deltisten.

Commerciële duovluchten in België ?

Verschillende piloten hebben dit ter berde gebracht. “Bi place Pro” verzekeringen moeten eens van nabij bekeken worden. Het reële risico afwegen tegenover premie.

Natha wijst er op dat er 4 mail aanvragen waren in één maand tijd. Er is dus zeker vraag er zijn mogelijkheden. Verzekeringen moeten eens bekeken en onderhandeld worden. Duo-vluchten zijn alvast een interessante promotie voor onze sport. Op te merken valt dat hier sprake is van spontane aanvragen, zonder enige vorm van publiciteit of profilering. De taak van de Federatie is eveneens het promoten van onze sport. Hier moet dus werk van worden gemaakt... Het zou een mooie “schwung” kunnen zijn voor onze sport. Als dit tenminste serieus en vakkundig wordt aangepakt.

Ondersteuning BAPO 2017 (Belgian Ardenne Paragliding Open)

Antoine Lacroix heeft dit gelanceerd, zou dit graag zien gebeuren. Vraagt om dit op de rails te zetten. Te bekijken met Koen en Lode en Natha. RVB vindt dit een prima idee. Ook hier moeten we voor “schwung” zorgen.

EHPU.

Karel Vanderheyden stuurde een mail met een vraag van de EHPU. Door tijdsgebrek wordt hier niet dieper op ingegaan. Deze vraag zal worden behandeld door Ronald en Jean Yves. Zij zullen in overleg met Karel de vraag beantwoorden.

Diversen

Mail Côte d’Opale

Ronald zal het antwoord sturen.

Mail Jean-Pol Vanleuven

Jean Yves heeft deze mail reeds beantwoord.

Teuven

De leshelling aldaar is gesloten, dat meldt ons Jack Paulissen. De Raad bedankt Jack voor de geleverde inspanningen voor deze leshelling. Als assistentie nodig is, dan zijn er mensen ter beschikking in de RVB om dit te bekijken.

Factuur Aviabel

Jean mag dit eerste gedeelte van de factuur betalen.

Afsluiting.

De vergadering is verlopen in een opperbeste stemming. Er staat heel wat op stapel, de verwachtingen zijn dan ook hoog gespannen.

Verslaggever: Ronald.

Mogelijke bijkomende dekkingen bovenop de BVVF-basisverzekering

Hiervoor dient u dus eerst de BVVF-basisverzekering onderschreven te hebben (samen met uw lidgeld).

Dekkingsperiode: van de dag van betaling tot 31 december van het lopende kalenderjaar.

Dekkingen bij overlijden en lichamelijke letsels ten gevolge van een vrije vlucht –ongeval

	Dekking basisverzekering	Bijkomende dekking	Totale dekking	Supplement per jaar
<u>Optie 1</u> Enkel overlijden	3.750,00 €	25.000,00 €	28.750,00 €	15,00 €
	3.750,00 €	50.000,00 €	53.750,00 €	30,00 €
	3.750,00 €	75.000,00 €	78.750,00 €	45,00 €
	3.750,00 €	100.000,00 €	103.750,00 €	60,00 €
	3.750,00 €	125.000,00 €	128.750,00 €	75,00 €

	Dekking basisverzekering	Bijkomende dekking	Totale dekking	Supplement per jaar
<u>Optie 2</u> Enkel blijvende invaliditeit (1)	7.500,00 €	25.000,00 €	32.500,00 €	45,00 €
	7.500,00 €	50.000,00 €	57.500,00 €	90,00 €
	7.500,00 €	75.000,00 €	82.500,00 €	135,00 €
	7.500,00 €	100.000,00 €	107.500,00 €	180,00 €
	7.500,00 €	125.000,00 €	132.500,00 €	225,00 €

	Dekking basisverzekering		Bijkomende dekking		Totale dekking		Supplement per jaar
	Overlijden	Medische kosten	Overlijden	Medische kosten	Overlijden	Medische kosten	
<u>Optie 3</u> Overlijden + medische kosten	3.750,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	28.750,00 €	5.000,00 €	85,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	53.750,00 €	7.500,00 €	170,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	78.750,00 €	10.000,00 €	255,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	103.750,00 €	12.500,00 €	340,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	128.750,00 €	15.000,00 €	425,00 €

	Dekking basisverzekering		Bijkomende dekking		Totale dekking		Supplement per jaar
	Blijvende invaliditeit	Medische kosten	Blijvende invaliditeit	Medische kosten	Blijvende invaliditeit	Medische kosten	
<u>Optie 4</u> Blijvende invaliditeit (1) + medische kosten	7.500,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	32.500,00 €	5.000,00 €	100,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	57.500,00 €	7.500,00 €	200,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	82.500,00 €	10.000,00 €	300,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	107.500,00 €	12.500,00 €	400,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	132.500,00 €	15.000,00 €	500,00 €

	Dekking basisverzekering			Bijkomende dekking			Totale dekking			Supplement per jaar
	Overlijden	Blijvende invaliditeit	Medische kosten	Overlijden	Blijvende invaliditeit	Medische kosten	Overlijden	Blijvende invaliditeit	Medische kosten	
<u>Optie 5</u> Overlijden + blijvende invaliditeit (1) + medische kosten	3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	28.750,00 €	32.500,00 €	5.000,00 €	110,00 €
	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 €	220,00 €
	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 €	330,00 €
	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 €	440,00 €
	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 €	550,00 €

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

BVVF-lidgelden en -verzekering 2017

	Zonder verzekering (1)	Met verzekering (2)
Gewoon lid	65 €	90 €
Eerste lidjaar	50 €	75 €
Na 31 augustus 2017	20 €	45 €
Verzekering BA duo-passagiers (3)		+ 50 € / + 150 € / + 300 €
Verzekering hulpmotor (4)		+ 25 €

- (1) De lidkaart wordt pas afgeleverd indien u een bewijs opstuurt naar het BVVF-secretariaat dat u een verzekering Burgerlijke Aansprakelijkheid voor het beoefenen van deltavliegen en/of parapente bezit (polisblad en bewijs van betaling).
- (2) Dekking mogelijk van 20 december 2016 tot 31 december 2017. Zie punt (5) hiernaast voor de dekkingen. **Repatriëring is niet gedekt, voor uw verplaatsingen naar het buitenland wordt een reisverzekering (type « assistance ») ten stelligste aanbevolen, waarbij deltavliegen of parapente NIET opgenomen is in de uitsluitingen.**
- (3) Bijkomende verzekering (bovenop het lidgeld met basisverzekering) Burgerlijke Aansprakelijkheid ten opzichte van vervoerde derden tot **325.000 €** per passagier (geen vrijstelling) met "aangenomen" burgerlijke aansprakelijkheid tot **114.500 €** en eerste hulp –kosten voor passagiers tot **10.000 €**, enkel voor houders van het **BVVF-brevet van Duopiloot** tijdens **niet-commerciële duovluchten**. Deze verzekering kan genomen worden per vleugel/scherm, waarbij meerdere gebrevetteerde BVVF-Duopiloten verzekerd zijn als ze vliegen op dezelfde vleugel of hetzelfde scherm. **Premie per vleugel/scherm: 300 €, per individuele piloot: 50 €.**
- Niet-commerciële duovluchten met (en zonder) hulpmotor** zijn gedekt voor houders van de **BVVF-brevetten van Duopiloot en XC-Piloot**, mits betaling van de hulpmotorverzekering (zie nota 4) en een bijpremie van **150 €**, dus mits bijbetaling van 175 € (delta) of 225 € (dorsale paramotor).
- (4) Bijkomende verzekering (bovenop het normale lidgeld met verzekering) **uitsluitend voor gebrevetteerde XC-Piloten**. Mits een supplement van 50 € betaalt de BVVF uw lidgeld van de Belgische Paramotor Federatie, maar u moet nog uw gegevens invoeren op de BPMF-website. Deze verzekerings-uitbreiding dekt enkel parapentes en delta's met hulpmotor die te voet kunnen gestart worden (en dus geen paramotors met trikes noch DPM's).

(5) VERZEKERING:

AVIABEL, Louizalaan 54,1060 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 3000 €.

Geografische uitgestrektheid:

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

BETALING ENKEL PER OVERSCHRIJVING MET VOLLEDIGE VERMELDING VAN NAAM EN ADRES OP BVVF-BANKREKENING:

ING 310-0902218-10 - IBAN: BE41 3100 9022 1810 - BIC : BBRU BEBB

Dekking door de verzekering vanaf dat het lidgeld betaald werd, het uittreksel geldt als bewijs. De lidkaart met verzekeringsattest wordt afgeleverd in de dagen die volgen op de betaling. Het abonnement op het BVVF tijdschrift "Fly!" is in het lidgeld inbegrepen.

VOLGENDE THEORIE-EXAMENS

Data: donderdag 20 oktober om 19u30;
donderdag 17 november om 19u30;
donderdag 15 december om 19u30.

Plaats: « Centrum Sint-Maarten », Veldeke 1 – Zaventem (zie plan).
Parking op grote markt gratis na 18 u maar niet vergeten parkeerschijf te plaatsen.

Inschrijven: 5 € op BE41 3100 9022 1810 met vermelding «theorie-examen» + datum.

Breng schrijfgierief mee ! (pen).

VOLGENDE LES LUCHTVAART-REGLEMENTERING

Datum: donderdag 24 november om 20u.

Plaats: Centrum Sint-Maarten, Veldeke 1 – Zaventem (zie plan).).
Parking op grote markt gratis na 18 u maar niet vergeten parkeerschijf te plaatsen.

Inschrijven: 5 € op BE41 3100 9022 1810 met vermelding «les luchtvaartreglement.»

Breng schrijfgierief mee ! (papier en pen).



The Need for Speed

In order to fly faster, exploiting the day's true potential, it's important to have the fundamentals dialed. Whether that be thermalling or understanding possible routes. When to "change gears" or choosing lines that flow over the terrain. Notice there's no mention of a heavy foot yet.

Flying faster is at the top of the progression pyramid & without the lower levels in hand we will rely more on luck and less on skill. Thermalling is the cornerstone of XC flying and this level should be cemented. A strong technique is needed to "earn moves" whatever hand nature deals us, without them it's impossible to play this 3D chess game.

Principles of Flying Faster

There are four ways to increase our average speed over the ground.

1. Learn to thermal well.
 - Thermals aren't everlasting, stealing as much height before it shuts down is vital so we can play further reaching moves.
 2. Only take what you need. Invest time, not squander it. This is difficult in the beginning, so take more than you need. In time you'll spend less time climbing and more time gliding.
 3. Choose solid lines that go with the flow of the day. Following this "flow" of both sun & wind will see less height lost, needing less time spent climbing.
 4. Glide at the right speed for the sky ahead.
- Head winds and sink drastically affect our glide and we should be able to use the full speed range of our equipment.

Changing Gears

When approaching a stable sky or crux in flight, it's often best to gain altitude. A very different tactic to blasting through an active sky. Pilots mention "changing gears", this is often confused with just the speed we fly in approaching conditions. It's more subtle than that. When changing gears we should also revise the climb strength it is acceptable to turn in. When high in active air it pays to not take weak climbs, adjusting to the feel of the day. Pushing on until we find something worth turning in, within reason.

When tiptoeing over a blue, stable landscape where getting low under inversions could mean getting stuck or worse, going down, it's crucial to stay as high as possible. Gliding to reliable hot spots. Features that will "spike" über-hot air through the

ground level stability. In survival mode speed is not important, so taking weaker climbs to top up is advised. Understanding what the sky ahead will potentially yield while at the same time ruling out unlikely triggers will see pilots cross these barren lands unscathed, though sometimes it's better to be lucky than skilled.

Speed-to-fly

Modern instruments can give us our real time glide ratio over the ground. Playing with this by using our speed system can mean the difference between getting somewhere too low to climb out or arriving at a good height over a tear away point.

A rule of thumb I use in a head wind is to use as much gas that is needed to see my ground speed approach my trim speed. This is for best glide. However best speed for a strong climb ahead should be as much as possible and still hold the nose open. It often hurts performance more to fly too slowly than too fast. Though care should be taken close to the terrain.

Hurting through Turbulence

Sometimes the correct "speed to fly" can be full speed. The nose of our glider can become fragile at these angles of attack. When things go wrong it's often dramatic. It's important to have a strategy for holding the nose open at higher speeds, in less than benign conditions.

Over the years there have been two schools of thought on how to achieve this. The first used the speed bar & the other utilizes the rear risers. Both have pros and cons. Some are more practical than others. As time wore on the manufacturers have made things easier on us by including balls or loops on the rear risers. And even more recently included clever attachments between C and B risers. So the profile can be pulled down without the "step" effect.

Speed system control

Slightly outdated but this involves pumping the speed system to effectively move the wing forward and backwards, depending on what's needed. In theory & with practice it could



be very useful, though upon closer inspection it uses very large and clumsy muscles at its core of control. Our quadriceps. The larger the muscle the less sensitive it is.

Rear riser control

Using the rear risers to arrest strong pitch and yaw movements seems to tick many useful boxes. Feedback is through our weaker wrist muscles, allowing us to react more precisely.

Control with the rear risers is similar to using the brakes. However the pressure needed is slightly more. It's important to allow the wing to fly after big inputs. Only using what you need for as long as you need it. I like to use the phrase "be a mirror to the air". If it shouts at us, shout back. Hear a whisper, whisper back.

All techniques are far from perfect. However it's the best solution we have to the problem of holding the nose open in rowdy air.

Don't Look Down

In the early years there was some not-so-great advice banded about. Back then the consensus was that looking at our wings was only for the uninitiated. That we should be able to know what the wing was doing by feel alone.

Though there is some truth in it certainly, in my opinion, does not apply to some situations & flying at speed is definitely one of them. Our eyes are far quicker at detecting deformations & movements in the leading edge that can lead to a high speed blow-out.

Reacting to what we see is faster than "feel" in this instance, as the muscles that we are "feeling" this through are large. Usually if you feel the speed line go slack it's already too late. Free fall is about occur until the passive safety kicks in.

This is an edited version of a chapter from Kelly Farina's new book "Mastering Paragliding".
www.austrianarena.com

Order on: <http://www.xcmag.com/masteringparagliding/>

Ever wondered why the same faces consistently climb out? Effortlessly carving around even the lightest thermals, breaking through an inverted sky like a hot knife through butter. Is it that high aspect ratio glider with its 3% better sink rate? Have they sold their soul to the devil? Or is it something simpler & more conceptual? Could it be that if practiced hobby pilots can master it too? I argue yes it is more simple but easy is not a word I'd use.

So what truly separates novices from the so called "Sky Gods" (a term I prefer not to use, as it implies an unattainable level). Simply put they are making fewer mistakes. Mistakes made universally across the globe.

The more-versed are making fewer mistakes in either their "carve", their orbit around the thermal OR the strategy with which they map the climb. Homing in on the strongest part, spending as much time as possible in it. And of course it can be both. Highlighting the importance of skill over equipment, as any advantage gained is often down to fewer mistakes.

The Common Mistakes

The Wide Turners

Novices tend to turn too wide, needing much larger thermals. Spending much of their carve outside of the core.

The Swing Through

Due to long lines paragliders have a large pendulum instability. This is more apparent when changing direction or when turbulence goes unchecked. This is felt as an increase in speed as the pilot swings through under the canopy. Converting height to speed is not ideal, especially in light lift. Vario readings become wildly inaccurate while swinging around.

The Kick Out/Drop In

Ideally the carve should be as smooth as possible. Often when initiating the "flow" (a series of 360s) the wing returns to level flight, producing a sequence of 90 degree turns followed by a loss of height, as the energy is lost. Usually it's when not enough roll (weight shift) was applied in conjunction with brake input. Equally inefficient is when too much roll and brake are applied, this leads to the leading edge "dropping in". This spiral entry turn will almost certainly see the instrument go silent as the climb rate may not support this level of aggression.

Both these entries are very inefficient as it takes time to get the glider flying smooth & level again before attempting to re-enter the flow.

The difference between the Master & Apprentice

These three simple mistakes can make the difference between gaining or losing height when things get tough. Careering in & out of the core whilst swinging around under the canopy in a weak climb will almost certainly see a pilot land soon after. As the climb just didn't allow that amount of inefficiency, whether it be the inability to home in on the center due to untrue vario readings or just too much height was converted to speed. Either way, the more technical the climb the more "technique" is required.

What makes a day technical?

Remember that almost everyone come up when conditions are booming, sometimes it's hard not to but it's not always the case. It's often the less experienced that seem to be the first to suffer when the day gets technical. By technical I refer to the qualities of the climb, usually narrower and lighter. Adding wind into the equation can increase the technicality tenfold.

The Path of Progress

There are three keys steps to owning a strong thermalling technique, these need to be learnt & practiced in order. Skipping steps will undoubtedly give poor results. Some may argue but I see the order something like this:

1. Correct Radius
2. Clean it up
3. Move it around the sky, cleanly and without the usual penalties

The first step helps pilots from turning too wide. Many years ago on an XC flight I noticed some common themes, one was that it took me 16 seconds to complete each 360. Answering the question, how tight should we turn. An answer in meters is unhelpful, as we have no way of measuring but everyone can count. This became my rule of thumb, coined the "4 for 90" rule. Meaning each 90 degrees should be completed in 4 seconds.

It's important to have the correct radius when thermalling as we wish to put a saucer on a plate and not the other way around. Figuratively speaking. As a wide, unwieldy turn (plate) can be in and out of a smaller climb (saucer) or just around in the weaker part, never exploiting its true potential. This is a compromise of radius vs sink rate, allowing us to place our flow where we need it the most, in the narrower core. (See the cone & saucer/plate diagrams)

Next we need to concentrate on cleaning up our "4/90" carve or "flow". Acting as suspension, the pilot takes out the bumps,

swings and surges. The smoother we can travel under the wing, without any large changes in speed the better we will climb. This smoothness alone can help one pilot out climb another.

Over the years I've noticed that all good pilots are bound by a simple idea. This is called the "Golden Rule". Simply stated it says "no matter how their wing moves overhead the pilots speed through the air shall remain as constant as possible". With less height converted to unwanted speed, we will climb better.

The third and final stage of learning to flow is the ability to open and close our carve in the desired direction. Moving towards the core while mapping & all without the penalty of height loss.

An important byproduct of this smoothness means we can trust our instruments reading, allowing us to open our orbit in the right direction, more accurately. Enabling the higher level to be learnt, mapping. This is the soul of our sport and is arguably the real difference between the Master & the Apprentice.

This is an edited version of a chapter from Kelly Farina's new book "Mastering Paragliding".

Kelly approaches pilot progression in a systematic, logical way. From understanding the basics of glider handling to thermalling techniques and high-level cross-country advice, he breaks the sport down into manageable stages with achievable goals. It includes:

- Mastering the basics: learning to fly smoothly, consistently and confidently
- Thermalling well: the 4/90 rule, thermal etiquette and gaggle flying
- How to plan a cross-country route and fly it successfully
- Valley winds, including where and where not to fly
- An in-depth exploration of how to fly the mountains
- High level flying: how to fly efficiently and fast
- Meteorology for pilots, including cloud assessment and the Föhn
- Thermal formation, restitution and inversions
- Real-life practical flying case studies in the Alps and Dolomites
- How to structure your learning and progress quickly using the Pyramid of Progression

www.austrianarena.com

Order on: <http://www.xcmag.com/masteringparagliding/>