

FLY!₁₁₄



BELGISCHE VRIJE
VLUCHT FEDERATIE
(BVVF) VZW
Vereniging zonder
winstoogmerk
Belgisch Staatsblad
van 22 februari 2005.
Ondernemingsnummer:
0416058635.
Maatschappelijke
Zetel: Montoyerstraat
1 bus 6 te 1000
Brussel.

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

NIEUWE

WEBSITE

WWW.BVVF.BE

4	Woordje van de Raad
4	Brevetten en Luchtvaartreglementering
6-14	Thibault Voglet : Beauraing - Champigny, 250km
16-26	Dossier vliegplaatsen : Beauraing
28	Incident te Beauraing
28	Verboden landingszone te Coo
29	Op zijn rug zijn parapente, op zijn gezicht een grote glimlach
31	Verslag van de RVB van 05/04
32-33	Verslag van de RVB van 03/05
34	Verslag van de RVB van 18/06
35-36	Verzekeringen

INFO

BELGISCHE VRIJE
VLUCHT FEDERATIE
(BVVF) VZW
Vereniging zonder
winstoogmerk
Belgisch Staatsblad
van 22 februari 2005.
Ondernemingsnummer:
0416058635.
Maatschappelijke
Zetel: Montoyerstraat
1 bus 6 te 1000
Brussel.

SECRETARIAAT

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

**NIEUWE
WEBSITE**

WWW.BVVF.BE

RAAD VAN BESTUUR VAN DE BVVF

VOORZITTER

Jean-Yves Squifflet
0474555961
jy.squifflet@gmail.com

ONDERVOORZITTER

Jan Lauwers
0473 96 53 19
jan-lauwers@scarlet.be

BESTUURDER

Leen Mortier
0473 94 93 43
leen.mortier@ond.vlaanderen.be

BESTUURDER

Philippe Mal
0477434287
philippe.mal@gmail.com

BESTUURDER

Nathanael Majoros
0473 28 98 13
fbvl@majoros.net

BESTUURDER

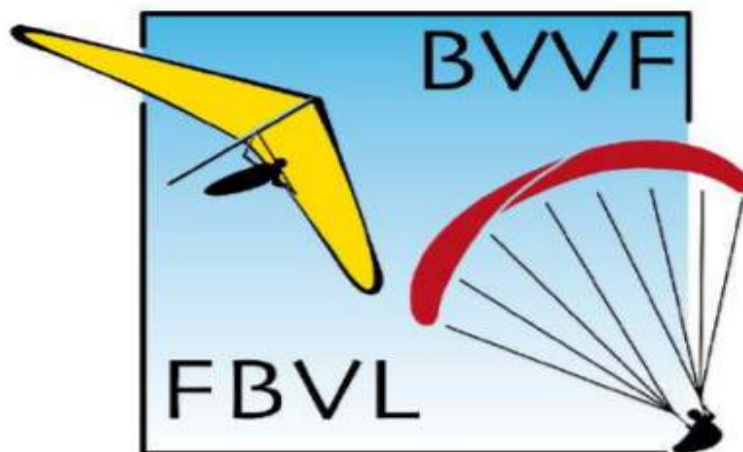
Patrick Brison
0479 900 166
pbn@skynet.be

BESTUURDER

Olivier Georis
0486 31 34 36
olivier.georis@skynet.be

BESTUURDER

Fabian Hernalsteen
0475 968 222
fabian.hernalsteen@gmail.com



Gerealiseerd door de Raad van Bestuur met hulp van Jean Solon en van Christopher Hamilton.

WOORDJE VAN DE RAAD

Beste leden,

We zitten midden in het vliegseizoen. En wat voor één! De zon, de wind en de cumuluswolken zijn ons allemaal gunstig gezind.

Lees zeker het relaas van de supervlucht van Thibault, vertrekkend van Beauraing. Beauraing, de site die we allemaal in ere moeten houden en waar er alweer een incident plaatsvond. Alstublieft: hou u aan de regels: niet-gebrevetteerde piloten vliegen daar NIET.

Aan iedereen een prachtig vliegverlof.

And fly safe!

BREVETTEN EN LUCHTVAARTREGLEMENTERING

De monitoren zijn op het ogenblik bezig met nieuwe brevetteksten.

We finaliseren dit zoetjesaan met een nieuw vliegboekje.

We zouden dit alles in voege willen stellen voor het seizoen 2019, we zijn goed op weg...

Gelijklopend zou het goed zijn de les en het examen over luchtvaartreglementering te actualiseren.

Daarvoor zouden we graag wat hulp hebben van onze leden, zodat we er zeker van zijn dat we niets vergeten en dat het overeenstemt met wat men echt moet weten om heden ten dage legaal te vliegen in België.

Dus, als u beslagen bent in één of ander hoofdstuk en u ons een handje wil helpen, dank om u te melden op info@bvvf.be

Dank bij voorbaat, goede vlucht en ... in alle wettelijkheid...

D'ABORD, JE LA PORTE.
PUIS C'EST ELLE QUI ME PORTE.
PARFAITE POUR PARTIR EN CROSS
APRÈS UNE MARCHÉ.

DOMINIK ASTEINER
CHEF DE PROJET HARNAIS
FANA DU MARCHÉ & VOL



CUMEO

intermédiaire perf légère
LTF09: B | EN: B

PURE PASSION FOR FLYING



skywalk.paragliders



skywalkparagliders

www.skywalk.info

SKYWALK

THIBAULT VOGLET - 03 MEI 2018, BEAURAING - CHAMPIGNY, 250 KM



Dinsdag 1 mei

Na een klein vluchtje vanaf de Malgré Tout, glijvluchtje achter de vliegplaats, bekijken we de weersvoorspellingen voor de rest van de week. Woensdag: te veel wind, vrijdag: ook erg winderig. Daarentegen, tussen beide dagen lijkt donderdag werkelijk goed: een goede 15-20 Noordenwind, een beetje oostelijk, en dit alles vergezeld van wolkenbasissen die 2000 m bereiken in de namiddag. Kortom, een niet te missen dag ! Zonder wachten sturen we berichten naar de vrienden om te zien wie beschikbaar is ! In volle werkweek zal iedereen zich jammer genoeg niet kunnen vrijmaken.

Woensdag 2 mei

Vorbereidingsdag tussen de lessen 's morgens en het eindejaarswerk 's namiddags. Men heeft me steeds gezegd dat grote vluchten goed voorbereid moeten worden, dus neem ik de tijd om stil te staan bij alles wat me belangrijk lijkt. De weersvoorspellingen zijn geverifieerd, het materiaal klaargemaakt, radio en vario opgeladen, de groep is samengesteld en de ophaaldienst verzekerd.

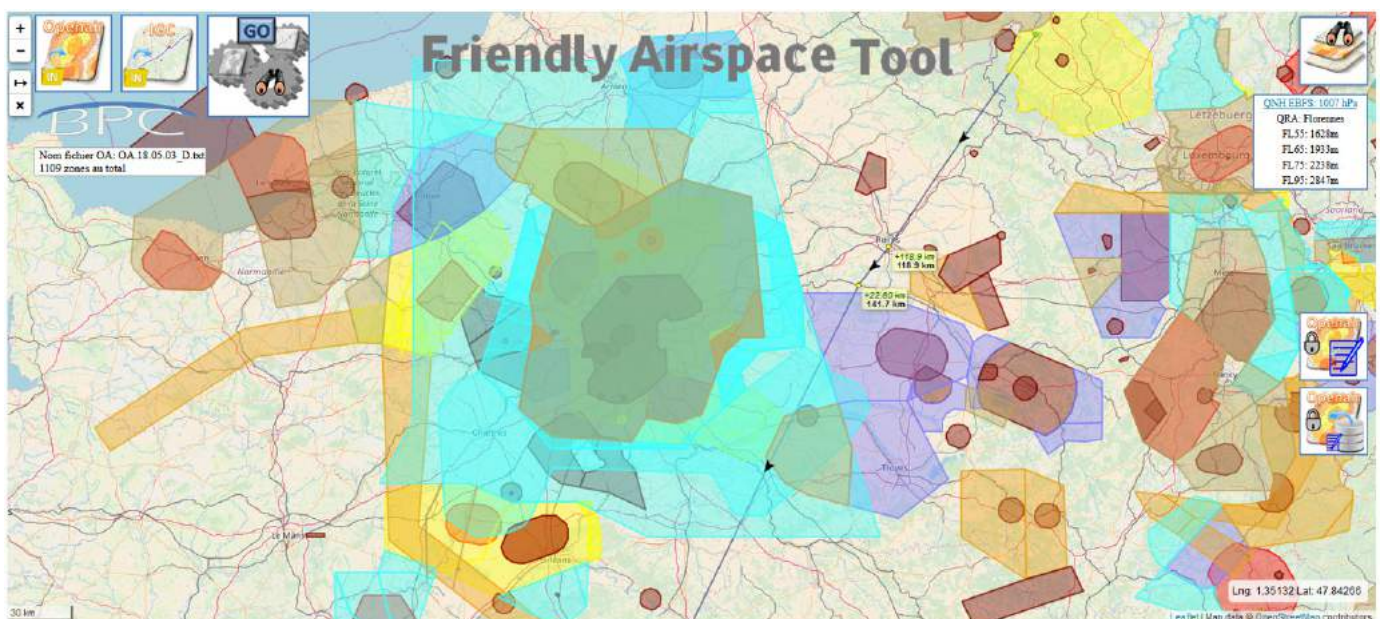
THIBAULT VOGLET - 03 MEI 2018, BEAURAING - CHAMPIGNY, 250 KM

De groep zal bestaan uit Paul, Quentin, Maurice en onze ophaler, John.

In de discussies komen meerdere objectieven aan bod, grote, kleine, ondenkbare... De vlieg-richting is snel gekozen, we zullen naar het Zuidzuidwesten vliegen. Deze as is ideaal, ten eerste omdat hij, eens we in Frankrijk zijn, van alle hinderlijk luchtruim vrij is over verschillende honderden kilometers, en daarenboven geven de voorspellingen een lichte oostelijke tendens in de noordenwind. Voor de af te leggen afstand heeft ieder zijn gedacht. Ik heb eerder dezelfde optiek als @Qdebfly (Quentin), Reims bereiken met een mooie vlucht van 115 km, en als de omstandigheden het toelaten, verder te vliegen. Epernay ? Sens ? We zullen zien wat er gebeurt.

Maar vooreerst moeten we ons over het luchtruim buigen... In België, gemakkelijker gezegd dan gedaan, het is tijdens de week en dus zijn we beperkt tot 1372m/zee, het zal de eerste moeilijkheid van de vlucht zijn. Daarna, éénmaal in Frankrijk, zitten we gebeiteld. Na Epernay zijn er de zones Seine 1 tot 6 die ons hadden kunnen vervelen maar ze hebben classificatie E (behalve de 5 die een Danger zone is), dus niet interessant voor ons als parapentist. In deze vliegrichting moeten we echter oppassen dat we ons niet te ver laten afdrijven naar het westen om de TMA's van Parijs of te veel naar het oosten om de CTR van Vatry te vermijden. En tenslotte ligt er op de weg ook nog de verboden zone van de centrale van Nogent.

Dit alles is theorie... In praktijk zullen we eerst moeten weggeraken van de vliegplaats, niet te hoog stijgen en dan verder geraken... De zones na Epernay lijken me echt ver verwijderd, en zelfs al denk ik er diep in mezelf wel aan, durf ik niet te geloven dat ik zover zal geraken.



THIBAUT VOGLET - 03 MEI 2018, BEAURAING - CHAMPIGNY, 250 KM

Woensdagavond, we hebben de afspraak vastgelegd ! 9u bij Paul om een gezamenlijke briefing te doen, 10u op de start. Vooralsnog is alles geregeld, nu moeten we enkel nog maar vliegen... Met al deze zorgvuldige voorbereidingen voel ik mij erg opgewonden, zelfs zo erg dat ik met een knoop in de maag zit. Men zegt dat men van zijn fouten leert en dat is wat ik probeer te doen, te relativeren opdat wat ik heb gedaan tijdens de eerste taak van de BAPO, waar de opwinding het haalde van het overleg, morgen niet opnieuw gebeurt. Rustig aan dus, een goede nachtrust, zonder te vergeten dat druk dient om bier te tappen en niet om te ondergaan.

Donderdag 3 mei

7u: opstaan. Er bestaan meerdere types ochtenden, waaronder die waarbij opstaan een straf is, hier is dit niet het geval, opstaan gebeurt nu met een voor mij ongewoon goed humeur ! Eerste meteo-check door het raam, en daar ziet het er niet zo veelbelovend uit, de hemel wordt afgeschermd door hoge wolken, de zon is verborgen, het zal moeten openbreken als we willen blijven hopen op een goede vlucht. Even kijken naar de voorspellingen, ze zijn nog steeds goed, goede wind en windrichting maar wolkenbasissen die een beetje later stijgen dan voorzien op de vorige dagen. Dit wordt bevestigd door de groep van de Klup, Paul stelt ons zelfs voor 30 minuten later te komen naar de briefing bij hem thuis.

Na de laatste voorbereidingen en een binnengeschrompen ontbijt ga ik richting het station Lustin om de trein te nemen naar Beauraing, waar Quentin en Momo me zullen ophalen. In de trein zet ik me aan het venster om de weersomstandigheden te observeren, het vocht is aan het stijgen en vormt cumuli, dat is al heel sympathiek. Daarna, wanneer ik de windmolens en de bomen zie, zeg ik tegen mezelf dat er toch wel wat wind staat en des te beter, dat zal ons verder brengen ! Daarentegen moeten we ons niet te veel haasten, de wolkenbasis is erg laag. Wanneer ik te Beauraing aankom met 10 minuten vertraging (klassiek, het is de NMBS...), zijn de vrienden er al om naar Paul te gaan.

Bij Paul is het, zoals gewoonlijk, weer top ! Ontvangen met een koffietje en een croissant, buigen we ons over de kaart om de vliegrichting te bevestigen, en we beginnen zelfs te dromen: « Auxerre, hoe ver is dat ? 300 ? ». Terwijl Quentin ons het dagelijks bestand met de laatste wijzigingen van het luchtruim geeft, bekijken we de lucht, wolkenstraten vormen zich, nogal wat schaduw op de grond, maar ook wolken die redelijk goed groeien... en het is nog maar 9u40 !! Per slot van rekening zouden we beter niet te lang treuzelen ! Redelijk snel laden we de wagen met de volledige ploeg: Maurice, Quentin, Paul, onze superophaler John, en mezelf.



THIBAUT VOGLET - 03 MEI 2018, BEAURAING - CHAMPIGNY, 250 KM

10u, we zijn op de start en zijn de eersten die er toekomen, dit is niet erg verassend. We maken ons klaar op de start. De windzak staat horizontaal, de wolken zijn aanwezig, de zon dringt door de hoge wolkenluiser die nog steeds aanwezig is. Kortom, alle lichten staan op groen.

Go go go ! Paul start als eerste, ik start in zijn kielzog en Quentin doet hetzelfde in het mijne. Maurice zal enkele minuten later starten. Het is vroeg, met meerderen vliegen zal het eenvoudiger maken om de pomp te vinden die ons zal toelaten de vliegplaats te verlaten. We blijven boven de helling hangen, het stijgt wat, we drijven nogal wat af, maar niets laat ons toe om echt weg te geraken. Na enkele pogingen een beetje overal op de helling, vinden we uiteindelijk met zijn vieren de thermiek die ons toelaat weg te vliegen.

Het stijgt, het stijgt zelfs nogal goed, we zitten onder de eerste wolk van een mooie wolkenstraat die zich voor de start gevormd heeft, jammer genoeg is het de eerste als we naar het noorden wilden vertrekken, het is eerder de laatste om naar het zuiden te vliegen... Maar goed, er zijn er andere wat verder, we zullen wel zien éénmaal aan de wolkenbasis, die niet erg hoog lijkt ! Na enkele toertjes in deze thermiek, bevinden wij ons aan de basis op 1050m/ zee ofwel 800m boven de grond, dus nu moeten we geen stommiteiten doen ! Quentin en Momo zijn lager gebleven en stijgen langzamer, Paul en ik vliegen aan de wolk. Daar beslissen we te vertrekken van de vliegplaats, dit moment is een groots moment van bevrijding, drie dagen vluchtvoorbereiding en de eerste stap is gelukt: van de vliegplaats weggeraken en vertrekken. Het vervolg van de vlucht kondigt zich niet simpel aan, lage plafonds, nogal wat schaduw op de grond en mooie wouden te overvliegen !



THIBAUT VOGLET - 03 MEI 2018, BEAURAING - CHAMPIGNY, 250 KM

Terwijl we aankomen bij Rienne, kondigen Quentin en Momo ons aan dat ze aan de wolk geraakt zijn en eveneens op afstand gaan. Top, men kan zeggen dat de vlucht bijna begint als voorzien ! Tot nog toe werken de wolken goed, eronder stijgen we goed en vanaf daar gaan we redelijk goed vooruit, ondanks de lage wolkenbasis. Nochtans komen we nu voor die lange doorsteek die ons van Frankrijk scheidt, op de grond zijn er bomen zover het oog kan reiken, met in het midden ervan de Croix Scaille. Hier volg ik de raad van Paul op: naar boven kijken en niet naar beneden ! Ik zit redelijk goed en dit laat me toe om verder te vliegen, terwijl Paul wat lager aan het breien is bij het begin van het woud. Ten slotte vinden we mekaar terug aan de wolk boven Joigny en we vliegen verder, zij aan zij. Tijdens deze doorsteek horen we op de radio Maurice en Quentin die respectievelijk te Willerzie en Rienne gaan landen, hun positie was een beetje anders dan de onze, wat hen waarschijnlijk zuur opgebroken is. Zoals Ben zou zeggen, Caramba ! De groepsvlucht verandert in een duo, jammer, we hadden graag allen samen willen profiteren van de goede omstandigheden!



Aan onze kant merken we een duidelijke wijziging in de luchtmassa wanneer we boven Charleville aankomen, we hebben de sluier ingehaald die boven België lag bij het begin van de vlucht, en de cumuli zijn veel discreter dan op het Ardennese massief.

Te Charleville zitten we buiten cyclus, de wolkenflarden verdwijnen en de vario is veel te stil naar mijn goesting ! Uiteindelijk, na de zone goed uitgekamd te hebben, is het ten zuiden van de stad dat we een soortement thermiek terugvinden, waar het zonder ophouden werken geblazen is. Hier is het dat het werken in duo een groot voordeel is om de beste plek te vinden en het stijgen te optimaliseren. Traag maar zeker geraken we aan de wolk die lichtjes hoger ligt dan in België, we zitten op 1430m, de timing om België te verlaten en daar de hoge plafonds te vermijden, was perfect !! Alles gaat dus opperbest, de sluier is nog steeds aanwezig, wat ons verplicht voorzichtig te zijn en vaak te draaien in thermiek, maar we vliegen verder ! Met Paul vliegen geeft me veel voldoening, want Paul is, als piloot, toch niet om het even wie, normaal gezien is hem volgen mission impossible !

THIBAUT VOGLET - 03 MEI 2018, BEAURAING - CHAMPIGNY, 250 KM

En nochtans heb ik tot dusver de indruk aanvullender te vliegen dan Paul ?! Temporiseert hij wat meer ? Wil hij niet op me moeten wachten ? Heb ik de juiste analyse gemaakt van de luchtmassa ? Ik weet het niet, maar in ieder geval, het werkt en we springen goed van thermiek naar thermiek.



Op dit moment van de dag is mijn doel nog steeds Reims, we nemen Rethel waar, die op ongeveer twee derde van de afstand is om dit eerste doel te bereiken. Ik heb deze stad al tweemaal overvlogen en er geland bij gebrek aan ambitie voor de rest van de vlucht, hier is het niet meer het geval, zowel mentaal als fysiek gaat alles goed ! Het enige probleempje, is dat ik voel dat ik binnenkort ga moeten urineren... Het is nooit erg praktisch maar als het moet, dan moet het...

Boven Rethel gaat het goed omhoog, daarachter is het echter minder gemakkelijk. Terwijl tot hier de wolken elkaar opvolgden, is er niets in het westen en lijken de wolken in het oosten ver weg en vooral, helemaal niet op onze weg. Bij het naderen van de wolk en omdat de drang dringend wordt, beslis ik me te vertrekken in de richting van de voorziene route om me te verlichten. Met maximale versneller verwijder ik me van de turbulente thermiekzone om gemakkelijker te kunnen urineren. Wat doet dat toch goed !!! Allé, men concentreert zich terug, moet een thermiek vinden en daar voel ik toch wel dat ik laag ga komen te zitten ! Niets als wolkenflard behalve ver voor ons... Achter mij volgt Paul in dezelfde richting ! Wat goed is, is dat als we laag komen te zitten, we nogmaals met 2 zullen zijn om ons te redden. Enkele plukjes vormen zich een beetje voor onze positie, onder ons: een dorp, omgeploegde akkers, dat zou moeten lukken. Als we in deze zone aankomen, voelen we inderdaad dat er iets is, het stijgt een beetje, het beweegt wat, er moet ergens een thermiek loskomen, de wolkenplukjes boven ons veranderen in een kleine cumulus, we zijn op het goede moment aangekomen, we moeten enkel « nog maar » de thermiek vinden.

THIBAUT VOGLET - 03 MEI 2018, BEAURAING - CHAMPIGNY, 250 KM

Door nogmaals als duo de zone te bewerken, slagen we erin langzaam te stijgen in zwakke thermiek, daarna in een betere tot aan de wolk. Terwijl we boven dit dorp draaien (Tagnon), hervinden we onze ophaaldienst op de radio, die ons hun vorderingen melden. Quentin is terug naar de vliegplaats gegaan om een nieuwe vlucht te proberen en Momo heeft zich als copiloot in de volgwagen genesteld om John te helpen ons te volgen met de livetrack. Een beetje aanmoediging van hen en het is vertrokken voor de rest. Vanwaar we zitten, zien we de stad en de berg van Reims, « Land in zicht, mijn kapitein ». Maar niet te vroeg juichen, we moeten nog tot daar zien te vliegen !

Traag maar zeker en nog steeds onder die wolken sluier die samen met ons vordert, bereiken we ons eerste objectief. Vanaf daar heb ik de keuze tussen verder te vliegen in de voorziene vliegrichting of een keerpunt voor de BPC te gaan ronden. Ik twijfel, maar ik denk dat ik via het keerpunt van Rehel ben gevlogen, en daarom beslis ik de eerste optie te nemen, bedenkend dat de BPC niet het objectief van vandaag is. Daarentegen is het hoog tijd om de objectieven te herbekijken, aangezien Reims bereikt werd en het nog geen 15u is, laat dat nogal wat tijd over om verder te vliegen. Vandaar dat we verder in de vliegrichting vliegen richting Epernay. Vanaf hier, zeg ik tegen mezelf, is het enkel maar bonus, ik ben al heel blij met de afgelegde afstand.

We vliegen dus verder naar de oostzijde van de berg van Reims, de thermieken volgen elkaar op en we verslinden snel de 20 km die ons scheiden van Epernay, tweede doel bereikt ! Ter hoogte hiervan pompen we de tank nog eens vol met de hoogste thermiek van de dag, we zitten op 1630 m. De luchtmassa verbetert, de sluier is minder aanwezig en dat laat zich voelen, de stijgwinden zijn sterker en de plafonds hoger. We hebben 150 km afgelegd in 5 uur vliegen, de vermoeidheid begint zich te laten voelen en ik begin pijn te hebben in de rug en in de linker heup. Paul lijkt echter net zo fris als tijdens het eerste vlieguur, hij zal dus de leiding nemen vanaf dit punt. Ik laat me gidsen, in de voorziene vliegrichting, niet wetende waar we ons bevinden en waar we heen gaan. Het gebrek aan helderheid doet me tijd verliezen in de thermieken, Paul neemt snel een transitie voorsprong op mij, hij is ontegensprekelijk efficiënter dan ik. Met een kleine oprisping van trots staat het idee dat hij van me wegvliegt me niet aan, vanaf dan neem ik meer tijd om tot aan de wolkenbasis te stijgen en versnel ik in de opeenvolgende doorsteken om mijn achterstand in te halen.



THIBAULT VOGLET - 03 MEI 2018, BEAURAING - CHAMPIGNY, 250 KM

Een beetje voor Sézanne komen we weer samen. Moe contacteer ik de volgwagen om hen te zeggen dat ik nog een laatste keer naar het plafond ga en dat ik vervolgens mijn laatste glijvlucht voor de landing zal inzetten, de pijn in mijn rug en mijn linker dij is te veel aanwezig naar mijn smaak. Maurice, als goede « recupman », weigert dat ik deze final glide doe en kondigt me aan dat ik op kilometer 192 ben, hij verbiedt me dus te gaan landen vooraleer de 200 km te hebben voorbijgevlogen en brengt me het objectief van Paul in herinnering, dat Auxerre was. Een grote boost die mijn moreel goed doet maar die toch de pijn niet wegneemt. We vliegen toch verder, waarbij we de kerncentrale van Nogent ontwijken. Paul is steeds hoger en voor me, ik zal hem niet meer inhalen.

De vermoeidheid is nu goed aanwezig, ik wring me in bochten in mijn harnas om mijn pijnlijke kant te verlichten. Mijn geest is niet helder meer, ik denk eraan te gaan landen bij elke thermiek, maar de wil neemt de bovenhand als de vario begint te zingen. Dorp per dorp, thermiek per thermiek, kom ik ter hoogte van de Seine en een veelvoud van plassen die een mooie vochtige zone op de grond vormen. De kleuren van het einde van de dag, samen met de lichtweerkaatsingen in deze plassen, zijn prachtig! Ik beslis hierboven mijn final glide te lanceren en me zachtjes te laten afdalen naar de begane grond. Deze glide zal bij de 20 km bedragen en brengt me tot in Champigny. Ik zal nog een thermiek vinden boven de landing, maar ik ben te moe en heb geen moed meer om erin naar boven te draaien.

Ik land in een staat van totale gelukzaligheid, gelukkig en euforisch ! Ik weet niet welke afstand ik gevlogen heb tot ik de hallucinante cijfers van 244 km en 7u59 lees op de smartphone. De volgwagen komt 3 minuten aan na de landing, we zullen daarna de achtervolging van Paul inzetten, die het Belgisch record zal kloppen door een vlucht van 303 km te realiseren !

In de wagen volgen de berichten van de makkers elkaar op, we waren er ons niet bewust van dat we door zovelen live gevolgd werden op de Flymaster livetrack ! We zitten allebei op onze kleine wolk, ook de felicitaties dragen bij om deze vlucht nog magischer te maken. Het is pas later dat ik me de bewust wordt van de prestatie die ik kom te maken ! Deze grote afstanden, waarvan ik vaak de verhalen heb gelezen en die me zo vaak hebben doen dromen...

Xcontest zal een afstand van 250,13 km berekenen door drie keerpunten te nemen. Het is de tweede grootse vlucht vanuit België, het vorig record van Wim met 4 km kloppend. Deze vlucht laat me ook toe om tijdelijk de leiding te nemen in de Belgian Paragliding Cup.

1. Thibault Voglet [<i>ThibaultV.</i>]	366.10 p.	
2. Bernard Bar [<i>Ben.B</i>]	324.11 p.	
3. Bertrand Fontaine [<i>berfon</i>]	156.45 p.	

PARTAGE : THIBAUT VOGLET

Ik hou eraan in eerste instantie onze buitengewone chauffeurs te bedanken: John en Maurice, zonder wie de terugkeer veel en veel langer en pijnlijker zou geweest zijn en vooral voor hun goed humeur en hun bijzondere kwaliteit als motivator, die me erg nuttig is geweest op het einde van de vlucht.

Dank aan Paul om de vlucht gedeeld te hebben en voor zijn goede raad tijdens de voorbereiding. Eveneens dank aan Quentin, die mee de voorbereiding heeft gedaan en die ons alle noodzakelijke informatie betreffende het luchtruim heeft bezorgd. Dank aan Antoine voor de lift van Beauraing tot thuis ! Dank aan mijn naasten die me steunen in deze avonturen, ik weet dat het niet altijd zo eenvoudig is. Tenslotte, dank aan mijn sponsors, die me toelaten deze onvergetelijke ervaringen te beleven !



Tot binnenkort, aan het plafond,

Thibault Voglet

De track van de vlucht:

<https://www.xcontest.org/world/en/flights/detail:ThibaultV./3.5.2018/08:21>

De video van de vlucht:

<https://youtu.be/3OUFbW29tX8>

Het klassement van de Belgian Paragliding Cup:

<https://www.xcontest.org/bpc/fr/ranking-overall/>



HIGH FUN, LOW STRESS

L'Atlas 2 est une voile intermédiaire facile, de progression à la sortie d'école, ou pour les pilotes plus expérimentés voulant croquer en confiance et sans se prendre la tête.

EN B // 6 tailles // 55-125 kg

DISTRIBUTEUR BELGIQUE - LUXEMBOURG

Atom sarl - www.atom-paragliding.com
info@atom-paragliding.com
+32496226301 - France +33667368907

REVENDEURS

Au Fil du Vent - Thierry Moreau
B6800 Lamouline
thierrymoreau@aufilduvent.net
+32 (0) 496 226301

Confluence - Yves Borremans
B6230 Buzet - Nivelles
paraconfluence@scarlet.be
+32 (0) 478 250264

Fou d'L - Jean-Yves Squifflet
B5530 Godinne
voler@voler.be / +32 (0) 474 555961

Free to Fly - Koen Michiels
B3220 Holsbeek
info@freetofly.be / +32 (0) 496 566493

Ikarus - Cris Claessen
B9850 Hansbeke
info@ikarus.be / + 32 (0) 477 922434

Coolvision - Luk Vansand
B8400 Oostende
info@coolvision.be - / +32 (0) 476 49 70 31



GIN

DOSSIER Vliegplaatsen - BEAURING

Ziehier, voor deze zomeruitgave van de FLY! het tweede dossier van de serie die gewijd is aan onze Belgische vliegplaatsen.

Ter herhaling, we zullen in deze serie de verschillende aspecten van elke vliegplaats bespreken:

- de topografische gegevens, meestal voorgesteld in een fiche;
- de officiële start- en landingsplaatsen;
- de manier waarop er gevlogen kan worden en de eventuele beperkingen;
- zijn specifieke aerologie;
- zijn positie in het patchwork van het Belgisch luchtruim.

Het doel van deze artikels is onze vliegplaatsen voor te stellen op een minder lacinieke manier dan wat er op de vliegplaatsfiche staat, die je op verschillende plaatsen kan vinden en die aanvankelijk in de vliegplaatscatalogus stond, die door de BVVF meer dan 20 jaar geleden werd gepubliceerd. We zullen proberen de nadruk te leggen op de eventuele gevaren van deze vliegplaatsen, hun eigenaardigheden, hun kwaliteiten, om zo uw keuze van vliegplaats te vergemakkelijken, en u ter plaatste toe te laten om op een correcte en volledige manier een analyse te maken van de omgeving en de op dat moment heersende vliegcondities.

Deze serie artikels zal nooit uw eigen analyses, uw persoonlijke keuzes of uw beslissingen kunnen vervangen. Het is noch het evangelie in feuilletonvorm, noch een opsomming van toverrecepten. Ze houden geen verantwoordelijkheid in van de auteurs of de personen die eraan meegewerkt hebben. Vergeet nooit dat een piloot te allen tijde verantwoordelijk is en blijft voor zijn handelingen en beslissingen en de basisregels moet toepassen die de vrije vlucht beheren:

-**OBSERVEER** de wind, de wolken, de andere piloten...

-**ANTICIPEER** de evolutie van de weerscondities, je eigen manoeuvres, deze van de andere piloten...

-**RESPECTEER** de algemene vliegeregels, het vliegplaatsreglement, de luchtvaartreglementering...

Daarenboven, welke ook de vliegplaats moge zijn, is het absoluut nodig om, **VOORALEER** te gaan vliegen:

- verzekerd te zijn voor zijn burgerlijke aansprakelijkheid voor de beoefening van de vrije vlucht –sport;

- zich te informeren over het vliegplaatsreglement om dit te kunnen naleven;

- het (de) landingsterrein(en) **op een ernstige manier** te gaan verkennen om slechte verrassingen te vermijden;

- zich vragen te stellen als er geen enkele andere piloot aanwezig is, de weersomstandigheden zijn dan waarschijnlijk slecht;

- zich vragen te stellen bij zijn eigen capaciteiten om de op dat moment heersende weerscondities aan te kunnen.

DOSSIER Vliegplaatsen - BEAURAING



Voor dit tweede dossier, na hetgeen dat gewijd was aan de 7 Meuses, gaan we praten over de niet minder vermaarde vliegplaats van Beauraing. Alle Belgische piloten hebben erover horen praten en de meesten hebben er ten minste éénmaal gevlogen, maar zijn bekendheid gaat over de grenzen heen want vele Fransen, Duitsers of Nederlanders komen er eveneens regelmatig vliegen. Deze erg gewaardeerde en druk bevlogen vliegplaats – soms te druk- is vanaf het begin een probleemvliegplaats, steeds bedreigd door sluiting, en ook een extreem rendabele vliegplaats waar records gevlogen worden. Laten we dus beginnen met zijn bewogen geschiedenis...

Geschiedenis

De eerste stappen om een vliegplaats te openen te Beauraing dateren van 1988 maar destijds weigerde de gemeente het gewenste terrein te ontbossen.

De leden van de Naamse Delta Club laten het er niet bij zitten en onder impuls van Christian Courtois bekomen ze een landingsterrein (het huidig hulpterrein) en een andere startplaats, gesitueerd vlak voor de tunnel van de spoorlijn, die niet geëlektrificeerd was destijds.

In 1990 wordt, in akkoord met de eigenaar, dit terrein gekapt, met het idee er snel de vliegplaats te kunnen openen...

Afspraak op de BVVF-website voor de details over het luchtruim
https://www.bvvf.be/flying_sites/beauraing/

DOSSIER Vliegplaatsen - Beauraing

Het eerste conflict was met de jagers. Eén van hen diende klacht is bij de gemeente en de toegang tot het bos werd verboden door de gemeente. Begin 1991 liet een akkoord met de eigenaar toe dit verbod tijdelijk te omzeilen door via het terrein van de eigenaar, op de kam, naar de startplaats te gaan en er de eerste vluchten te maken. Jammer genoeg maakte het overlijden van de eigenaar en de druk van andere jagers de toegang tot de startplaats vanaf 1 juli weer problematisch. Handige onderhandelingen hebben echter toegelaten om er te blijven vliegen en op 6 september 1991 vestigt Jean Solon een Belgisch delta-record door van daar 97 km te vliegen naar Manre in Frankrijk. Het wordt dan overduidelijk dat deze vliegplaats een enorm potentieel heeft om afstanden en records te maken.

Ondanks enkele minder belangrijke oprispingen en twee onsuccesvolle biedingen om het terrein te kopen in 1991 en 1994, blijft de vliegplaats in gebruik zonder al te veel problemen tot in 2002, wanneer de NMBS de spoorlijn, die vlak aan de voet van de startplaats ligt, elektrificeert en zich bij de gemeente beklagt over het gevaar dat dit oplevert (praktisch gezien beperkt voor de delta's maar reëel voor de parapentes), en de toegang tot het bos wordt wederom verboden.

In 2003 worden er dus de nodige stappen ondernomen bij de gemeente en de jagers om een nieuwe startplaats te vinden, en de eigenaar van het perceel dat zowel de oude als de nieuwe startplaats bevat, beslist uiteindelijk in te gaan op het aankoopbod van de BVVF. Hij contacteert de raad en de BVVF koopt het perceel begin 2006.

Het eigendomsrecht heeft echter andere alarmsituaties niet kunnen voorkomen in de loop der jaren:

- De twee startplaatsen werden ei zo na opgenomen in een Natura 2000 -zone maar Jean heeft onderhandeld en is erin geslaagd de grens van deze zone te laten opschuiven om er de huidige start buiten te laten vallen.
- De NMBS heeft nogmaals geprobeerd de startplaats te laten verbieden onder voorwendsel dat hij nog steeds te dicht bij de elektriciteitslijn van de spoorweg lag, maar een technisch rapport en het in het reglement toevoegen van de verplichting om naar rechts weg te draaien na de start, heeft de gemeente er uiteindelijk toe aangezet om dit verbod in te trekken.
- Het onbehoorlijk gedrag van sommige vrijvliegers heeft de relaties met de eigenaar van het landingsveld afgekoeld, die beslist heeft er gaan te gaan verbouwen, wat er dus de landingen onmogelijk maakt in sommige periodes. Uiteindelijk wordt een akkoord gevonden met de eigenaar van het huidige officiële landingsterrein.
- De toeloop op goede dagen met auto's voor de eigendommen, het verkeer en de geluidshinder (sommigen moeten blijkbaar roepen als ze vliegen), hebben de omwonenden uiteindelijk dodelijk geërgerd, en ze hebben zich beklagd bij de gemeente. Een landingsterrein en parking boven op het plateau hebben - voor het moment - de situatie gekalmeerd.

Ondanks deze wederkerende problemen taant de populariteit van de vliegplaats niet, integendeel zelfs. Hij blijft uitzonderlijk en heeft dit net nog bewezen door toe te laten aan twee van onze niet minder uitzonderlijke piloten - Paul Schmidt en Thibault Voglet - het oude parapente-afstandsrecord te kloppen met vluchten van respectievelijk meer dan 300 (tweemaal!) en 250 km !!

Frequentering, reglement en omwonenden

De vele conflicten in de geschiedenis van de vliegplaats hebben in de loop der tijd aanleiding gegeven tot een imposanter en arbitrair reglement dan op andere vliegplaatsen. Veel piloten vinden het – misschien terecht – hinderlijk, maar het is er vooral met de bedoeling te voorkomen dat men de maat te buiten gaat en er dus dat de vliegplaats opnieuw gesloten wordt.

Het grootste probleem op dit moment is de rust van de omwonenden. Sommigen onder hen zijn hier gevoeliger voor dan anderen – soms misschien tot aan de grens van de overdrijving – maar het is evident dat ze allen een bepaalde rust willen behouden en dit is volstrekt legitiem. Jammer genoeg hebben we soms volstrekt onaangepast gedrag vanwege piloten gezien: geroep, vlak over de daken van de huizen vliegen, om het even waar landen, (zeer) misplaatste woorden...

We hebben ook veel “ik-weet-alles” of verstrooide piloten in de bomen zien belanden en zo de interventies van de brandweer veroorzaken die, zoals iedereen weet, niet bijzonder discreet zijn.

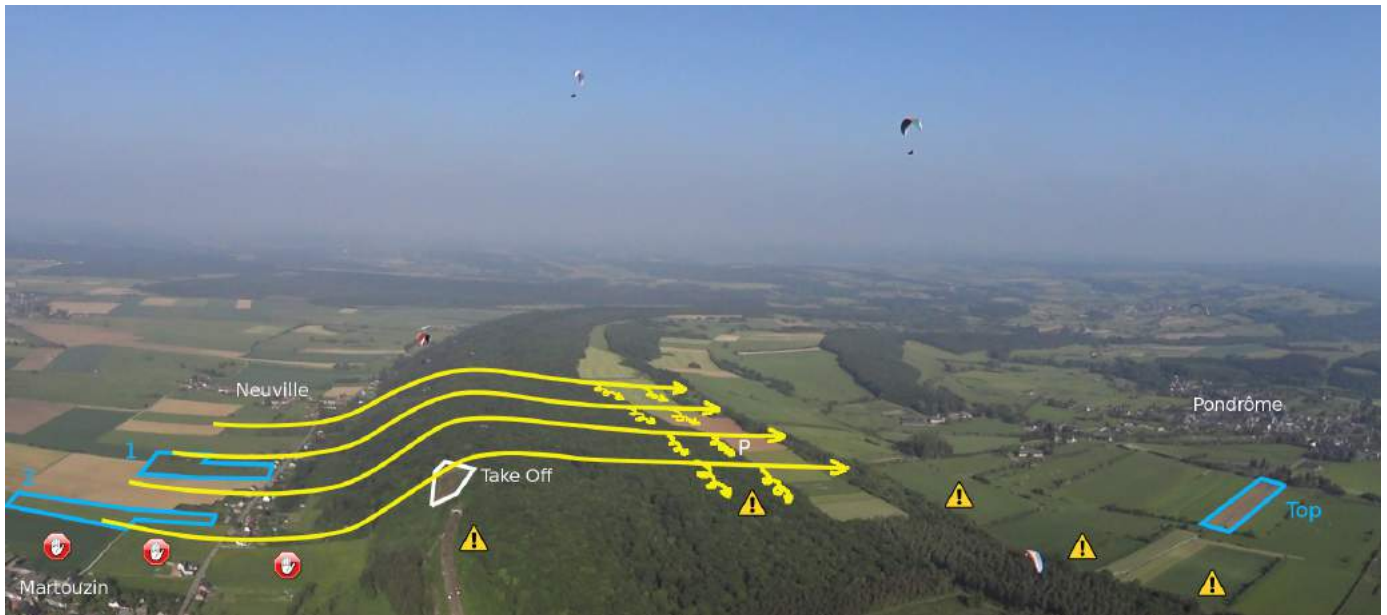
En tenslotte heeft de kwaliteit van de vliegplaats – en vooral zijn befaamdheid – een buitengewoon druk bezoek ervan aangemoedigd, tenminste voor een Belgische vliegplaats. Iedereen kent hem, hij trekt zelfs grensbewoners van Frankrijk, Nederland of Duitsland aan. Als mensen gevlogen hebben op slechts één vliegplaats, is het vaak te Beauraing. Noch te Coe, noch op de 7 Meuses kunnen sommige bezoekrecords, opgemerkt te Beauraing, evenaren. Een “goed” weekend, dat zijn tientallen piloten die de hele dag wachten om te starten... evenveel die al in de lucht zijn... en enkelen die al vertrokken zijn!

Men kan dus makkelijk begrijpen dat het in deze omstandigheden soms moeilijk is om een evenwicht te bewaren tussen de verwachtingen van de omwoners en die van ons. Jean Solon, Denis Lebrun en anderen hebben vaak, samen of afzonderlijk, bittere onderhandelingen moeten voeren met de gemeente, de omwonenden en de jagers om onze mogelijkheid om te vliegen te bewaren. Het vliegplaatsreglement moet dus niet gezien worden als iets hinderlijks maar eerder als een “gids van goede praktijken” om problemen te voorkomen.

Het is misschien goed om er hier aan te herinneren dat de naleving van dit reglement de verantwoordelijkheid is van ALLEN. Er is geen ordedienst bij de federatie en de leden van de raad en de vliegplaatsverantwoordelijken zijn niet “de politie”. Men hoort soms (te vaak) moedige piloten klagen over negatieve reacties van mensen bij wie ze een regel in herinnering brachten, en nochtans is het de taak van ALLEN om mensen te wijzen op eventuele inbreuken op het reglement.

Vriendelijk en beleefd natuurlijk, en zonder de “overtreder” zich buitensporig schuldig te doen voelen, maar men moet het doen om te proberen mettertijd zowel de kennis van de regels als een “cultuur van respect”, voordelig voor allen, ingang te laten vinden.

DOSSIER Vliegplaatsen - BEAURAING



Aérologie

De vliegplaats staat genoteerd als een Noord-vliegplaats, maar de kam links van de start (naar Beauraing toe) is eerder NNW-gericht. Rechts van de start is de oriëntatie dezelfde gedurende nog een kilometer, daarna buigt de helling af naar rechts om zich steeds meer naar het oosten te richten.

Met een zeer beperkt hoogteverschil van 100 meter is er hier geen sprake van om het even welke standvastige hellingbries, maar de vliegplaats en zijn omgeving zijn heel gunstig voor het loskomen van thermiek (reden waarom men er graag gaat vliegen!). Op goede dagen zullen regelmatige cycli « briesjes » opwekken, die de start zullen vergemakkelijken bij zwakke wind maar deze zullen bemoeilijken of zelfs (tijdelijk) onmogelijk maken bij sterkere (meteo)wind. In deze sterkere wind moet men er natuurlijk voor zorgen dat men zich niet over de kam laat blazen, anders kan men, zoals zoveel anderen eerder, in de bomen belanden.

Ter herinnering (indien nodig): als men vliegt in dynamiek (soaring) langs een helling, moet men zich goed VOOR deze helling bevinden (daar waar het omhoog gaat) en niet erboven, waar de "windlijnen" (zie foto) horizontaal zijn en waar de snelheid van deze wind maximaal is (herinnert u zich Venturi nog?). Tijdens "levendige" weersomstandigheden is het overigens voorzichtig om een zekere veiligheidsmarge te voorzien want een plotse combinatie "meteowind+thermiek" kan onaangenaam verrassen.

Achter de kamlijn moet men op lage hoogte eveneens anticiperen op rolwinden.

De grootste waakzaamheid zal geboden zijn als men komt landen op het terrein bij de kapel: men moet zich verwachten aan turbulentie en zijn scherm goed onder controle houden.

DOSSIER Vliegplaatsen - Beauraing

Bij zwakkere wind, wanneer het niet mogelijk is om te blijven hangen in de dynamiek, verplicht het kleine hoogteverschil van de vliegplaats ons om heel snel een langskomende thermiek te « pakken » om een zakvlucht te vermijden. In dit geval is het het beste te wachten op een cyclus en op het goede moment te starten. Wanneer ? Moeilijk te garanderen.

Wanneer de bomen helemaal onderaan de helling (goed) beginnen te bewegen, en daarna ook de steeds hogere in de richting van de start, is het in principe een goed moment om te starten als de bel aankomt, maar goed, dat blijft een aanwijzing en geen zekerheid. Het verschil tussen een zakvlucht en een mooie vlucht kan zich soms in slechts 2 minuten tussen twee starts afspelen...

Weinig opmerkingen bij (lichte) zijwind behalve dan, natuurlijk, dat de dynamiek op de helling zal verminderen. Bij oostentendens kan het interessant zijn om verder te vliegen tot de kleine inham op ongeveer 700 m van de start, waarna de helling draait en dus beter georiënteerd is. Opgelet: een meer gemarkeerde oostenwindtendens (meer dan NNO) met een wat sterkere wind kan de starts zeer technisch maken, zelfs **gevaarlijk**. Inderdaad, de turbulenties die veroorzaakt worden door de bomenrij rechts van de start, kunnen tijdens de startfase inklappers veroorzaken met “terugkeer naar de helling”, of eenvoudigweg het overvliegen van de bomen onmogelijk maken met een boomlanding onderaan de helling tot gevolg, of, in het beste geval, een landing in het verboden « noodlandingsterrein » (zie verder). Daarenboven, en onafgezien dit alles, kan het moeilijk worden het landingsterrein te bereiken.

Start

De tijd dat er stronken, braamstruiken en vegetatie van allerlei soort in de helling stonden, is voorbij. Er blijven enkele bulten en gaten maar, dankzij het werk van Alain, is ze nu goed vrijgemaakt en zou er in principe niet veel meer gezegd moeten worden over deze start, behalve dat...

We hebben het gezien, deze vliegplaats wordt geapprecieerd voor zijn thermieken en de mogelijkheid om er in dynamiek te vliegen bij aanhoudende wind. En, wie thermiek zegt, zegt turbulenties en onregelmatige toename van de wind. Tijdens sommige cycli kan het soms wat moeilijker worden en nochtans nog meer nodig om het scherm correct onder controle te houden vooraleer men start. Een goede beheersing van het rechtzetten van het scherm is dus onontbeerlijk.

Jammer ziet men (veel te) vaak piloten die niet in staat zijn deze condities te beheersen en die, in het beste geval, een hoop keren moeten herbeginnen of zich over de hele ruimte van de start (en de andere opengeplooiden schermen) laten slepen, of erger nog, op een ongecontroleerde manier starten en daarbij hun fysieke integriteit (en eventueel dat van anderen) serieus riskeren.

DOSSIER Vliegplaatsen - BEAURING



Men kan natuurlijk gemakkelijk toelaten dat er af en toe een piloot zijn start moet herbeginnen omwille van een knoop in zijn vanglijnen, een cravat, rottige en onveilige startomstandigheden, of zelfs één of andere twijfel, dat is volstrekt normaal. Maar de systematiek waarmee sommige piloten de ene na de andere chaotische startpoging ondernemen, staat toe te denken dat enkele oefensessies op een leshelling hun deugd zou doen.

De vliegplaats wordt ontegensprekelijk HEEL DRUK bevlogen. Op mooie dagen, ziet men regelmatig 20 à 30 piloten die wachten om te starten. En bij elke onderbroken startpoging is het minstens één piloot meer die "zijn beurt mist" en moet geduld oefenen. Het scherm op de buur laten vallen, impacteert minstens 2 piloten, een ernstiger incident betekent risico's op verwondingen en vaak de mobilisatie van verscheiden personen om de "schade te herstellen" (schermen terug leggen, de onhandige piloot ontwarren...). Gelukkig zijn er anderzijds ook veel piloten die competenter zijn, anders zouden deze laatsten nooit de mogelijkheid hebben om te vliegen !

Na de start legt het reglement ons op om naar rechts te vliegen. In de overgrote meerderheid van de gevallen is dat gewoon gezond verstand, het landingsterrein ligt wat in die richting en het hoogteverschil is klein. Dit gezegd zijnde, als er een thermiek net voor de start is of men de vrienden (goed) omhoog ziet gaan net op links... het belangrijkste is dat men vooral niet in een situatie terecht moet komen waarin men verplicht is om het even waar te landen of, erger nog, terecht komt in de bovenleiding van de spoorweg.

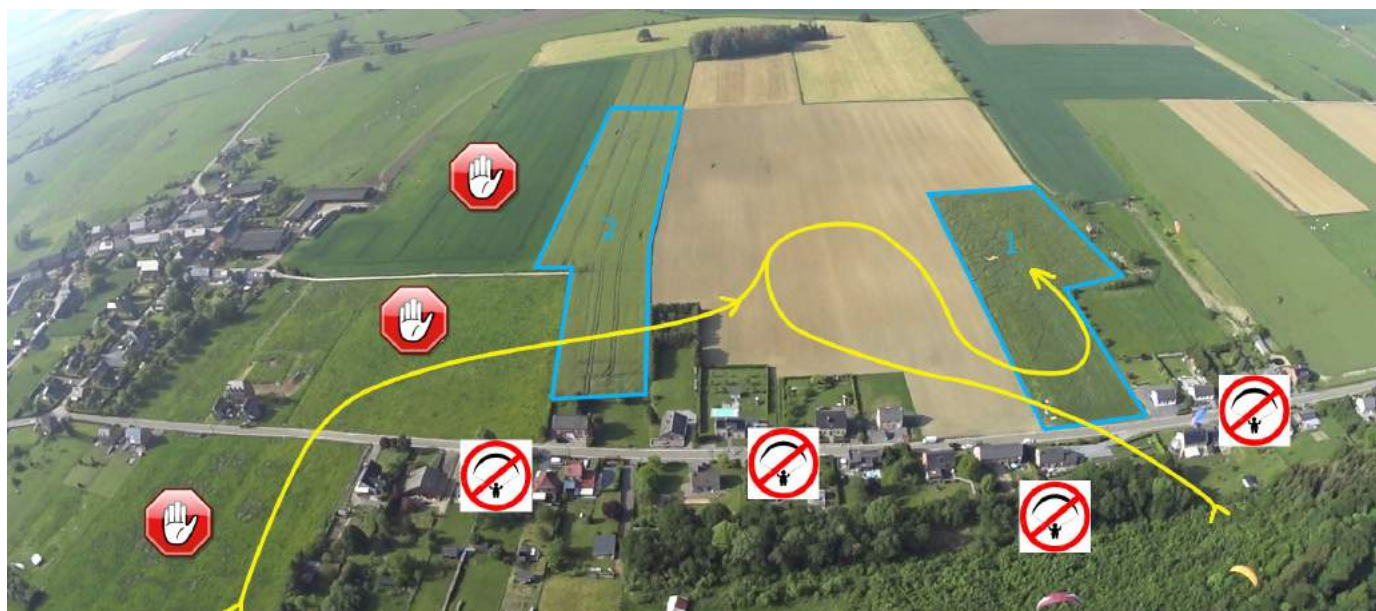
DOSSIER Vliegplaatsen - BEAURING

Landing "Martouzin"

Het officiële landingsterrein (landing 1 op de foto hieronder) loopt licht af en men moet ervoor zorgen het niet te overshooten. Het is voldoende breed om er te landen met een parapente maar, omwille van het aflopen ervan, kan het wat technischer zijn om te benaderen voor de deltisten.

Om te vermijden dat de soms gespannen relaties met de omwonenden, waarvan er sommigen onze activiteit maar matig appreciëren, nog zouden verslechteren, legt het reglement ons een aantal zaken op om er te landen. Niets onmogelijks echter en voor het voornaamste gewoon gezond verstand of « goede opvoeding ».

Dus, om te beginnen met de basis van wellevendheid: niet brullen, geen vuil achterlaten, geen mensen uitmaken (zelfs al zijn ze onaangenaam) of ongepaste opmerkingen maken.



Vervolgens, te alle prijze vermijden om boven de huizen te vliegen tijdens de aanvlucht. Het is gemakkelijk en de infoborden die door Denis gemaakt werden (één aan de start en de andere aan de landing) zijn heel volledig en expliciet: ze geven precies de aanbevolen vliegpaden aan (zie ook de foto's hieronder). Uiteraard wacht men niet op de laatste minuut om naar het landingsterrein te gaan om zo voldoende tijd over te hebben om een correcte aanvlucht op te bouwen. Als men zich op halve hoogte van de helling bevindt, is het hoog tijd om op te houden met « krabben » want dat dient dan toch voor niets meer behalve het risico te lopen in de bomen of de huizen te belanden en de animositeit van de omwonenden ten opzichte van ons te onderhouden. Indien het, bij gebrek aan anticiperen, toch nodig is een huis te overvliegen, doe dat dan in rechte lijn en in alle stilte.

De verkieslijke aanvlucht is een linkshandige U-aanvlucht, waarbij hoogte wordt verloren op veld dat naast het landingsterrein ligt. Het beste is waarschijnlijk een mikpunt in het midden van het terrein te nemen om eventuele trajectwijzigingen door de frequente thermiekbellen te kunnen teniet doen.

DOSSIER Vliegplaatsen - BEAURAING

Men vraagt eveneens te proberen om te gaan landen in het tweede deel van het terrein (het verst verwijderd van de weg en de huizen), kwestie van een niet te lage aanvlucht te maken en zo de omwonenden niet te storen. Dit laat ook toe om indien nodig bijkomende bochten te maken boven het terrein en niet boven de huizen en de elektriciteitslijn. In ieder geval, waar men ook gaat landen, het belangrijkste is de rust van de omgeving te respecteren en niemand te storen.

Alternatieve landingen

Er is ook een hulplandingsterrein "beneden", te Martouzin (landing 2 op de foto), dat eigenlijk het oude officiële landingsterrein van de vliegplaats is, ten tijde van de oude start. Men mag er nog steeds gaan landen zolang de gewassen niet rijp zijn (cf. vliegplaatsreglement). Praktisch gezien is dit weinig interessant voor parapentisten, maar de deltisten appreciëren dat dit terrein niet afloopt. De glijhoek om er te geraken is er vrijwel dezelfde (5) dan voor het officieel landingsveld en het zal dus vooral nuttig zijn voor zij die naar links (westen) zijn gestart zonder boven te blijven (tututut !). In geen enkel geval mag men op velden ernaast landen !

Net onder de start is er nog een terrein waar het mogelijk is – maar verboden – om te landen. Men moet dus alles doen om niet verplicht te zijn daar te landen. Indien dit wel het geval is, opgelet, want het terrein loopt sterk af en het kan echt moeilijk zijn om er te landen. Zoals elders moet men de thermiekbellen anticiperen, maar men moet ook rekening houden met een zeker dynamisch effect wegens de vrij grote hellingsgraad van de weide. Na daar geland te zijn, moet men het scherm in een bol opnemen en zo snel mogelijk de weide verlaten om het scherm te plooien, in principe op het officiële landingsterrein.

Landing "Pondrôme"

Sinds enkele jaren nu beschikken we "boven" eveneens over een officieel landingsterrein, op het plateau achter de start, langs de toegangsweg ernaartoe. Nogmaals: om de interacties (en dus mogelijke problemen) met de omwonenden van het andere landingsterrein te beperken, is het verkieslijk om op dit terrein, dat ver van elk huis ligt, te komen landen, indien mogelijk. Uiteraard moet men, om er te gaan landen, dit in alle veiligheid kunnen doen en dus eerst voldoende hoogte winnen. Sommigen zeggen dat 100 m volstaat, maar sommigen komen met wat te weinig hoogte aan en doen zich pijn... Iedere piloot moet zelf uitmaken welke hoogte hem voldoende lijkt, maar de aerologie kan soms verassend zijn (daalwinden, rolwinden) en men kan er beter wat "te" hoog aankomen om zijn aanvlucht voor te kunnen bereiden.

DOSSIER Vliegplaatsen - BEAURAING



Het terrein staat goed vrij en dus zijn er verschillende aanvluichten mogelijk zelfs al is, met de kapel en de bomen voor het terrein, een U-aanvlucht waarschijnlijk de meest gepaste. Let op, want op lage hoogte op het plateau bevindt men zich aan de lijszijde van de helling en het bos ! Als de wind wat sterker is, zullen er waarschijnlijk rolwinden zijn, gradiënt en eventueel thermiekbellen waar men rekening mee moet houden. Het is noodzakelijk om reservehoogte (zelfs al moet je daardoor een laatste bocht wat verlengen) en reservesnelheid te behouden (waarbij men zijn scherm "in de hand houdt").

Te voet terug naar boven gaan

Voor de ongelukkigen die verplicht zijn om beneden te landen, bestaat de beste (en zeker de meest ecologische) oplossing om terug naar boven te gaan om een nieuwe poging te wagen erin een kleine wandeling te maken.

De meeste piloten hebben inderdaad maar 15 minuten nodig om terug naar boven te stappen, wat de tijd is om de (heel lange) terugrit per wagen te maken.

Voor zij die de vliegplaats nog niet zouden kennen en de uitleg die in het reglement en op de infoborden niet zouden begrijpen (dat ze nochtans met aandacht gelezen zullen hebben): Bij het verlaten van het officieel landingsterrein (landing 1), neem de weg naar links. Stap 200 – 300 meter waarbij u opletend kijkt naar uw rechterkant om het begin van het voetpad, dat schuin en "tegengestelde" richting recht naar de start loopt, te vinden. Neem dit pad, steeds rechtdoor, dat is alles en het is niet ver... prettige wandeling !

Nuttige links

Het volledig vliegplaatsreglement: https://www.fbvl.be/flying_sites/beauraing/

Een kleine herhaling van sommige regels: <https://www.fbvl.be/fbvl-nouvelles/rappel-beauraing/>

Een artikel van Denis dat verscheen in 2014 in de Fly! n°100:

<https://www.bvfv.be/wordpress/wp-content/uploads/2014/09/%C2%B0%C2%B0%C2%B0-Fly100-p.08-10.pdf>

DOSSIER Vliegplaatsen - BEAURAING

Bedankingen

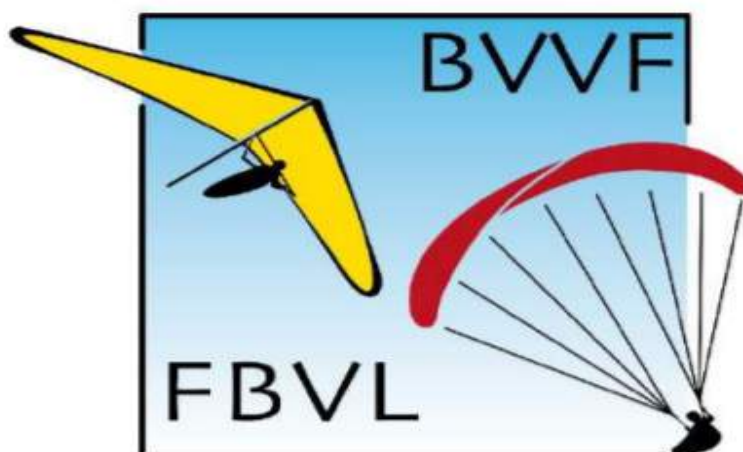
Dank aan allen die van ver of kortbij hebben bijgedragen aan de realisatie van dit artikel door hun ideeën, hun constructieve kritieken of gewoon om me in de loop der jaren te hebben geleerd wat ik geprobeerd heb om hier door te geven.

Heel bijzondere dank aan **Jean Solon**, onze secretaris, voor zijn geheugen betreffende de geschiedenis van de federatie en de vliegplaatsen, alsook voor zijn verdediging van deze vliegplaats.

Dank eveneens aan **Denis Lebrun** voor zijn toewijding als vliegplaatsverantwoordelijke, een taak die soms moeilijk en ondankbaar is in het geval van Beauraing.

Ten slotte, nogmaals veel dank aan **Alain Peraux** die ons nogmaals een foto heeft opgestuurd om dit artikel te illustreren (eerste foto bij de titel) en die nog steeds met evenveel energie meerdere van onze vliegplaatsen blijft onderhouden (zelfs zo veel dat hij blijkbaar bijna te licht is geworden voor zijn scherm !) waaronder Beauraing. Duizendmaal dank, Alain!

Goede vlucht aan allen, te Beauraing en elders!



Atom S.à r.l.

Vous n'avez pas pu profiter de nos derniers test days pour essayer la voile qui vous fait tant rêver,... rien n'est perdu.

Venez l'essayer sur un week end à Annecy dans les meilleures conditions et profitez du logement au sein même de notre Test Center, à 4km de l'atterrissage de Doussard.*



ADVANCE

AXIS

3GD
BRUCE GOLDSMITH DESIGN



GIN

neo



nervures



OZONE



PAPILLON PARAGLIDERS



SKYWALK
PARAGLIDERS

**Logement offert en cas d'achat*

Contactez-nous pour recevoir nos conseils ou pour l'organisation d'un essai.

info@atom-paragliding.com – www.atom-paragliding.com

Thierry Moreau : +32 496 22 63 01 ou +33 667 36 89 07

INCIDENT TE BEAURAING OP 25/06/2018

De federatie heeft als doelstelling het aanbieden van vliegplaatsen aan zijn leden en aan de leden van buitenlandse federaties. Daarom onderhandelt ze over vliegplaatsen met verschillende gesprekspartners. Tijdens deze onderhandelingen maken wij afspraken met de omwonenden en de gemeenten waar onze vliegplaatsen zich bevinden.

Wegens de dreiging van de sluiting van vliegplaatsen vragen meer en meer leden ons het nodige te doen om orde op zaken te stellen en de regels, die van toepassing zijn op de vliegplaatsen, te doen naleven.

Maandag 25 juni 2018 belandt Yvan D.B., een niet-gebrevetteerde piloot, in de bomen te Beauraing, met negatieve reclame voor onze sport als gevolg. Men kan natuurlijk argumenten dat er altijd ongevallen zullen zijn, zelfs met gebrevetteerde piloten, wat waar is, maar het gaat hier echter over een kwetsbare vliegplaats waar er duidelijke regels zijn. Zonder brevet mocht hij daar niet vliegen.

Zijn keuze zet onze relaties met onze partners te Beauraing duidelijk onder druk.

Indien een dergelijk evenement zich nogmaals voordoet op één van de Belgische vliegplaatsen, reserveert de BVVF zich het recht voor om klacht in te dienen tegen elk ongeoorloofd gebruik van de vliegplaats, dat tegen de gebruiksovereenkomsten ingaat.

Graag herinneren wij jullie er aan dat een incident op één van onze vliegplaatsen onmiddellijk gerapporteerd moet worden aan de federatie.

VERBODEN LANDINGSZONE TE COO

Volgend bericht werd ons doorgestuurd door Louis Neys. Dank om hiermee rekening te houden. "Meneer Wansard vraagt om niet langer te landen in zijn grote weide bij de dijk. Noteer dat dit geen officiële landing was (is). Ze wordt gebruikt door diegenen die heel veel dorst hebben, wat niet ons geval is." **Pèpère.**



OP ZIJN RUG ZIJN PARAPENTE, OP ZIJN GEZICHT EEN GROTE GLIMLACH

Op zijn rug zijn parapente, op zijn gezicht een grote glimlach: het is met zijn besmettelijk goed humeur dat Jason tien maanden geleden vertrokken is om mensen te ontmoeten. Een zotteke dat gepassioneerd is door parapente en menselijke avonturen, het zijn de eerste woorden die naar boven komen om hem te beschrijven.



Juli vorig jaar heeft hij zijn omzwervingen aangevat: een Tour de France al vliegend en stap- pend, volledig autonoom. Vandaag heeft een omweg hem de grens doen oversteken om de Belgische generositeit te proeven. Vertrokken zonder geld, is zijn filosofie gebaseerd op het delen. In ruil voor een maaltijd of een bed heeft Jason duizend dingen te bieden. Van smeden tot koken, hij is hoogbegaafd in alles wat hij aanraakt en hij vraagt niet beter dan zijn kennis te delen. Ontmoetingen en mooie vluchten elkaar opvolgend, vordert hij in zijn avontuur, iedere dag een beetje meer onder de indruk van de vriendelijkheid en vrijgevigheid van de mensen die hem ontvangen. En steeds, als rode draad, het parapentevliegen.



Alleen in het wild of op een vliegplaats, begeleid door plaatselijke piloten, hij vliegt zoveel hij kan. Na de Normandische kusten en de vluchten aan zee, ontdekt hij nu de wagens op de terrils. Vastbesloten om de goedheid van de mensen aan te tonen en te bewijzen dat met delen alles mogelijk is, vertelt Jason zijn avontuur van dag op dag op de sociale media. Hij documenteert zijn vluchten, zijn ontmoetingen, zijn kleine verrukkingen, en deelt zijn dagelijks wedervaren op de weg steeds met veel humor. Met de gemeenschap die hem nu volgt, wil hij het er daarbij niet laten: het is met een hoofd vol projecten (langspeelfilm, humanitaire hulp, wereldreis ?) dat Jason zijn reis verderzet.

Chloé Capoulade



Thierry Moreau

Moniteur FBVL

**Détenteur de la carte
professionnelle
française**

Prochains évènements :

Stage Cross loisir : du 13 au 17 août. Encadrement **Thierry Moreau & Joël Favre.** Vous êtes débutant en cross. Vous avez déjà pratiqué le cross mais vous ne volez pas régulièrement. Vous voulez néanmoins vous balader en vol, progresser, prendre les bonnes décisions au bon moment, assurer votre sécurité tout au long du vol, mieux transiter, augmenter votre efficacité en montée en thermique....? Vous désirez des conseils pédagogiques avant, pendant et après les vols (GPS tracker fourni à chaque pilote pour permettre l'analyse des traces)? Alors ce stage s'adresse à vous !
Il reste quelques places.

Dolomites : du 3 au 7 septembre. Encadrement **Thierry Moreau.** Vous souhaitez découvrir cette merveilleuse région aux massifs calcaires, survoler les 3000 du nord de l'Italie, progresser en thermique, améliorer vos choix dans le cheminement et avoir une meilleure analyse en vol. Nous vous aiderons à bien préparer votre vol la veille et avant de décoller et à gérer votre mental et votre physique tout au long du stage et des vols.

Stage pilotage: du 8 au 11 octobre. Stage avec **David Eyraud.** Vous avez déjà accumulé une expérience de vol. Vous voulez vous préparer à «attaquer» des conditions de vol plus instables, plus thermiques, et donc plus turbulentes... Vous voulez aussi mieux connaître et exploiter le potentiel de votre voile, augmenter la précision de votre pilotage, accroître votre niveau de confiance, gérer et dédramatiser les fermetures de votre voile. Alors inscrivez-vous sans plus attendre.

Grands voyages itinérants : Brésil, fin novembre 2018 - Budget +/- 2500€ tout inclus*.
Encadrement **Joël Favre (20 ans d'expérience sur ces voyages) & Thierry Moreau.**

(*Avions – encadrement 2 moniteurs – logements – repas – boissons - véhicules sur place - visites)

Petits voyages : vu la réussite des derniers séjours, nous proposerons à nouveau des séjours sur demande en **Albanie, au Portugal, en Sicile ou en Corse.**

Et toujours la possibilité de vous joindre à nous pour tester notre toute nouvelle formule d'encadrement « **Séjours Guidés** » vous permettant de voler encadré et sans stress sans pour autant devoir participer à un stage. **FORMULE SOUPLE ET ECONOMIQUE** organisable dès 3 pilotes intéressés.

Pour plus d'infos sur nos stages et voyages :
thierrymoreau@aufilduvent.net ou www.aufilduvent.net

VERGADERING VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 5 APRIL 2018

Aanwezig: Philippe, Leen, Patrick, Jan, Fabian, Jean-Yves.

Verontschuldigd: Nathanael, Olivier.

- GDPR (General Data Protection Regulation)

-Responsable pour le proces 'AVG'

-Coordinateur "privacy"

Om conform te zijn aan het nieuwe Europese reglement GDPR moeten we:

- Beschrijven wat we bijhouden en waarvan het komt en hoe we de persoonlijke informatie van onze leden verzamelen en dit op de website publiceren.
- De bestaande leden informeren van wat we als informatie over hen bewaren.
- Nieuwe leden moeten akkoord gaan met de disclaimer van de federatie.
- De scholen en clubs moeten de disclaimer laten tekenen (ook voor zichzelf).

We gaan een ondertekenbare PDF maken met de disclaimer.

- We gaan erop toezien dat gegevens niet gepubliceerd worden (de mailadressen verbergen in een mailing bijvoorbeeld).
- Fabian zal het project toevoegen in Asana.

- BVVF-vragenlijst

Ok voor publicatie.

Patrick maakt een Google docs.

De vragenlijst zal anoniem zijn.

Wordt opgestuurd per mail + herhalingsmail na 5 dagen.

Toe te voegen in Asana (Patrick).

- Asana

We hebben dit bekeken en zullen op dit ogenblik Asana blijven gebruiken.

- Respect van de regels op de vliegplaatsen

Beurading zal de volgende vliegplaats die in de Fly onder de loep genomen zal worden.

We gaan erop aandringen dat de piloten de geconstateerde overtredingen aan de federatie rapporteren, zodat we op de hoogte zijn en maatregelen kunnen treffen ten opzichte van de overtredende piloten.

- Goedgekeurde brevetten

Jean-Claude Bodart bekommt het brevet van Hulpmonitor delta, maar beperkt tot de school van Tom Haagdorens.

Hij moet een praktisch examen organiseren.

Verslaggever: Jean-Yves.

VERGADERING VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 3 MEI 2018

Aanwezig: Jean-Yves Squifflet, Nathanael Majoros, Olivier Georis, Fabian Hernalsteen, Jan Lauwers.

Geëxcuseerd: Philippe Mal, Leen Mortier, Patrick Brison.

- Gefeliciteerd

Aan Philippe Mal (raadslid) die papa is geworden van een nieuw gezinslid, dochter Pauline. Mama, Pauline, Guillaume en papa stellen het allen goed.

Aan Paul Schmit en Thibaut Voglet voor hun afstandsvluchten met parapente van respectievelijk 303 km en 243 km, gevlogen op woensdag 2 mei vanaf Beauraing.

- BK Delta 2018

Het Belgisch Kampioenschap dat dit jaar door zou gaan te Tolmin van 2 tot en met 6 juli is geannuleerd. Een te klein aantal Belgische piloten kon maar aanwezig zijn in deze periode. De reeds gemaakte kosten ter voorbereiding (120 + 68 €) zullen worden terugbetaald daar deze in het BVVF-sponsoringsbudget van 250 € vallen.

- Incident La Roche

Meerdere koeien zijn opgeschrikt door een laag overvliegende parapenter en zijn van de wei uitgebroken. Alle koeien, op één na, zijn door de politie teruggedreven kunnen worden. Eén koe echter lag echter aan de kant van de weg met 2 gebroken poten en moest worden afgemaakt.

De verantwoordelijke parapenter heeft zich snel uit de voeten gemaakt zonder zich verder bekend te maken. Dankzij deze daad draait onze vliegfederatie op voor de schadekosten van nagenoeg 1000€. Geld dat helaas niet voor andere zaken kan besteed worden.

Bij deze een oproep aan iedereen die hierover meer informatie kan verschaffen.

- DGLV

We gaan een mailing omtrent de Europese campagne van het EASA en het DGLV over luchtruimschendingen, rondsturen naar de leden. Jean wordt gevraagd een tekst om hiervoor op te stellen.

- GDPR

Het gebruik van ledendata wordt sterk aan banden gelegd op Europees niveau (<https://gdpr-eu.be/wat-is-gdpr>). Uiteraard gaan wij onze ledengegevens nooit verspreiden of misbruiken. Dat is nog nooit gebeurd en zal ook nooit gebeuren.

Een waiver (= verklaring van kwijtschelding) wordt opgesteld, over de inhoud gaat Jean-Yves informeren bij Aeroclub (<http://www.belgianaeroclub.be>) en EHPU (<http://www.ehpu.org>). We willen zoveel mogelijk op één lijn zitten.

Naar alle bestaande leden zal een waiver-mail gestuurd worden over het (niet-)gebruik van hun gegevens. Geen respons van de leden zal duiden op instemming met de inhoud.

Aan nieuwe leden wordt meteen een waiver voorgelegd over het gebruik van hun gegevens, waar zij mee kunnen akkoord gaan.

Op een 50-tal leden na, kunnen we alle leden via mail bereiken. De overige leden zullen via brief gecontacteerd worden.

Naar scholen en clubs gaat een waiver-voorstel gestuurd worden om iedereen zoveel mogelijk op één lijn te houden en ongemakken te voorkomen.

- Site-Infoborden

Oli heeft voor een 12-tal sites de lay-out opgesteld. Voor de airspaces is de tekst in het Engels opgesteld opdat ook buitenlandse piloten correct geïnformeerd zijn. Fabian zal extra aandacht geven voor de Engelse en Nederlandse tekst. Alle raadsleden zullen de lay-outs overlopen.

VERGADERING VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 3 MEI 2018

- Fly! overzicht

Een voorstel naar de Aeroclub wordt gedaan om alle magazines in één gezamenlijke papieren uitgave te verzamelen.

De site-bespreking gaat dit keer over Beauraing (eventueel in vergelijking met Rochefort). Nathanael gaat een tekst opstellen.

We krijgen té regelmatig klachten binnen en onze sites komen in het gedrang.

Fabian zal een sensibiliseringstekst ter publicatie opstellen, om – als 1ste stap en als medepiloot – piloten die in overtreding gaan aan te spreken over hun gedrag en de mogelijke gevolgen ervan. We hebben allemaal hierin een verantwoordelijkheid. In 2de instantie zal van piloten die alsnog in overtreding gaan worden gevraagd hun gegevens en handelingen door te geven aan de federatie om een officiële klacht te kunnen opstellen.

Nathanael gaat aan de piloten, die meedoen aan de Europese competitie, vragen om een verslag van een halve pagina te maken hierover.

- Oostenrijkse Guest License

Op dit moment, als je langs een Oostenrijkse school gaat om je toelating te krijgen, geldt deze enkel lokaal waar je ze behaalt.

Er is een akkoord in de maak om voor 30€/jaar en een geldigheid van 365 dagen, zonder verdere scholing, een vlieglicentie te bekommen voor het gehele Oostenrijk.

Uiteraard kan je dan nog steeds kiezen tussen de gratis en betalende versie.

Cursus Luchtvaartreglementering

Oproep aan alle leden: we zoeken mensen met goede inzichten omtrent luchtvaartreglementering om de huidige cursus en examen grondig te vernieuwen.

Graag jullie bijdrage !

- Brevetten

- Jean-Claude Bodart bekommt het brevet van Hulpmonitor delta beperkt tot Trike Valley en mag zijn opleiding voor het monitorbrevet delta verder doen bij Trike Valley (Tom Haagdorens).

- Rudi Roelens slaagde in zijn praktisch examen voor het brevet van Hulpmonitor parapente met Koen Michiels. Hij verkrijgt dus zijn definitief brevet van Hulpmonitor parapente.

- Arnold Van Remoortere wordt aanvaard als opleider van Liermannen.

- Sergiu Enea bekommt het brevet van Observator parapente.

- Bert Adams mag zijn opleiding voor Duopiloot parapente doen bij Airsport.

- Côme Oldenhove mag zijn opleiding voor Duopiloot parapente doen bij Fou d'L

- Steven Vermeulen mag zijn opleiding voor Duopiloot parapente doen bij Airsport.

- Interne werkings-tool raad

Voor de online-tool Asana (takenbord) is een handleiding in de maak om de inwendige werking te verbeteren. Jan ontfermt zich hierover.

Verslaggever: Jan

VERGADERING VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 18 JUNI 2018

Aanwezig: Jean-Yves Squifflet, Nathanael Majoros, Olivier Georis, Fabian Hernalsteen, Philippe Mal, Leen Mortier, Patrick Brison.

Verontschuldigd: Jan Lauwers.

uitgenodigd: Jean Solon.

- Meeting monitoren

De monitoren hebben hun werk over de nieuwe brevetten verder gezet.

Ze bereiden een vliegboekje voor met de competenties voor de brevetten maar ook wat theorie.

Ze zouden graag de les en het examen over luchtvaartreglementering herzien. Als u hieraan wil deelnemen, neem dan contact op met de federatie. Bedankt.

- Fly!

We gaan proberen een nummer uit te brengen tegen het einde van de maand.

De raad probeert snel het nodige te doen.

- Europees Kampioenschap parapente

Tijdens het BPO zullen alle deelnemers aan het EK aanwezig zijn.

Het zal het moment voor de federatie zijn om hen samen te brengen om deze wedstrijd voor te bereiden.

- Erkenning Mousquet'air

De raad erkent deze nieuwe club, hij zal opgenomen worden in de lijst van erkende clubs op de BVVF-website.

- Guest card Oostenrijk

Jean zal een bericht klaarmaken die per mail aan de leden zal verstuurd worden.

De leden die een guest card voor Oostenrijk willen, kunnen via het secretariaat gaan om de praktische details te weten te komen.

- Veiligheids- en vliegplaatsmededelingen

Men zal ook voorstellen aan de verantwoordelijken van de clubs om deze te verspreiden, zodat ook zij het belang om deze naar hun leden door te sturen, kunnen evalueren.

- Beurs Aventura

Men zal aan de scholen voorstellen om eraan deel te nemen.

Werken Rochefort (herstelling van de delta-startschans)

De (kleine) onkosten voor de herstelling worden goedgekeurd.

- Verlof Jean

De verlofaanvraag van Jean van 16 juli tot 14 augustus wordt goedgekeurd.

- Brevetten en opleidingsaanvragen

- Jean-Claude Bodart bekommt het brevet van Hulpmonitor delta (definitief).

- Nicolas Anny mag zijn opleiding voor het brevet van Duopiloot parapente doen bij Airsport.

- Olivier Duplidy mag zijn opleiding voor het brevet van Duopiloot parapente doen bij Fou d'L.

- Tim Stoelzaet mag zijn opleiding voor het brevet van Duopiloot parapente doen bij Ikarus.

BVVF-LIDGELDEN EN -VERZEKERING 2018

	<u>Zonder verzekering (1)</u>	<u>Met verzekering (2)</u>
Gewoon lid	65 €	90 €
Eerste lidjaar	50 €	75 €
Na 31 augustus 2017	20 €	45 €
Supplement papieren Fly!	+ 35 €	+ 35 €
Verzekering BA duo-passagiers (3)		+ 50 € / + 150 € / + 300 €
Verzekering hulpmotor (4)		+ 25 €

(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 2017 tot 31 december 2018. 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 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) 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:

FBVL: 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.

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.

	Dekking basisverzekering	Bijkomende dekking	Totale dekking	Supplement per jaar
Optie 1 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
Optie 2 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	
Optie 3 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	
Optie 4 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	
Optie 5 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.