

FLY! ₁₁₆



FÉDÉRATION BELGE DE
VOL LIBRE (FBVL) ASBL
Association sans but
lucratif.

Moniteur Belge du 22
février 2005.

Numéro d'entreprise:
0416058635.

Siège Social: Rue
Montoyer 1 boîte 6 à
1000 Bruxelles.

SECRÉTARIAT

P/A Jean Solon

Stationstraat 103

B-2860

Sint-Katelijne-Waver

TEL/FAX: 015 32 18 20

E-mail: info@fbvl.be

SITE WEB

WWW.FBVL.BE

4	Le Mot du Conseil
5-8	1er Championnat de Belgique de précision d'atterrissage
9-10	La BPC 2019
11	Rappel sécurité du PAP
12-14	Journée de lancement de parachute de secours
15	Les incidents et les parachutes de secours
16-17	Communiqué sécurité Supair'
19-23	Attention, ça souffle!...
24-30	Dossier: soaring
31-34	La transition
37-38	PV du Conseil Administration du 06/12/2018
39-40	PV du Conseil Administration du 14/01/2019
41	PV du Conseil Administration du 02/02/2019
42	PV de l'Assemblée Générale du 02/02/2019
43-44	PV du Conseil Administration du 18/02/2019
45-47	Assurances

FÉDÉRATION BELGE DE
VOL LIBRE (FBVL) ASBL
Association sans but
lucratif.

Moniteur Belge du 22
février 2005.

Numéro d'entreprise:
0416058635.

Siège Social: Rue
Montoyer 1 boîte 6 à
1000 Bruxelles.

SECRÉTARIAT

P/A Jean Solon
Stationstraat 103
B-2860

Sint-Katelijne-Waver
TEL/FAX: 015 32 18 20
E-mail: info@fbvl.be

SITE WEB

WWW.FBVL.BE

PRESIDENT

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

ADMINISTRATEUR

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

ADMINISTRATEUR

Nathanaël Majoros
0473 28 98 13
fbvl@majoros.net

ADMINISTRATEUR

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

ADMINISTRATEUR

Robin Lefebvre
0496 56 64 93
robin@airport.be

VICE PRESIDENT

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

ADMINISTRATEUR

Philippe Mal
0477434287
philippe.mal@gmail.com

ADMINISTRATEUR

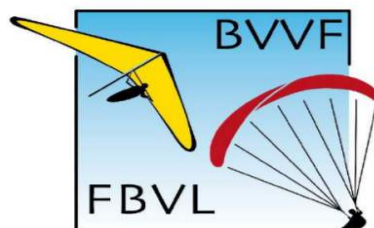
Patrick Brison
0479 900 166
pbn@skynet.be

ADMINISTRATEUR

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

ADMINISTRATEUR

William Sterckx
016 20 32 81
william.sterckx@telenet.be



LE MOT DU CONSEIL

Bonjour à tous,

Le printemps s'est bien fait attendre, cette année, avec une fin d'hiver rythmée par pluies et tempêtes. Le voici pourtant de retour, à la date prévue, tout comme votre Fly! qui arrive enfin devant vos yeux avides.

C'est donc le moment tant attendu de ressortir notre matériel de vol qui prenait la poussière et surtout... d'être particulièrement prudents. En effet, s'il y a sans doute quelques chanceux qui ont eu l'opportunité de continuer à "s'envoyer en l'air" sous des cieux plus propices, la plupart d'entre nous sont - admettons le - un petit peu rouillés. Après quelques vols, cela ira évidemment bien mieux mais commençons sagement, hein. Objectif de cette année (et des autres) : zéro bobos pour en profiter un maximum.

Nous vous souhaitons à tous un excellent début de saison. Bons vols et - dans les moments creux - bonne lecture !

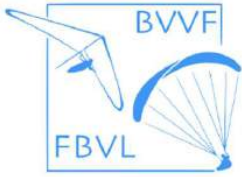
Le conseil.



Premier championnat de Belgique

de précision d'atterrissage

6 et 7 avril 2019*



(report possible au 13 et 14 avril 2019)

**Choix du site en fonction de la météo*

Cette compétition se veut amicale et ouverte à tous

**Organisation : Au Fil du Vent & Fou d'L
(avec le soutien de la FBVL)**

Info et inscription : PA@voler.be

TESTIVAL

En parallèle de la compétition, Atom Sarl organisera un testival avec possibilité d'essayer les voiles des marques Advance, Axis, BGD, Gin, Nervure, Phi, Skywalk, Sup Air.

Essai possible entre le 6/4/19 et le 14/4/19.

Contact général : Atom sarl, Thierry Moreau (info@atom-paragliding.com)
Téléphone/ Whatsapp : +32 496 22 63 01 ou +33 667 36 89 07

Atom S.à r.l.

Contacts par marque :

Gin et Skywalk : Christophe Gaber : christophegaber@skynet.be

BGD : Quentin Debras : quentin.debras@gmail.com

Advance, Axis, Phi, Sup Air, Nervures : Thierry Moreau : info@atom-paragliding.com

1ER CHAMPIONNAT DE BELGIQUE DE PRÉCISION D'ATERRISSAGE

**Week-end du 6 et 7 avril avec report possible au 13 et 14 avril 2019.
Organisation, écoles Fou d'L et Au Fil du Vent avec le soutien de la FBVL.**

Cette compétition est amicale et accessible à tous, il ne faut pas être un top pilote, ni avoir une top voile pour participer. Ces compétitions se veulent avant tout ludique mais vous permettront aussi de progresser pour vos atterrissages. C'est dans le même esprit que le « vol et ski ». Alors oui, je vous vois déjà rire les « Crosseurs », vous nous direz que la PA ce n'est pas du parapente, tout comme le vol et ski. Mais les pilotes crosseurs qui ont osé venir jouer avec nous se sont bien vite rendu compte que c'était bien plus technique qu'ils ne le pensaient. Quand il y a bien longtemps maintenant, je proposais les premières compets de cross en Belgique, beaucoup m'ont dit que ce serait irréalisable. Pourtant, dès la première compétition qui remonte à il y a juste 20 ans, c'était le 1er mai 1999 à Corbion-Rochehaut, les pilotes le dimanche 2 mai sont partis de Corbion (Tiens y vole-t-on encore ?) pour une manche de 35.3 km avec but au lac de Bairon. Aujourd'hui, la compet de plaine en Belgique a bien évolué dans son organisation avec le BAPO, le BPC... Mais elle est toujours bien là, 20 ans après et c'est formidable ! Alors pourquoi pas aujourd'hui les premiers pas des compétitions de PA !

Pour cette première, nous voulons faire découvrir l'activité, l'organiser dans un esprit de rencontre pour partager un bon we. Mais notez néanmoins que dans les pays de l'Est et en Asie, ces compétitions sont très prisées et très suivies par le public et les sponsors y sont très nombreux car la PA c'est facile à suivre et très visuel. Dans certains pays d'Asie, il y a même des pilotes pros payés pour représenter des marques en compet ou par le gouvernement de leur pays, ce sont fonctionnaires de l'état. Aux derniers jeux mondiaux de l'Air, la PA a rencontré un très grand succès.

En France, un circuit a été lancé déjà depuis deux ans et a aujourd'hui un bon succès auprès de pilotes. J'ai pu côtoyer aux 1er Championnat de France 2017, des champions tels Honorin Hamard Equipe de France, champion du monde de cross, Eliot Nochez équipe de France de voltige, voir Jean-Claude Betemps, un des pionniers du parapente à Mieussy et ce ne sont pas eux qui ont gagné !

La Compétition : c'est simple, vous devez poser sur une cible.

La Cible :

C'est une surface plane où les scores des concurrents sont mesurés à partir d'un point central. Elle est circulaire et délimitée par des cercles concentriques jusqu'à 5m de rayon. Le marquage des cercles est indicatif et non destiné à la mesure de la performance qui sera mesurée au décimètre. Les cercles peuvent être tracés au moyen de tissus, de bâches, de peinture écologique, de plâtre...

Eventuellement, au centre de la cible est placé un dispositif électronique permettant la mesure et l'enregistrement automatique de la performance.

1ER CHAMPIONNAT DE BELGIQUE DE PRÉCISION D'ATTERRISSAGE

L'emplacement de la cible doit idéalement permettre l'atterrissage en provenance de toutes les directions. La cible doit être bien visible en vol. Le positionnement de la cible sera à la discrétion du DE.

Le programme :

- Samedi 6 avril : Rdv à 8H00 pour les formalités administratives, le lieu, le site vous sera précisé via les sites internet et réseaux sociaux en fonction des prévisions météo. Les sites potentiels, Rochefort, Ouren, 7 Meuses, Maboge, Coe, La Roche. Ces sites nous permettent de couvrir toutes les orientations de vent, espérons peu de vent, une météo clémente, ce sont les meilleures conditions pour faire des ploufs !
- Dimanche 7 avril : RDV à 8h30, le lieu, le site vous sera précisé via les sites internet et réseaux sociaux en fonction des prévisions météo.

La participation est de 30€ pour les 2 jours, 40€ pour les inscriptions après le 31 mars. Celle-ci comprend, votre participation à la compétition, un T-Shirt, les navettes vers le décollage, un drink et un lot pour tous à la remise des prix.

Le casse-croûte, c'est vous qui l'amènerez, comme ça il sera à votre goût, forcément !!! Le repas du soir, on verra sur place si on se fait un bbc ou pas selon motivation et l'ambiance du jour, nous irons acheter rapidement ce qu'il faut ensemble !! Nous préférons mettre toute notre énergie pour réussir à vous proposer un maximum de manches de précision d'atterrissage, une autre belle manière de jouer avec nos ailes parapente, et nous pouvons aller voler ensemble sur site si par moment ça ventile trop pour jouer avec la cible en sécurité.

Appel aux bénévoles : Nous cherchons des bénévoles pour assurer les navettes, proposer un grand véhicule est top aussi. (Fou d'L et Au Fil du Vent mettront à disposition leurs minibus) Aussi pour assurer le rôle de juge (voir règlement, ce n'est pas bien compliqué). Vous pouvez aussi faire les deux, donner une aide et participer à la compétition, manifestez-vous par mail à PA@voler.be.

Règlement de la compétition : Il est basé sur le règlement FFVL que nous remercions par la même occasion pour leur collaboration. Vous pouvez trouver le règlement de la compétition sur le site FBVL, Au Fil du Vent, Fou d'L.

1ER CHAMPIONNAT DE BELGIQUE DE PRÉCISION D'ATTERRISSAGE

En parallèle de ce premier Championnat de Belgique de PA, il sera organisé conjointement avec Atom Sarl, un double WE de TESTIVAL des marques Advance, BGD, GIN, PHI, SKYWALK, Si vous souhaitez essayer durant ces deux WE et durant la semaine entre ces deux WE des voiles, merci de contacter par mail au plus tard le 25 mars pour réserver votre voile d'essai pour les marques :

GIN et SKYWALK Christophe Gaber (christophegaber@gmail.com).

BGD Quentin Debra, pilote du team BGD (quentin.debras@gmail.com)

Advance, PHI, Nervures, Thierry Moreau (info@atom-paragliding.com)

Thierry Moreau

Au Fil du Vent

Jean-Yves Squifflet

Fou d'L

LA BPC 2019

La BPC a été mise en place afin de permettre aux pilotes de parapente belges de réaliser de beaux vols tout au long de l'année tout en étant un outil de motivation pour tous les niveaux XC, un outil éducatif, particulièrement en lien avec les espaces aériens, et une compétition amicale parmi les pilotes y participant.

Le compétiteur décide quand, d'où et jusqu'où il va voler en fonction d'un set de balises, et ce, tout au long de l'année.

Le principe est de réaliser les 6 meilleurs vols valides au cours de l'année. Une échelle de difficulté croissante pour réaliser ces 6 vols permet à chacun d'y trouver son compte, quel que soit son niveau. Contrairement au simple vol XC où le pilote se laisse juste "porter par le vent" pour faire la plus grande distance possible, le passage par une balise de la BPC rend le vol bien plus intéressant.

C'est ensuite le nombre de KM avant d'atteindre une balise donnée qui va créer la différence entre les différentes difficultés de vol. 10 ,20, 30 ou 40 Km avant une balise, voilà le principal challenge. Pour valider le 6ème vol dans l'ordre de difficulté, il faut non seulement avoir fait 40 Km avant la balise, mais en plus le set de balise est réduit... ce qui complique la tâche.

Dans la BPC, l'atteinte de la balise n'est pas une fin en soi. Toute la suite du vol comptera pour augmenter son score.

Vu qu'il n'est pas nécessaire de réaliser les 6 vols dans l'ordre de difficulté et qu'un vol de difficulté donnée peut être remplacé par un meilleur vol,... tous les pilotes ayant l'habitude de voler ensemble pourront avoir le même objectif quel que soit les vols déjà validés par ceux-ci auparavant.

Que ce soit pour préparer son vol, en vol, pour vérifier le vol réalisé ou simplement vérifier le vol d'un autre pilote, la BPC a mis en place des outils permettant aux pilotes de se poser les bonnes questions, faciliter l'analyse et ainsi permettre de faire les meilleurs choix. Le Friendly Airspace Tool a été développé pour répondre à ces différents challenges.

Dans le cadre de la BPC, un groupe de travail a été mis en place afin de produire un fichier Openair correspondant à l'espace aérien accessible de chaque journée. Le Friendly Airspace Tool permet non seulement d'aller y chercher le dernier fichier Openair validé par ce team de validation des fichiers Openair, visualiser sur une carte ces différentes zones, avec les balises de la BPC, mais il permet aussi de vérifier son vol en fin de journée pour s'assurer de ne pas avoir enfreint d'espaces non autorisés. Cette année en plus, cet outil va permettre aux pilotes de pré-valider eux-mêmes leur vol. L'objectif est de permettre aux pilotes d'encore mieux faire le lien entre ce qu'ils ont vécu pendant leur vol et l'espace aérien accessible. Un des objectifs de la BPC est de permettre à la communauté de pilotes de progresser dans la connaissance et le respect des espaces aériens, tout en trouvant du plaisir et de l'émulation dans la pratique du vol de distance.

LA BPC 2019

Concrètement, la BPC s'étend en 2019 du 1 mars au 30 septembre 2019. Cette durée permet ainsi à n'importe quel pilote de pouvoir allier vie familiale et vols sans trop de difficultés. Les pilotes ont l'opportunité de voler dans leur propre région. De nombreuses balises sont réparties sur tout le territoire belge, à l'ouest de l'Allemagne et au nord de la France afin de permettre de réaliser des vols un peu partout au départ des sites fréquemment utilisés par les pilotes belges et français (du nord).

Cette année encore, la BPC est gratuite. La FBVL prend en charge les frais directs liés à la plateforme XContest.

Je voudrais profiter de l'occasion pour remercier la FBVL pour son support, Jean-Luc Gilson pour sa très grande contribution dans le développement des outils informatiques et à tous les pilotes qui participent à la validation des fichiers Openair.

Bertrand Fontaine GSM: +32(- (0) 495249656 - Mail: bertrand@lesfontaines.be

RAPPEL SÉCURITÉ PAP

POINTE ARDENNES PARAPENTE



Agrément Jeunesse et Sport n° S 08 93 008
Affiliation FFVL n° 27079
Activité Parapente du CAF 08

La saison recommence enfin et avec elle ses premiers incidents et arbrissages.

Les « Ecureuils » du club de la pointe Ardennes, sont intervenus dès février, pour récupérer la voile d'un parapentiste perché à Revin, à une hauteur d'environ 15m. Il n'y avait que la voile à décrocher car la victime est descendue seule en se tenant au tronc d'un bouleau, quasi sans branche d'une hauteur minimum d'une dizaine de mètres !!!

Ce n'est pas un plaisir de crapahuter dans les arbres plutôt que de voler mais il est évident qu'on ne laisse jamais quelqu'un en difficulté. Par contre, on préfère boire une bière tous ensemble plutôt que retrouver un pote blessé, **voir bien pire**, en ayant voulu descendre seul.

RAPPEL IMPORTANT : Quand on est branché, sans possibilité de descendre en sécurité, on reste dans sa sellette et on se sécurise comme on peut. (L'idéal, c'est de disposer d'un kit sécu). Vu la difficulté qu'on a en général pour récupérer la voile, il y a vraiment peu de chance qu'elle se décroche seule !

1 Se sécuriser et ne pas risquer le sur incident (en descendant par exemple) !

2 appeler les potes (radio et téléphone accessible) et voir s'ils peuvent gérer les secours. En fonction du cas, ils demanderont l'intervention d'un écureuil ou des pompiers. Si pas moyen de joindre les copains, 112 !

KIT SECURITE accessible dans la sellette contenant au minimum une longe pour se sécuriser dans l'arbre (Kit au minimum composé d'une sangle ou cordelette d'une résistance suffisante et d'un mousqueton pour plus de facilité). Il est fortement recommandé de le compléter avec un sifflet pour aider à la localisation, d'une ficelle d'une vingtaine de mètres pour amener une corde salvatrice, coupe suspente, lampe, pansements, désinfectant, clef pour les mail-lons,... (Composition complète ici)

Beaucoup plus d'information ici <http://www.pap08.eu/Securite.html>

VOTRE SECURITE EST LA PRIORITE !

Johan

Responsable sécurité et écureuil du club Pointe Ardennes Parapente.

POINTE ARDENNES PARAPENTE – site Web: <http://www.pap08.eu> - Tel : 06 78 68 87 40. mail : pointeardennesparapente@gmail.com. Président : Remi Flamain - 38 rue Charles de Gaulle - 08090 AIGLEMONT - 03 24 33 55 24 06 80 14 24 77

JOURNÉE DE LANCEMENT DE PARACHUTE DE SECOURS

Que la journée de lancement porte ses fruits est maintenant connu auprès beaucoup d'entre vous. Chaque année nous voyons de plus en plus de collègues pilotes pour lancer leur parachute de secours.

Plus que jamais le lancement du parachute de secours reste important. Le plieur de parachutes Ronny Mariën me racontait qu'il est hautement exceptionnel que cela puisse se faire en toute sécurité dans des conditions à peu près réalistes. Ceci en plus du contrôle, de l'aération et du (re)pliage du parachute bien sûr.



Pour savoir lancer le parachute, sans connaître le moment précis où devra le faire, avec les freins dans les mains, il faut être rapide et donc avoir acquis des automatismes. Ceci peut sauver votre vie quand les choses deviennent sérieuses. Si on maîtrise les bons réflexes, on verra s'ouvrir votre parachute comme une beauté bien avant d'arriver au sol de la Topsporthal à Gand.

Cela nous fait plaisir que beaucoup de pilotes réussissent à le faire. Toutefois, pour sa propre sécurité, il reste nécessaire de s'y entraîner chaque année.

JOURNÉE DE LANCEMENT DE PARACHUTE DE SECOURS



En ce qui concerne le matériel même, celui-ci doit également être vérifié chaque année. Nous n'en croyons parfois pas nos propres yeux. Quelques incidents que nous avons vus :

- * des élastiques qui collent le tout ensemble (le contrôle annuel n'a pas été fait) ;
- * la sangle principale qui passe au-dessus du parachute (faute lors du pliage ou du montage dans le harnais) ;
- * des parachutes dirigeables qui sont montés à l'envers (l'avant à l'arrière) ;
- * la connexion au harnais qui n'est pas bonne (mousqueton pas serré ou même pas connecté) ;
- * la poignée qui ne se détache pas assez facilement du harnais ;
- * le container intérieur qui ne sort pas facilement du harnais ;
- * la sangle de connexion trop longue ou trop courte entre la poignée et le container ;
- * et il y a d'autres exemples à mentionner.

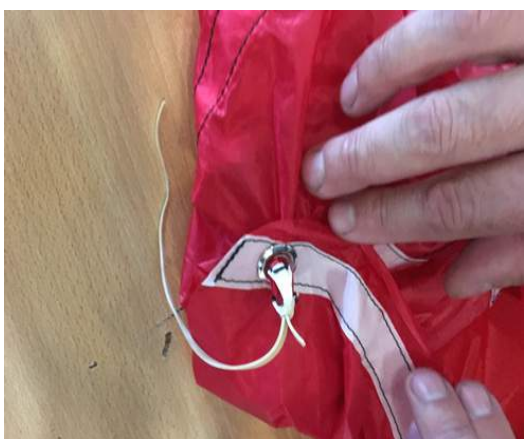
L'important est que nous contrôlions tout ceci et que nous réfléchissions lors du montage pour vérifier si tout marche correctement.

Parfois le désastre se trouve dans un détail, nous devons y prêter une attention spéciale.

JOURNÉE DE LANCEMENT DE PARACHUTE DE SECOURS

Sur la photo de gauche nous voyons la boucle cousue au container passée à travers de l'œillet. Cette boucle cousue empêchait justement de glisser par l'œillet, elle restait coincée derrière l'œillet métallique... La solution est donc une boucle qui ne peut pas rester coincée derrière l'œillet.

Sur la photo de droite on voit clairement que le container a été équipé d'élastiques costauds... à un moment un élastique s'est cassé, et on les a relié simplement afin que le container ne s'ouvre pas ? Eh ben, le container ne s'ouvrait plus du tout. Ce parachute de secours était encore bien emballé après l'exercice. Si cela avait été une situation réelle, ce petit problème aurait été fatal à notre ami...



Hormis la réalité amère tout le **Pick Up Club** et ses collaborateurs sont garant pour la sécurité et le fonctionnement de la journée, complémenté avec de quoi boire et manger pour nourrir les affamés et abreuver les assoiffés.



On peut y goûter à l'atmosphère d'une petite Coupe Icare, dans une Flandre aussi plate qu'une crêpe. En plus du fonctionnement au-delà des frontières des nombreux clubs et écoles cela reste un événement important pour chaque pilote de parapente et de delta. Dès que l'agenda définitif de Topsport Vlaanderen et de la Vlaamse Atletiek Liga sera connu, on nous proposera une nouvelle date. Nous ne tarderons pas vous la communiquer au plus vite, de façon à ce que vous puissiez être présent vous aussi. En remerciant tous les membres du Pick Up Club et ses partenaires pour leur collaboration, nous nous réjouissons déjà de la prochaine édition que vous ne pourrez pas manquer.

D'ici là, ou plus tôt sur un site, nous vous souhaitons une saison de vol en toute sécurité !

Hans Foré

LES INCIDENTS ET LES PARACHUTES DE SECOURS

Haaa le secours...

Il est bien rangé dans notre sellette, on ne le voit pas souvent mais il est tout aussi important que notre voile principale ! Depuis que nous faisons le Deathride à Gand, nous voyons de moins en moins de faute de montage et de pliage... mais tous les pilotes ne participent pas à cet évènement.

Alors voici quelques rappels :

Vérifiez bien la date de fabrication. Sur l'élévateur et/ou sur le premier caisson au niveau du bord d'attaque, vous devez trouver une étiquette. Ces dernières années, les parachutes ont fortement évolué (leur taille mais aussi leur forme !)

Assurez-vous qu'il a été replié récemment (au minimum une fois par an...)

Mais surtout qu'il a été replié en suivant les préconisations du fabriquant.

Le plus important, assurez-vous qu'il a été correctement installé dans votre container.

C'est ici qu'il peut y avoir potentiellement le plus de problèmes !

Pour s'assurer qu'il est bien installé, la seule solution est d'essayer de le sortir (avec le pilote assis dans la sellette dans un portique par exemple !)

C'est le début de saison, ça ne vous fera donc pas de tort de sortir votre secours du container et vérifier tout ça... en plus vous pourrez enlever le sable et les cailloux qui y trainent ;-)

Pour le choix du parachute, votre revendeur sera le meilleur conseil... entre rond, carré, dirigeable, le choix est vaste ! Cependant, il ne faut pas lésiner sur la taille ! En effet, la DHV vient d'analyser les rapports d'incidents dans lesquels le parachute a été tiré. Il en ressort qu'il vaut mieux être entre 20 et 30 % sous le PTV max du parachute pour s'en sortir sans bobos !

D'ailleurs cette base de données d'incidents est le seul rapport officiel que le monde du parapente européen possède.

Déjà de nombreuses fédérations l'enrichissent.

Nous avons décidé au conseil d'y participer aussi. Très prochainement, il vous sera donc possible de rapporter via le site de la fédé les incidents que vous avez vécu ou que vous avez pu voir.

Les rapports seront traités par le conseil ce qui nous permettra d'être encore plus au courant de ce qu'il se passe sur nos sites.

Bien sûr nous espérons ne pas avoir trop d'entrées dans cette base de données... comme nous espérons que vos secours resteront bien au chaud dans vos containers...

Bons vols, **Jean-Yves**.

Date d'édition	12/12/2018
N° du document	SUPAIR_2018/12/002
Nombre de pages	1 / 2



COMMUNIQUE SECURITE

STATUT :

FAIBLE

MOYEN

✓ CRITIQUE

OBJET : **Sellette ACRO BASE**

Déchirure sangles réglages latérales et épaules

Description du problème :

Il est possible que la sangle de réglage latérale haute de l'inclinaison du dossier se découpe dans la boucle de réglage.



Produits concernés :

Sellette ACRO BASE

Indice A1 à B4



Faits / Constatations :

Une déchirure de la sangle latérale haute de réglage inclinaison du dossier peut survenir à l'usage. Cette déchirure peut aller jusqu'à la rupture de cette sangle.

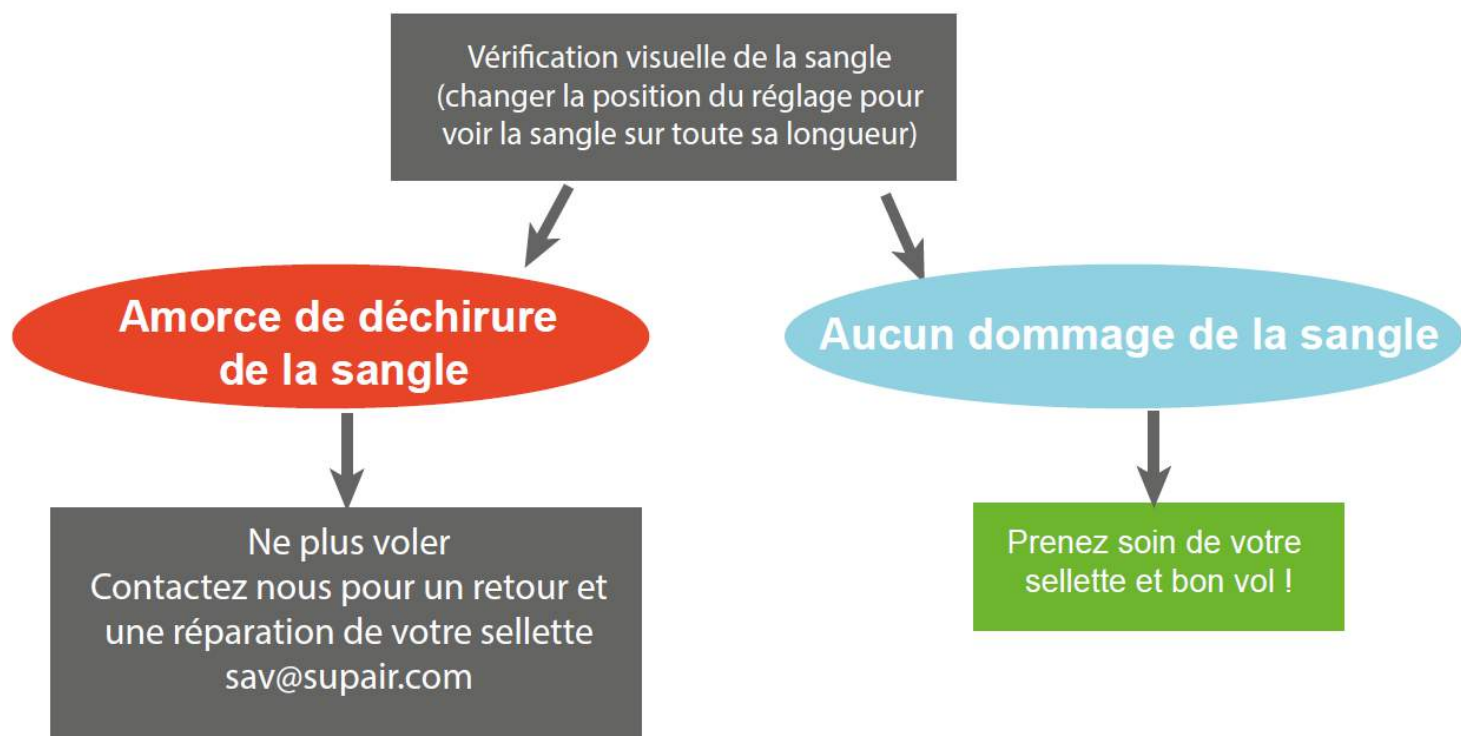
Cette sangle ne concerne pas la structure de la sellette mais cette rupture peut déstabiliser les appuis du pilote et la sellette peut devenir inconfortable, surtout si la deuxième sangle de réglage n'est pas ajustée.

Cela peut également entraîner une perte de repères et d'appuis pouvant avoir des conséquences sur certaines phases de vol.

Suite page 2 ►

Date d'édition	12/12/2018
N° du document	SUPAIR_2018/12/002
Nombre de pages	2 / 2

Procédure à suivre :



Personne à même de réaliser la vérification :



DELAI : La vérification doit être faite immédiatement

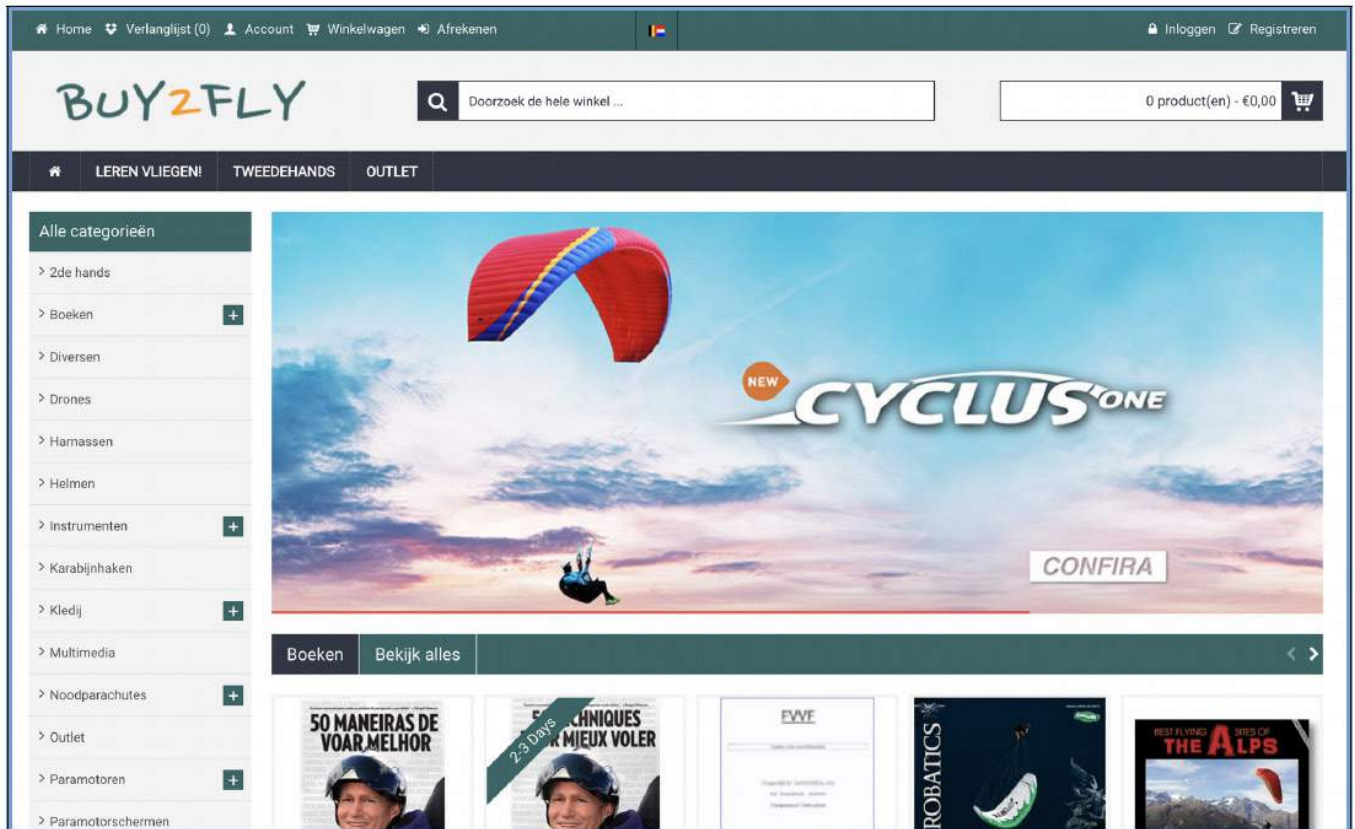
Destinataires du document :



Communiqué sécurité : SUPAIR_2018/12_002

WWW.BUY2FLY.BE

De shop voor al uw materiaal



ATTENTION, ÇA SOUFFLE!...

Que faire ? Ce triste mois de mars devrait idéalement correspondre avec le début de notre saison de vol mais le vent de tempête et les draches régulières rendent même le vélo, la marche ou toute autre activité extérieure (à part la plongée, peut-être) fort peu attirants. Comment donc mettre à profit cette météo exécrable que nous subissons depuis quelques temps ? En nous instruisant, pardi, pour essayer d'être (encore) mieux préparés au retour des conditions fumantes...

Les beaux principes...

La lecture récente d'un article traitant des atterrissages par vent fort et les arbres pliés en deux dans le jardin m'ont incité à aborder ce sujet d'actualité (même s'il est bien entendu que la seule manière de gérer les vents de 80 km/h qui soufflent actuellement est de laisser son matériel bien plié et rangé dans le placard - les plus malins qui pensaient déjà tourner la page l'avaient bien compris).

Dans l'article, l'auteur écrivait de manière sibylline que dès que l'on avait touché le sol, il fallait immédiatement contrôler sa voile pour éviter de se faire traîner sur le sol. C'est l'évidence même, diront les plus malins qui ont déjà presque tourné la page, et pourtant... pour en avoir discuté avec pas mal de compères pilotes au fil des années, cette évidence semble souvent un vœu pieux parfois peu évident à mettre en pratique.

Parallèlement - et malgré l'imposante littérature disponible sur le sujet - on voit encore (trop) régulièrement des pilotes faire des saltos peu élégants en levant leur voile au décollage, poser hors terrain (ce qui est toujours la honte) ou terminer dans les arbres (la honte aussi et mauvais pour le matos) quand ce n'est pas carrément à l'hôpital (en finissant ailleurs ou... en tombant de l'arbre). Bref, il peut sans doute encore être utile de seriner les évidences - et d'aborder leur mise en pratique - une fois de plus. Que ceux qui n'ont jamais été surpris par une rafale me jettent la première pierre et passent à l'article suivant.

On y va... ou pas?

"Tant qu'on a ses pieds au sol, on ne vole pas"

"Mieux vaut être désolé d'être au sol que désolé d'être en l'air".



De telles évidences vont sûrement finir par lasser et fâcher les plus malins qui sont toujours là mais il est néanmoins important de rappeler aux distraits que tant qu'on a pas décollé, on a encore **le choix**. Tant qu'on a pas commencé à lever son aile, on peut en effet toujours faire marche arrière (oui, je sais, les petits comiques diront qu'en l'air aussi on peut, surtout avec du vent fort, hahaha...).

ATTENTION, ÇA SOUFFLE!...

Très sérieusement, renoncer est rarement une honte et même parfois au contraire la seule chose raisonnable à faire... tant qu'on le peut. Par vent soutenu - et quel que soit le niveau du pilote - le "simple" fait de commencer à lever sa voile signifie souvent un décollage irrémédiable et donc l'obligation de gérer cette situation. Si l'on a le moindre doute sur ses capacités à le faire **correctement jusqu'au bout** (au sol, sans bobos, et la voile repliée dans le sac), mieux vaut s'abstenir.

Si vous décidez finalement d'y aller, vous êtes supposé savoir comment vous y prendre et avoir expérimenté ces conditions en relative sécurité comme expliqué plus loin. Pour rappel, toutes vos actions risquent en effet à partir de ce moment d'être "à sens unique" et la priorité absolue est donc de garder autant que possible en permanence le contrôle de l'aile car toute correction sera fastidieuse ou même impossible.

Les conseils habituels, en vrac: une impulsion minimale, bien **courir** vers la voile pour limiter son énergie dans la montée et devoir la freiner **un minimum** (idéalement pas du tout) lors de la temporisation, corriger **immédiatement** tout écart. Ceux qui maîtrisent bien le gonflage en "cobra" peuvent bien entendu utiliser cette méthode particulièrement adaptée au vent plus fort.

Certains autres conseils utiles semblent moins connus - ou plus souvent oubliés:

- Se placer si possible plus bas, dans la pente, et non au sommet où la vitesse du vent est maximale à cause de la compression sur le relief (effet venturi). De plus, étant plus haute que le pilote, l'aile devra moins monter pour arriver au-dessus de lui et prendra donc moins d'énergie. Par contre, si la pente est fort raide et/ou irrégulière, ces avantages risquent d'être compensés par une position moins confortable (et des déplacements plus difficiles).
- Choisir le meilleur moment pour gonfler l'aile est une des ces trivialités souvent ignorées ou mal appliquées. S'il est évident pour à peu près tout le monde que par vent fort il vaut mieux attendre un "creux", une accalmie, certains ne regardent pas toujours suffisamment leur environnement (mouvement des feuilles, branches, manche à air...) pour les prédire et surtout, pour prédire leur fin et ne pas se faire embarquer "par surprise".

ATTENTION, ÇA SOUFFLE!...

En l'air, ça pousse...

Avec du vent "soutenu", il est en principe facile de rester en l'air après le décollage en profitant de son effet dynamique sur le relief. Par contre, il sera très important de bien choisir sa position en surveillant en permanence sa vitesse-sol et ne pas attendre qu'elle devienne nulle pour réagir et décider de bouger. Il ne faut en effet jamais oublier que notre écart de vitesse entre vent "face" et "dos", c'est à dire la vitesse à laquelle on peut "perdre du terrain", est toujours le double de la vitesse du vent. Une mauvaise décision peut donc vite devenir irrécupérable. Essayons d'illustrer cela avec quelques calculs simples, en partant du principe que l'on vole "bras hauts" à environ 10 m/s (36 km/h) et que l'on fait deux demi-tours (par exemple pour passer dos au vent, puis à nouveau face au vent) en environ 10 secondes (ce qui me semble un minimum).

- Avec un vent de 25 km/h (7 m/s), l'écart de vitesse sera de 50 km/h (14 m/s). Pour faire nos deux demi-tours, on dérivera donc d'environ 140 m ($10 \text{ s} \times 14 \text{ m/s}$). Avec le vent de face, nous volons à 3 m/s et il nous faudra donc 47 secondes pour "rattraper" ces 140 m et revenir à notre point de départ.
- Avec un vent de 29 km/h (8 m/s), l'écart de vitesse sera de 58 km/h (16 m/s). La dérive dans les mêmes conditions sera donc d'environ 160 m qu'il nous faudra 80 secondes pour "rattraper" à 2 m/s.
- Avec un vent de 32.5 km/h (9 m/s) et un écart de vitesse de 65 km/h (18 m/s), la dérive atteindra environ 180 m et nécessitera donc, à seulement 1 m/s, près de 180 secondes, soit 3 minutes pour être "rattrapée".

Ces calculs nous montrent que l'augmentation exponentielle des conséquences de nos actions peut très rapidement les rendre ingérables. Une variation de vitesse de vent en apparence négligeable de 1 m/s (inférieure au pas ou à un quelconque effet venturi) peut dans certains cas vite faire toute la différence entre "retour maison" ou "aller hôpital" (bon, restons positifs, disons plutôt entre "buvette" et "désescalade").

Bien entendu, on n'a pas tenu compte dans les exemples ci-dessus du supplément de vitesse offert par l'utilisation de l'accélérateur mais son efficacité peut être relativement limitée, principalement sur les voiles "débutants" des pilotes les moins expérimentés. D'autre part, on n'a pas non plus tenu compte d'éventuels effets venturi, particulièrement au-dessus d'une ligne de crête (avec la perte de portance associée) ni d'éventuels incidents de vol en cas de conditions plus turbulentes. De tout façon, une certaine marge de sécurité est toujours bonne à prendre.

ATTENTION, ÇA SOUFFLE!...

Enfin, il est peut-être bon de rappeler également que l'indication de vitesse donnée par un GPS seule ne suffit pas forcément car elle sera identique que l'on aille en marche avant ou en marche arrière - comme l'avaient d'ailleurs bien compris les petits comiques de tout à l'heure. Les repères visuels restent donc indispensables.

Retour au sol

De ce qui précède, on peut en déduire qu'atteindre le terrain d'atterrissage (ou même simplement un terrain praticable) peut parfois s'avérer une galère. Dans les cas extrêmes, on peut même être amené à poser "sur place" en jouant avec l'accélérateur...

En fonction du "choix" que l'on a encore, il est prudent de veiller à rester aussi éloigné que possible des sources de turbulences. Par vent fort, un arbre, un bâtiment, ou même une légère pente peuvent être la cause de rouleaux sur une distance considérable. Il est donc à priori préférable de poser le plus possible sous le vent (soit au "début") du terrain mais - paradoxalement - c'est en visant cet endroit que l'on risque le plus d'arriver trop court et que l'on aura le moins de place (et donc de temps) pour reculer une fois au sol (ce qui est dans une certaine mesure inévitable comme expliqué ci-dessous). Il faut donc trouver le meilleur compromis possible.

Après avoir posé, il est bien entendu indispensable - comme des gens plus doués que moi l'ont déjà écrit par ailleurs - de conserver le contrôle de sa voile pour éviter de se faire lamentablement emporter et traîné au sol (ce qui est toujours gênant, surtout s'il y a des témoins). En pratique, le problème est que, dès que l'on touche le sol, la traînée de l'aile ne peut plus être compensée par le taux de chute et se marque subitement par un freinage (une traction dans le sens du vent) plus ou moins marqué de celle-ci. Ce phénomène est encore accentué car la vitesse de l'aile, qui dépend en grande partie du poids du pilote, diminue aussi dès qu'une partie de celui-ci appuie sur le sol (ce qui est indispensable pour résister à la traction de la traînée).

Pour sortir de ce cercle vicieux, il n'y a qu'une solution : aller vers la voile, dans le sens du vent, pour la décharger le plus possible et faciliter son affalement. L'ennui, c'est qu'à moins d'atterrir "twisté" (ce que je ne conseillerais pas à priori), il faut soit courir en marche arrière (bonne chance), soit se retourner, ce qui n'est pas forcément aisé avec la portance et la traction vers l'arrière de l'aile qui agissent immédiatement en maintenant les suspentes tendues et le pilote déséquilibré. Pour cette raison, j'ai souvent trouvé utile de toucher le sol légèrement accroupi. Ensuite, en se relevant immédiatement et rapidement tout en se retournant, on détend brièvement les suspentes juste le temps nécessaire pour se retrouver face à la voile avec un contrôle efficace.

ATTENTION, ÇA SOUFFLE!...

Se préparer autant que possible

Comme chacun l'aura probablement déjà bien compris à ce stade, il ne serait pas très avisé d'attendre de se retrouver dans une situation critique pour commencer à se poser des questions et à s'exercer pour se tirer d'affaire.

Bonne nouvelle : la détermination des effets du vent fort en vol relève essentiellement de la théorie, du bon sens, et de l'anticipation et il est possible de s'exercer à toutes les manœuvres en relative sécurité lors de séances de gonflage. Pour pouvoir se faire traîner sans trop de risques dans le cas où l'on raterait un exercice, l'idéal est de trouver un grand terrain plat et dégagé. Sinon, avec une vieille voile que l'on ne craint pas trop d'abîmer, on peut aussi se placer à la lisière d'un petit bois qui nous bloquera le cas échéant - pas plus élégant mais efficace. Dans tous les cas, porter un casque et - si on débute - le faire progressivement en attendant d'avoir maîtrisé l'essentiel avant d'essayer dans du vent vraiment (trop) fort.

Bonne préparation, donc, et bons vols à tous lorsque les bons jours reviendront !

Patrick

DOSSIER: SOARING

LE SOARING

ENNUYANT

INSPIRATIONNEL

ADDICTIF

Texte et photos : Rudi Roelens

Facebook: West Coast Windseekers

Les dangers (top 5)

- Sousestimer le temps et le vent
- Trop peu de maîtrise de la voile
- Voler avec du mauvais matériel ou du matériel dangereux
- Beaucoup de pilotes dans un espace restreint
- Aller en négatif (décrochage d'un côté)

On l'entend souvent des pilotes de montagne : "Le soaring ce n'est rien pour moi, voler de gauche à droite, c'est trop ennuyant"

Nous remarquons la frustration du pilote de montagne qui vient s'entraîner sur la plage. Tomber et se relever, la voile qui tombe de tous les côtés sur la dune. Manger du sable, passer au-dessus de la dune et être plaqué durement au sol.

Le pilote en soaring doit s'écarter pour le décollage incontrôlé, reste sur place en l'air au-dessus du pilote avec la question "ça va ?"

Foto AirXperience.be: Rudi Roelens et Mario Deroo

Exercice : touché des plumes sans vitesse/sol



DOSSIER: SOARING

La côte française et certains endroits de la côte belge et néerlandaise sont truffés de voiles quand le vent est propice. Pas seulement des pilotes locaux mais aussi beaucoup de Belges. Malgré l'affluence et le grand nombre de voiles non-classifiées qui se mêlent l'une à l'autre, il n'y a pas ou presque pas d'accidents dignes de ce nom. Quand il se passe quand-même quelque chose, c'est souvent dû au pilote qui ne connaît pas assez sa voile ou ne la maîtrise pas suffisamment en vent soutenu.

Dans cet article je veux approfondir le sujet du soaring et donner quelques tuyaux pour offrir un accès plus sécuritaire aux nouveaux venus. Comment aller d'ennuyeux à addictif (au sport) en toute sécurité.

Le Soaring- une autre façon de voler.

Le pilote "de montagne" n'y verra rien de neuf. Dans la montagne on fait depuis des années du soaring dans les ascendances dynamiques le long des reliefs. Mais voler sur les dunes est une toute autre discipline. On y vole à faible altitude et le décollage se fait à partir de la plage. Avec la voile en style "cobra" nous courons sur la dune jusqu'à arriver dans l'ascendance dynamique. Cette technique nécessite une très bonne maîtrise de la voile et doit être apprise dans du vent moins fort. A moins de vouloir goûter le sable et les épines de derrière les dunes. Avec du matériel de vol standard un bon gestionnaire de voile peut voler avec des vitesses de vent jusqu'à 25 km/h. Avec des voiles « mini » c'est possible jusqu'à des vitesses avoisinant les 45km/h. Il est toujours possible d'aller plus loin mais plus fort est le vent, plus petite est la marge d'erreur.

L'entraînement d'hiver idéal : s'entraîner à maîtriser la voile en jouant.

Si on était jadis dépendant d'un club de treuillé ou d'un long déplacement vers la montagne, ceci est une façon de voler en utilisant les forces naturelles, sans aide extérieure. Pour la plupart des Belges la côte néerlandaise/belge/française est à moins de 2 h de route. Le grand avantage est qu'on peut y faire des dizaines de décollages et des vols de plusieurs heures. Personnellement j'ai toujours mon parapente dans la voiture et après mes heures de travail je suis donc souvent suspendu au-dessus des dunes. Nous voyons souvent des pilotes s'entraîner sur la plage. C'est en effet formidable de pouvoir gérer notre voile dans des conditions fortes. Avec comme plus-value l'exercice de la technique de décollage, ce qui donne de la confiance en montagne avant de s'élancer. Toutefois, ce que je ressens comme désavantage c'est que je ne décolle plus souvent dos à la voile. En montagne, avec vent nul au déco, je me pose parfois des questions, même si cela se termine toujours bien. TUYAU : continuez à vous exercer à faire des décollages dos à la voile. !

DOSSIER: SOARING

Est-ce que le soaring sur dune est dangereux ?

Nous volons à basse altitude ce qui donne parfois une fausse idée des dangers présents. A cause de l'altitude limitée rien ne peut mal se passer, sinon on est plaqué contre la dune. Sur de petites dunes on a vite besoin de 25 km/h de vent. Si celui-ci est de travers, on obtient avec le vent (partiellement) arrière des vitesses de 40 km/h. Grâce à la brise de mer laminaire on est moins confronté à des fermetures dans de l'air instable. Par contre, le sol est toujours proche et la pente de la dune et les plages ne sont pas moins dur qu'un labouré sec.

Les conditions de vol

Pour faire du soaring on a besoin de plus de vent que lors du vol en montagne. Il faut bien estimer les conditions selon son propre niveau de vol. Cela n'a pas de sens de mesurer le vent sur la plage. Au-dessus de la dune il y aura, par l'effet venturi, un vent beaucoup plus fort. Montez d'abord sur les dunes et jugez le vent au point le plus élevé. Quand on arrive aux dunes, les autres pilotes ne sont pas des marqueurs pour décider de décoller. Regardez bien quelles voiles sont en l'air (mini-voiles, EN-A, EN-B, EN-C...)

Quand on arrive avec sa voile de montagne et que l'on voit déjà quelques mini-voiles en l'air, il ne faut déjà plus aller mesurer le vent sur la dune. Un bon tuyau : mettez-vous face au vent et sentez le vent, faites un calcul pour vous-même et mettez un chiffre sur la force du vent. Ne mesurez le vent que par après avec votre anémomètre pour vérifier votre calcul.

Rafales

Les conditions peuvent paraître optimales avec des rafales de maximum 25 km/h. Toutefois il peut être dangereux de voler avec des forces de vent min. et max. qui sont fort espacées. Quand le vent tombe l'ascendance disparaît avec comme conséquence qu'on va voler plus derrière la dune pour rester dans la zone d'ascendance la plus élevée, une rafale soudaine peut vous déplacer derrière la dune. Avec des variations de vitesse de vent importantes le risque de fermetures frontales augmentent également.

Vent travers

Le vent ne peut pas être plus de 30° de travers . Avec plus de 30° on perd l'ascendance dynamique car les molécules d'air rasent alors le long de la dune. Le plus perpendiculaire est le vent par rapport à la dune, le plus agréable sera le vol (vitesse-sol plus basse qu'avec une composante de vent arrière).

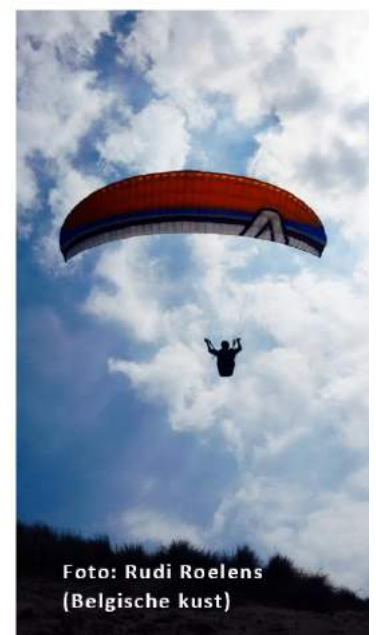


Foto: Rudi Roelens
(Belgische kust)

DOSSIER: SOARING

Materiel

Une vieille voile qui paraît visuellement encore en bon état est-elle suffisante pour faire du soaring ? NON, ces voiles peuvent servir pour faire des gonflages mais on ne peut en aucun cas voler avec. Les voiles de soaring sont, tout comme les voiles de montagne, contrôlées. La durabilité dépend de la marque et de la façon qu'on traite son matériel. Inutile de dire que le sable est un grand ennemi de nos voiles, de plus on y rajoute de l'air salé. Un bon pilote de soaring ne peut en principe pas avoir de sable dans la voile . Une voile poreuse et/ou un mauvais calage peuvent constituer un danger mortel en vol. Des mauvaises voiles peuvent aussi devenir impossibles à piloter dans des ascendances dynamiques. Le danger est pour le pilote mais aussi pour les personnes qui se trouvent en-dessous sur la plage ou qui volent dans les parages. Le harnais et le casque doivent offrir la même protection qu'en montagne. Je conseille à tout le monde de voler avec un harnais équipé d'un (gros) mousse-airbag. J'enlève le parachute de secours pour voler dans les dunes, car l'altitude est trop limitée et il ne peut donner que des problèmes et/ou se remplir de sable. Toutefois, à la Côte d'Opale je vole avec un parachute de secours car on y obtient facilement des altitudes de 300 m au-dessus de l'eau. Des gants solides ne sont pas un luxe pour manier les suspentes lors du décollage et pour corriger la voile quand on monte sur la dune en marchant.



Foto AirXperience.be: Rudi Roelens en Mario Deroo

DOSSIER: SOARING

Voler avec d'autres pilotes dans l'ascendance dynamique

Souvent on vole avec beaucoup de pilotes en même temps. A cause de l'espace réduit on y vole donc très proche l'un cde l'autre et on a besoin d'un peu d'expérience pour tourner sans gêner les autres pilotes. Lorsqu'on se croise, le pilote qui vole le long de la colline est un moment sous le vent, ce qui est généralement vécu comme désagréable par les pilotes débutants. S'il y a des pilotes en l'air, n'essayez pas de décoller en-dessous d'eux, cherchez un endroit où personne ne vole à ce moment.

Il arrive trop souvent qu'un pilote décolle de façon incontrôlée et se fasse tirer au-dessus de la dune. Imaginez-vous qu'il entraîne avec lui un autre pilote volant le long de la dune... Ne volez pas plus longtemps qu'une bonne demi-heure et allez atterrir après. Après une demi-heure, et chez certains même plus tôt, la concentration disparaît. On commence à faire des virages sans regarder d'abord s'il n'y a quelqu'un derrière soi. On se retrouve vite sur la plage pour se reposer un peu. Si on redoute le fait de devoir redécoller, c'est signe que le niveau de la technique de décollage n'est pas suffisante. Sur un petit site on peut faire une tournante de façon à ce que tout le monde puisse voler. Le gonflage à la mer est une discipline en soi et on ne doit donc pas se tourner les pouces quand on ne vole pas un moment.



Aller en "négatif"

Un danger mérite notre attention lors du soaring. C'est également un danger en montagne mais à cause de l'altitude réduite et la vitesse-sol plus élevée il peut constituer un risque supplémentaire. L'impact au sol peut être violent et est pour la plupart du temps accompagné par un mouvement rotatif (hélico).

Les facteurs qui contribuent au passage en négatif :

- voler (trop) freiné sans le vouloir à cause de la vitesse-sol élevée avec du vent arrière ;
- des voiles performantes ont une vitesse de décrochage plus élevée. Des voiles EN-C et plus haut ont souvent une amplitude de freinage qui est 20 cm plus court qu'avec des voiles EN-B et EN-A;
- des voiles poreuses ou avec un mauvais calage ont une vitesse de décrochage moins élevée ;
- le gradient de vent le long de la dune (le plus irrégulier le relief, le plus de gradient, surtout avec du vent de travers) ;
- vouloir atterrir face au vent et trop freiner et au dernier moment tourner de façon trop engagée.

DOSSIER: SOARING

Entraînement et formation

Si vous êtes intéressé de faire du soaring à la côte belge/française/néerlandaise, faites-en sorte que vous êtes bien accompagné. On peut toujours réinventer la roue et choisir son matériel et juger des conditions sans informations préalables. Mais c'est payant de suivre une formation sérieuse, tout comme pour le vol en montagne. L'avantage avec le soaring sur les dunes est que le décollage et l'atterrissage sont très proche l'un de l'autre. On peut aussi facilement demander de l'aide ou des informations utiles aux pilotes présents. Vous verrez que ces fanas du soaring sont des personnes assez conviviales qui partageront avec plaisir leurs connaissances avec vous. Il y a également un forum où chacun peut donner rendez-vous à d'autres membres pour aller voler ensemble à la côte. Ce forum est indépendant des écoles, tout le monde est le bienvenu ! AirXperience.be est une école à la côte qui est surtout active dans la formation au gonflage, aux techniques de pilotage et au soaring. C'est d'ailleurs un bon entraînement pour les pilotes de montagne d'améliorer leur technique de décollage. C'est toujours agréable de pouvoir, lors d'un décollage en montagne, gérer la voile sans qu'elle râpe de façon incontrôlée d'autres voiles. Un bon décollage est pour la plupart du temps un vol en toute tranquillité ! avec la technique de décollage parfaite il est aussi possible de gonfler sur un déco de haute montagne, en jugeant les conditions aérologiques avec la voile, s'il y a des rouleaux au déco ce ne sera pas laminaire en l'air. **Que vous voliez en montagne ou à la côte, tenez compte de la flore et faune.** A la côte il y également une réglementation sur où et quand on peut voler. Posez volontiers vos questions via la page FB "west coast windseekers".

Miniwings

Les mini-voiles sont populaires à la côte. Ce sont de plus petites voiles qu'on peut plus facilement contrôler dans du vent plus fort. Elles ont été développées après les speedwings qui sont utilisées pour le speedriding ou le paraski (speedflying sur des pistes de ski). Les mini-voiles ont été développées de façon à avoir autant de portance sans limiter la vitesse maximale. De cette façon nous pouvons voler avec des mini-voiles dans des vents plus forts, même jusqu'à 50km/h. Ces voiles sont en effet assez stables et se situent entre les voiles de parapente classiques et les voiles accro. Ces derniers temps la différence entre les mini-voiles et les parapentes normaux est devenue nettement plus petite. Les mini-voiles deviennent plus grandes sans devoir reculer en performances. Les mini-voiles ont un facteur "fun" élevé grâce à leur maniabilité et leur réactions ultra rapides. Avant d'aller voler avec une mini-voile il faut s'accoutumer à elle. En effet, tout va beaucoup plus vite, ce qui nécessite également des réactions plus rapides du pilote. De par la vitesse avec l'on vole la marge d'erreur est beaucoup plus petite. Il faut aussi penser aux autres pilotes qui volent plus lentement que soi quand on vole sous une mini-voile. La plupart des accidents (surtout lésions du dos) arrivent avec des mini-voiles. Gardez assez de distance entre vous-même et la dune, ce n'est pas donné à tout le monde d'enlever en vol le bikini de la dame qui bronze sur la plage :)



DOSSIER: SOARING

Pour finir encore un récapitulatif des tuyaux

- Faites-en sorte que votre matériel est en état de voler, volez avec un harnais qui offre assez de protection, de bonnes chaussures, un masque ou des lunettes capables de protéger vos yeux si vous terminez dans les épines derrière la dune et surtout : PORTEZ UN CASQUE.
- S'il y a du sable dans la voile, nettoyez la voile après les gonflages avant de voler (DECROCHAGE). Avec une bonne maîtrise de la voile il est possible de la gonfler à l'envers et de cette façon évacuer le sable de la voile, attention : cela s'exerce de préférence avec moins de vent jusqu'à ce qu'on maîtrise cette technique. Si on laisse tomber la voile de façon incontrôlée sur le bord d'attaque, celle-ci peut s'abîmer sérieusement. Vous pouvez sinon juste secouer la voile au sol si vous ne maîtrisez pas suffisamment cette technique.
- Si vous ne vous sentez pas à l'aise à cause de l'affluence, allez à la plage. Cherchez de l'espace libre, ce n'est pas nécessaire de voler dans la foule, les dunes sont assez étendues.
- Ne volez pas trop longtemps, allez de temps en temps atterrir et prenez une pause. La durée du vol n'est pas importante, seulement le plaisir qu'il procure.
- Respectez le site. Ne courez pas (inutilement) dans la végétation sur les dunes. Ne volez pas près de plages pleines de personnes, les baigneurs sont vus comme une source de revenus, donc tenez-en compte pour la préservation des sites. Ne survolez pas les baigneurs qui bronzent ou jouent dans les dunes, ni les cabines sur la plage et certainement pas les terrasses des bars de plage. Ramenez toujours tous vos déchets.
- Respectez la législation. Ceci pas seulement par rapport où et quand on peut voler mais aussi où vous laissez votre voiture. La plupart des sites de vol se situent dans des zones naturelles protégées. Les autorités locales y sont très sensibles. En cas d'infractions les sites sont vite interdits.
- Observez, informez-vous et écoutez !
- Décoller près de petites dunes se fait à partir de la plage, n'essayez pas de décoller du haut de la dune. Si vous n'arrivez pas à courir sur la dune avec la voile gonflée, cela veut dire que vous ne la maîtrisez pas assez.
- Si vous volez sur le Caps français ou la Côte d'Opale, tenez toujours la mer à l'œil. Les petits moutons (écume des vagues) sont signe de vent fort qui arrive. Si vous voyez arriver sur la mer des vagues avec de l'écume, il vaut mieux aller atterrir le plus vite possible.

Etabli par Rudi Roelens d'après le règlement belge et français (Nord de la France).

Source (partiellement): Martijn Geurts Knvvl règlement néerlandais.

LA TRANSITION

En deux ans j'ai tout changé : harnais, variomètre et finalement aussi l'aile. Cette dernière étape était bien sûr la plus importante, passer d'une aile de classe "sport" (avec mât) à une aile sans mât, une aile de compétition. Et oui, une nouvelle aile.

Le harnais avec un système de glissière en métal et de "kick-ass" (levier qu'il faut activer par son derrière), est, une fois qu'il est bien réglé, très recommandable. On reste en position horizontale, même si on tire (fortement) sur la barre de contrôle. Se redresser ? Rentrer les pieds (ne pas tenir les jambes tendues), un petit poussé sur la barre de contrôle et on est redressé. Facile comme tout.

En position horizontale on peut encore jouer un peu avec l'angle en activant le levier avec le derrière, kick-ass donc.

Mon (2e) variomètre qui a 22 ans fonctionne encore très bien, mais un avec GPS incorporé, assisant thermique, ventimètre Pitot, indicateur d'altitude au-dessus du relief, vitesse sol, ... me dit quand-même plus maintenant. Ce 3e vario de ma carrière de vol est un instrument de haute technologie, avec lequel je ne dois même plus regarder dans le grand 'display' devant moi. Juste regarder sur l'instrument et je vois tout. Super drôle, je suis redevenu un avec mon environnement.

L'aile, une surprise, cela m'a ouvert les yeux. Je voulais une machine accessible et pratique pour « la transition » de la classe sport à la classe compétition. J'ai opté pour une aile avec pas trop d'envergure, 10 cm de moins que mon aile sport, donc de 10,25m à 10,15m.



Maillen, le 15 avril 2018 : la sangle d'accrochage réglée à la bonne hauteur, les roulettes fixées, je suis prêt pour le premier vol... derrière le Dragonfly. Je ne voulais pas attendre un décollage en montagne, l'envie était trop forte. Oui, je sais, transition sur une machine de compétition, acheté tout neuf, et immédiatement faire du remorqué. Les sensations d'un ado de 16 ans ou quoi ?

LA TRANSITION

Les nerfs tendus au câble de remorqué sur le dolly (chariot), VG (géométrie variable) à 50% comme le manuel le prescrit. Probablement je vais surpiloter, mon ancienne aile nécessite nettement plus de force pour piloter et j'en ai un peu l'habitude. Cela m'est encore dit par mon frère, même si je ne l'entends plus vraiment. Tendus à bloc, le slogan que j'ai lancé à mes enfants pendant des années, me revient : « Fais comme si tu le faisais depuis des années, laisse réagir ton corps et ne réfléchis pas (trop). Sinon ta tête va faire en sorte que tu t'arrêteras toi-même » ... Bien que je me le redise encore une fois à moi-même.

Je donne le signe, le moteur tourne à fond, le câble se tend et on y va ! L'aile veut vite monter, après avoir lâché le dolly je tire, la barre de contrôle avec mes bras tendus en dessous de moi mais ça monte comme une flèche. Le vent du Sud travers rend l'histoire encore un peu plus difficile.

Heureusement le Dragonfly décolle – le pilote du remorqueur l'a vu et essaie de compenser en montant rapidement. Cela marche assez bien, le remorqueur revient à ma hauteur, merci William. Seulement, piloter avec les bras tendus, ce n'est pas facile. En fait tout ceci se passe tellement vite que je ne le réalise que par après. Je réagis instinctivement, automatiquement et je surpiloter donc la machine. Comme un battant dans une cloche je pendule derrière le Dragonfly, quelle bataille !

Je largue à 230m, beaucoup plus vite que prévu, et je peux me détendre un petit moment, quelle roquette nerveuse. Cela devenait quand-même intenable.

Nouvelle sensation : sur ma vieille aile j'ai l'impression de tenir une « balustrade solide ». Vous savez, quand il se passe quelque chose on a quelque chose de « costaud » pour se tenir. Cette sensation, je ne la retrouve pas du tout, c'est comme si je tenais un tube qui est séparé de tout. Mais l'aile réagit sur chaque mouvement, sensation bizarre, il faut s'accoutumer. VG à 25% et oui la sensation « balustrade » est un peu de retour. Quelle différence, parlant de géométrie variable !

Petit thermique, vite le prendre. Je remarque que mon pilotage peut se radoucir considérablement. Cette aile réagit beaucoup plus doucement, presque plus nerveusement mais cette dernière chose est bien sûr un phénomène transitoire. L'aile « répond » simplement à tout ce qu'on lui demande de faire, quelle surprise, quelle expérience... Quand le pense « à gauche » elle tourne déjà. Je n'ose pas penser à un virage engagé. Je dois m'accoutumer mais je sais déjà que je ne vais pas regretter mon achat.

Les thermiques sont assez faibles et désorganisés, mais je gagne quand-même encore 120 m en trois tentatives. Les « petits trucs » que je rencontre sont quand-même suffisant pour monter. Avec ma vieille aile -quand-même une aile qui thermique bien- cela ne se serait certainement pas soldé en un gain d'altitude, au mieux du zérotage. C'est peut-être moi. Fait est que maintenant je monte, le meilleur taux de chute se laisse clairement sentir.

LA TRANSITION

Je dois toutefois retenir l'aile un peu plus pour ne pas visser le virage, donc contrer un peu (highsiding). Par après, dans les thermiques suivants il apparaît que, si je relâche le VG totalement (0%), l'aile thermique avec deux doigts dans le nez, sans contrer. Si si, je suis tombé amoureux, ne rien dire à ma femme.

Après 20 min. c'est quand-même la fin, c'était une journée avec des thermiques faibles mais j'en ai quand-même tiré pas mal, certainement pour un premier vol avec cette nouvelle aile. Maintenant l'atterrissage, ce qui n'a jamais été mon point le plus fort... Gloups.

L'approche n'est pas un problème mais me retrouver sur mes jambes, reconnaître ce moment du poussé final, comment vais-je m'en sortir ? Je suis curieux.

Le vent est travers sur la piste, largeur de la piste = 55 m et, oh oui, donc nous ne pouvons utiliser que 15 m. Les pistes ULM et delta sont en effet séparés.

Aucun ULM n'est en approche ou prêt à décoller, ce n'est déjà pas mal. Ce petit vent est aussi le bienvenu. Presque tous les deltistes sont au sol – ce n'est pas une bonne journée thermique- et leurs yeux sont fixés sur moi. Bien sûr, quoi d'autre ?

Cet appareil plane beaucoup plus longtemps que mon ancien, ça je le savais déjà et je le sentais dès le départ. Quand je tire il prend de la vitesse et plonge à peine. Quel outil, tirer comme un forcené comme avec mon ancienne aile n'est plus nécessaire. Je suis du côté Est du terrain, au-dessus des labourés. OK, normalement je devrais à ce point et à cette altitude déjà depuis longtemps avoir commencé mon plané final mais je fais encore un 360, cet appareil doit pouvoir le faire. VG à 25%, j'entame ma finale vers l'est au-dessus des labourés pour tourner en extremis dans le vent, vers le sud et la piste d'atterrissage. Si je suis trop bas je devrais atterrir devant le Dragonfly et les deltas parqués, sinon j'atterrirai derrière eux.

Assez d'altitude, je vais atterrir derrière la meute. Je tourne vers le sud, vole un peu au-dessus du labouré, survole le bord du terrain et me retrouve 5 m plus loin sur les jambes. Une cible, parbleu, la dernière chose que j'avais osé rêver. Le poussé final est aussi doux et facile. Vraiment tout est plus facile avec cet appareil. Je pensais que les ailes de compétition étaient difficiles ? J'aurais dû m'en acheter une beaucoup plus tôt !

Je renonce à un deuxième vol : "Ça ne pourra jamais être aussi bien que le premier".

Non, la bataille que je devais mener pour rester derrière le Dragonfly, me retient maintenant un peu. Je ne suis pas vraiment un lâcheur mais le fait que j'ai déjà dû larguer à 230 m me dit quand-même quelque chose. Probablement que mon point d'attache doit avancer et que je dois peut-être tirer un peu plus la VG si je refais un vol remorqué. Ou quand-même d'abord vérifier ce qui est 50% de VG, c'est là 2e ou la 3e ligne sur la corde ? Pour le deuxième vol, peut-être quand-même un vol avec décollage en pente ?

LA TRANSITION

Ce qui est sûr, c'est que les dernières années les fabricants ont accordé beaucoup d'attention à la facilité de pilotage de ces « bolides de compétition ». Des envergures réduites (meilleure maniabilité), un profil d'aile réduit (= moins de trainée) et quand-même une portance importante en une vitesse de transition élevée. Et ils ont réussi. Cet appareil se pilote, sans VG, comme une simple surface. Il faut savoir qu'on ressent alors une pression sur la barre de contrôle qui ne permet pas de voler au-delà de 50 km/h. Ne pas faire donc lors d'un atterrissage, si on veut encore vouloir accélérer un peu. Ni lors d'un décollage d'ailleurs, il faut encore réussir à partir de la pente...

Si on veut voler plus vite il faut tirer sur le VG en même temps que sur la barre de contrôle. Pour chaque vitesse il y a en fait une position du VG. Ces ailes sont équipées avec une géométrie variable sérieuse (tiens, c'est ce que je pensais déjà de ma vieille aile...) et il faut donc l'utiliser davantage.

L'idée sous-jacente est simple : pour plus de vitesse on tire plus le VG. Plus de VG = angle d'incidence réduit, mais la vitesse accrue génère plus de résistance et donc plus de sécurité. Si on veut voler plus lentement, on peut laisser le VG tendu, mais cela donne un angle d'incidence plus grand et donc moins de sécurité. Lors de conditions turbulentes il vaut mieux éviter cette configuration car on risque plus de passer sur le dos. Réduisez le VG lors des basses vitesses. S'ils pouvaient automatiser cela un jour...

Jan

Foto: Jerome Maupoint



POUR LES PURISTES DU CROSS

La Bonanza 2 est notre voile perf de cross pour les puristes des vols distance qui apprécient à la fois maniabilité et performance. La Bonanza 2 est née pour pourchasser l'horizon. Le Team R&D GIN a passé beaucoup de temps à perfectionner les caractéristiques de la voile accélérée, élément déterminant pour la performance en cross.

La voile accélère rapidement, offre un plané exceptionnel sur l'intégralité de la plage de vitesse, et excelle en turbulence et vent de face.

EN C // 6 tailles // 60-130 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



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

Foto: Jerome Maupoint

POUR LES PURISTES DU CROSS

La Bonanza 2 est notre voile perf de cross pour les puristes des vols distance qui apprécient à la fois maniabilité et performance. La Bonanza 2 est née pour pourchasser l'horizon. Le Team R&D GIN a passé beaucoup de temps à perfectionner les caractéristiques de la voile accélérée, élément déterminant pour la performance en cross.

La voile accélère rapidement, offre un plané exceptionnel sur l'intégralité de la plage de vitesse, et excelle en turbulence et vent de face.

EN C // 6 tailles // 60-130 kg



COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 06 DECEMBRE 2018

Présent : Jean-Yves Squifflet, Fabian Hernalsteen, Philippe Mal, Patrick Brison, Jean Solon (notules).

Excusés : Leen Mortier, Nathanael Majoros, Olivier Georis, Jan Lauwers.

Contrôle du budget

Le Conseil procède au contrôle du budget préparé par Jean.

Cotisations 2019

Après discussion et parce qu'une augmentation de la cotisation doit être votée à l'assemblée générale, on proposera deux cotisations aux membres : une indexée (5 € de plus) en l'ancienne sans indexation, au moins jusqu'au vote à l'assemblée générale. Une autre cotisation de soutien « Premium » sera également proposée (supplément de 40 €). Nathanaël écrira un texte pour le Fly à ce sujet.

Fly

Les différents articles à encore rentrer par certains sont passés en revue.

Prochaine réunions CA

Lundi le 14 janvier. Lundi le 28 janvier (répétition AG). Lundi le 18 février.

Assemblée Générale

- 15-17 h : examens théoriques.
- 17h30 – 18h30 : Bruce Goldsmith.
- 18h30 – 19h30 : bar + snacks.
- 19h30 : AG partie officielle :
- Comptes et budget
- Cotisations
- Décharge des administrateurs
- Elections
- Après : workshops et bar

Les convocations avec l'agenda et les comptes doivent être envoyés 2 semaines à l'avance.

Une participation de 5 € sera demandée pour la partie avec Bruce Goldsmith ce qui permettra de recevoir 2 tickets de boissons pour l'AG.

BPO 2019

Aura lieu au Grand Bornand du 30 juin au 6 juillet.

Assurance FBPM

Une clarification sera demandée à la FBPM.

FlyXtool

L'aéroclub Royal de Belgique a reçu favorablement notre demande et va nous informer sur le prix de l'assurance pour la mise à disposition des données. Nous allons faire une proposition de contrat entre la FBVL et l'ACRB. Les frais seront entièrement à charge de la FBVL.

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 06 DECEMBRE 2018

Journée de lancement de secours

Cet événement a été un grand succès, comme d'habitude. Le conseil remercie le Pick-Up Club pour l'avoir organisé si bien.

Carnet de vol

Un accord a été trouvé sur le devis et la façon de financer le carnet.

Demandes de brevets et de formations approuvées

Olivier Gillot peut faire sa formation de Moniteur de parapente chez Ikarus.

François Lambert peut faire sa formation de Pilote Biplace de parapente chez Fou d'L.

Rapporteur: Jean.

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 14 JANVIER 2019

Présent : Jean-Yves Squifflet, Leen Mortier, Philippe Mal, Patrick Brison, Olivier Georis, Jan Lauwers, Jean Solon (notules).

Excusé : Nathanael Majoros, Fabian Hernalsteen.

Membre effectif

Robin Lefebvre devient membre effectif.

Candidatures Conseil d'Administration

Robin Lefebvre est candidat, cette candidature est acceptée.

En 2020, le mandat de 4 conseillers arrive à l'échéance.

Ecoles agréées

L'école Airsport est reprise par Robin Lefebvre. Les documents nécessaires ont été signés. Le conseil souhaite beaucoup de succès à Robin.

Demande de brevet.

François Adrienne demande le brevet d'Observateur de parapente. Le conseil demande de demander l'avis à Pascal Lhoas du club La Roch'Ailes, si positif Jean pourra délivrer le brevet.

Comptes FBVL

Le bilan, le compte de résultat et le budget, préparé par Jean, sont approuvés pour présentation à l'assemblée générale.

Cotisations 2019

Le conseil est satisfait sur la réponse des membres à l'appel du conseil de payer une cotisation indexée ou premium.

Rapport écoles agréées

Philippe propose de standardiser les rapports des écoles. Il fera une proposition.

Jean fera un nouvel appel pour obtenir les rapports. Les écoles qui n'ont pas renvoyé un rapport dans 15 jours pourront perdre leur agrégation.

Assemblée Générale

- 14-16 h : examens théoriques.
- 16h – 18h15 : Bruce Goldsmith (début 18h15).
- 18h30 – 19h30 : Portes A.G.
- 19h30 : AG partie officielle :
- Après : bar

Les écoles devront mettre leur stand avant 16 h.

Projecteur + son : Philippe.

Ecran : Patrick.

Sandwichs : Leen.

Rendez-vous à 13 h.

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 14 JANVIER 2019

Assemblée Générale : suite

Agenda:

1. Rapport activités 2018
2. Comptes et budget + vote
3. Décharge des administrateurs
4. Vote cotisations
5. Assurances
6. Elections Conseil

Jean enverra les invitations accompagnées de l'agenda et des comptes à tous les membres 2018 et 2019.

Aéroclub Royal de Belgique

Comme convenu, la FBVL payera comme cotisation à l'ACRB 5 € par membre FBVL.

Stage des moniteurs

Nombre de personnes se sont excusés, il faut leur répondre.

Le but est également de faire passer des examens pratiques pour nommer des Aides-Moniteurs (définitifs après qu'ils aient été Aide-Moniteur temporaire).

Ceci se fera à l'aide de treuil à Beauvechain, un budget de 150 € pour les treuillages est octroyé par le conseil.

Le soir il y aura un repas et une table ronde.

Une liste de participants au stage devra être envoyée à Jean-Yves par Jean.

Demandes de brevets

Jean-Claude Bodart demande ce qu'il faut encore faire pour obtenir le brevet de Moniteur de deltaplane. Après c-vérification des textes, et tenant compte des compétences particulières de Jean-Claude, le conseil lui demande d'encore faire un stage d'évaluation d'une semaine dans une école étrangère au lieu des deux semaines et l'examen pratique prévu par les textes.

Demandes de formation

Kris Dierckx peut faire sa formation de Pilote Biplace de parapente chez Airsport.

Glenn Schalk peut faire sa formation de Pilote Biplace de parapente chez Airsport.

Bernard Mevis peut faire sa formation de Pilote Biplace de parapente chez Airsport.

Rapporteur: Jean.

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 02 FEVRIER 2019

Présent : Jean-Yves Squifflet, Leen Mortier, Nathanael Majoros, Philippe Mal, Patrick Brison, Jan Lauwers, Jean Solon (notules).

Excusé : Olivier Georis, Fabian Hernalsteen.

Membres effectifs

Ludovic Reenaerts, Alexandre Bancel, Robert Desmet, Patrick Van Beeck, Johan Van Brussel,

Vincent Molenberg, René Bosman, Peter Vande Casteele, Bernard Mevis, Peter Edel,

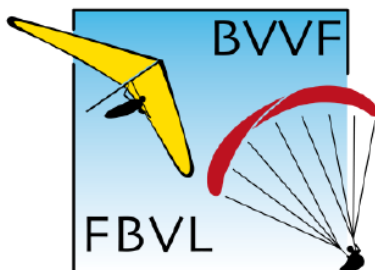
Marc Embrechts, Hilde Van Dyck, Denis Gaeremynck, Gert Van Eynde et Tom Ceunen

(re)deviennent membre effectif.

Rapporteur: Jean.

Fédération Belge de Vol Libre a.s.b.l.

SECRETARIA(A)T
Stationsstraat 103
B-2860 St-Katelijne-Waver
TEL/FAX: + 32 (0)15 32 18 20
info@fbvl.be & info@bvvf.be



Belgische Vrije Vlucht Federatie v.z.w.

SIEGE SOCIAL(E) ZETEL
Rue Montoyerstraat 1 b. 6
Brussel 1000 Bruxelles
BBL 310-0902218-10
www.fbvl.be & www.bvvf.be

COMPTE-RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE DE LA FBVL DU 2 FEVRIER 2019 A ZAVENTEM.

Comptes 2018, budget 2018, décharge administrateurs

Après le rapport du Conseil d'Administration de la FBVL ainsi que la présentation des comptes 2018 et du budget 2019, l'Assemblée Générale décharge les administrateurs pour l'année de fonctionnement 2018 et approuve les comptes de 2018 et le budget pour 2019.

Cotisations

L'Assemblée Générale vote également une augmentation de 5 € pour les cotisations, avec effet immédiat.

Assurances

Philippe Mal fait un point et une clarification sur les assurances.

Elections

Ensuite les membres sortants et rééligibles du Conseil d'Administration et les nouveaux candidats pour le Conseil d'Administration se présentent, suivi par les élections, avec le résultat suivant :

William Sterckx (nouveau candidat) : élu avec 62 voix sur 68;

Robin Lefebvre (nouveau candidat) : élu avec 60 voix sur 68.

Le président déclare l'assemblée générale close après la proclamation des résultats des élections.

Zaventem, le 18 février 2019.

Jean-Yves Squifflet,
Voorzitter / Président.

VERSLAG ALGEMENE VERGADERING VAN DE BVVF OP 2 FEBRUARI 2019 TE ZAVENTEM.

Jaarrekeningen 2018, begroting 2019 en kwijting aan bestuurders

Na het verslag van de Raad van Bestuur van de BVVF, de voorstelling van de jaarrekeningen van 2018 en de begroting voor 2019, geeft de Algemene Vergadering kwijting aan de bestuurders voor het werkingsjaar 2018 en keurt ze de jaarrekeningen van 2018 en de begroting voor 2019 goed.

Lidgelden

De Algemene Vergadering stemt eveneens een verhoging van 5 € voor de lidgelden, met onmiddellijke ingang.

Verzekeringen

Philippe Mal maakt een punt en verduidelijking over de verzekeringen.

Verkiezingen

Vervolgens stellen de uittredende en herverkiesbare leden van de Raad van Bestuur en de nieuwe kandidaten voor de Raad van Bestuur zich voor, gevolgd door de verkiezingen, met als resultaat:

William Sterckx (nieuwe kandidaat): verkozen met 62 stemmen op 68;

Robin Lefebvre (nieuwe kandidaat): verkozen met 60 stemmen op 68.

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

Zaventem, 18 februari 2019.

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 18 FEVRIER 2019

Présent : Jean-Yves Squifflet, Jan Lauwers, Philippe Mal, Patrick Brison, Olivier Georis,

Fabian Hernalsteen, Robin Lefebvre, William Sterckx, Jean Solon (notules).

Excusé : Leen Mortier, Nathanael Majoros.

European Hang Gliding and Paragliding Union

Jean-Yves fait le rapport de la réunion annuelle de l'EHPU. Le conseil décide de rejoindre la base de données de la DHV concernant les incidents, Jean-Yves contactera Nathanaël pour voir si et comment nous pouvons incorporer cela dans notre système ou notre site internet.

Assemblée Générale

Il y avait une bonne ambiance à l'AG, malgré le fait que celle-ci a débuté avec du retard à cause du retard de l'avion de Bruce Goldsmith qui avait sa conférence juste avant l'AG. La conférence était intéressante. Jean réservera la salle déjà pour la prochaine AG le 1 février 2020.

Nominations

Président : Jean-Yves. Vice-président : Jan. Secrétaire (gestion journalière) : Jean. Référent Enseignement : Jean-Yves. Référents Compétition : Nathanaël, Olivier, Jean-Yves. Référent Sites : Olivier.

Dates prochaines réunions

Lundi le 25 mars, Mardi le 23 avril, Lundi le 27 mai, Lundi le 24 juin.

Equipe nationale de parapente

Thibault Voglet demande des tenues (polos) pour l'équipe nationale. Le conseil est d'accord et lui demande de faire une proposition. Jean-Yves le lui communiquera.

Weekend des Moniteurs

La partie au treuil a été annulée à cause du vent, mais certains ont quand-même essayé ce que cela pourrait donner pour la prochaine fois et heureusement qu'il n'y avait pas de groupe trop grand. En 2020 on proposera deux WE pour avoir plus de possibilités. Ils seront annoncés plus tôt. Le workshop à eu lieu à 17h, suivi du repas prévu. Il y avait 16 participants et on y a surtout parlé sur les exigences pour le brevet de Moniteur.

Fly

Articles à rentrer pour le 15 mars:

- Rudi Roelens : soaring à la côte ;
- Hans Foré : journée de lancement de parachute ;
- Jean-Yves : EHPU ;
- Philippe : accidentologie ;
- Olivier : compétitions ;
- Thierry Moreau : compétition de P.A. ;
- Jan : delta ;
- William : clubs.

Philippe propose de mettre le Fly sur Zinio. On fera un test avec les Fly de 2018, Philippe s'informe.

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 18 FEVRIER 2019

Registre UBO

Jean s'occupera de ces formalités légales. Il dit qu'on a jusqu'au 30 septembre.

Examens pratiques

Le conseil rappelle que tout moniteur FBVL ou d'une fédération de vol libre reconnue par la FBVL (membre de l'EHPU et/ou de la CIVL/FAI) peut signer un examen pratique pour le brevet FBVL de Pilote.

Demandes de brevets ou de formations

- Jean-Claude Bodart obtient le brevet de Moniteur delta.
- Jasmine Cryns peut entamer sa formation d'Aide-Monitrice de parapente chez Airsport.
- La demande de Valentin Esquenet pour pouvoir entamer sa formation d'Aide-Moniteur de parapente est refusée par le Conseil et sera motivée par une lettre que Fabian écrira.
- La demande de Gaëtan Mignolet et de Florian Ancion pour l'obtention du brevet de Pilote devra encore passer par l'accord et l'attestation de Moniteur de Jean-Yves après qu'ils aient répondu à certaines conditions (carnet de vol,...). Jean-Yves les contacte à ce sujet.

Circuit obligatoire aux 7-Meuses

Le conseil décide de supprimer l'obligation de respecter ce circuit obligatoire pour des raisons de sécurité.

Rapporteur: Jean.

COTISATIONS & ASSURANCES 2019

Les cotisations pour 2019 ont été indexées en février 2019.

Il y a maintenant également une cotisation « Premium » pour ceux qui veulent aider à constituer une cagnotte pour l'achat de sites e.a., le surplus sera comptabilisé sur un compte spécial à cet effet. Les membres « premium » reçoivent une carte de membre en papier et des autocollants par la poste, les autres peuvent télécharger leur carte de membre de leur compte sur MyFBVL, un mail de confirmation sera envoyé pour pouvoir le faire.

Les couvertures de l'assurance FBVL restent les mêmes (voir en bas de cette page). Des couvertures supplémentaires en plus des couvertures de base sont possibles moyennant surprimes, voir à l'arrière de ce Fly!.

Cotisation « Basic » indexée avec assurance (1) : 95 €

Cotisation « Basic » indexée sans assurance (2) : 70 €

Cotisation « Premium » : + 40 €

Fly! en format papier : + 35 €

(1) Pour les couvertures, voir à l'arrière de ce Fly!.

(2) Envoyer au secrétariat la preuve que vous êtes assuré en Responsabilité Civile pour la pratique du vol libre (feuille de police + preuve de paiement de prime).

Assurance RC passager biplace (3) : + 50 €

Assurance motorisation auxiliaire (4) : + 25 €

Licence sportive FAI (4) : + 5 €

Carte IPPI-4 ou IPPI-5 (5) : + 25 €

(3) Uniquement pour les détenteurs du brevet FBVL de Pilote Biplace pour des vols biplaces non-commerciaux (**biplaces commerciaux : 350 €**). Plusieurs Pilotes Biplace FBVL peuvent être assurés sous la même aile/voile en payant **300 € par aile/voile** avec mention de la marque, du modèle et du n° de série de l'aile ou de la voile à assurer, et l'envoi de la liste des Pilotes Biplace FBVL volant sur la voile/l'aile au secrétariat. Des vols biplaces non-commerciaux avec une motorisation auxiliaire sont assurés pour les pilotes qui répondent aux conditions énumérés en (3) et (4) et qui payent **150 €** de prime pour la couverture biplace (vol libre également couvert).

(4) Uniquement pour parapente, delta ou aile rigide décollable à pied (donc pas avec chariot) et à condition de posséder le brevet FBVL de Pilote XC.

(5) La carte IPPI n'est délivrée qu'aux membres FBVL détenteurs du brevet FBVL de Pilote (niveau IPPI 4) ou de Pilote XC (niveau IPPI 5), qui sont assurés pour le vol libre. Elle reste valable tant qu'elle est accompagnée par une carte de membre FBVL en cours de validité.

Paiement uniquement par virement avec mention complète du nom et de l'adresse sur le compte :

ING 310-0902218-10 de FBVL-BVVF asbl - IBAN: BE41 3100 9022 1810 - BIC: BBRU BEBB - SWIFT code: BBRU BEBB 200

Mentionnez votre nom, prénom et votre adresse correcte, surtout si vous ne payez pas par votre compte personnel, ET AUSSI POUR QUOI VOUS PAYEZ EXACTEMENT.

Vous serez assuré dès que votre paiement a été reçu sur le compte de la FBVL, une confirmation sera envoyée par mail dans les jours qui suivent le paiement si vous vous êtes également inscrit sur <http://www.fbvl.be/members/registration/>.

<http://www.fbvl.be/members/registration>

COUVERTURES DE L'ASSURANCE FBVL

Assureur

AVIABEL, Avenue Louise 54, 1050 Bruxelles,

TEL: 02 349 12 11.

Responsabilité Civile pour la pratique du vol libre:

Couverture maximale: 1.600.000 €.

Franchise dégâts matériels: 150 €.

Franchise dégâts matériel de vol libre: 300 €. Les dégâts au matériel de vol libre ne sont pas couverts si l'accident est dû à un atterrissage dans une zone de décollage.

Dégâts corporels suite à un accident de vol libre

Décès de l'assuré: 3750 €.

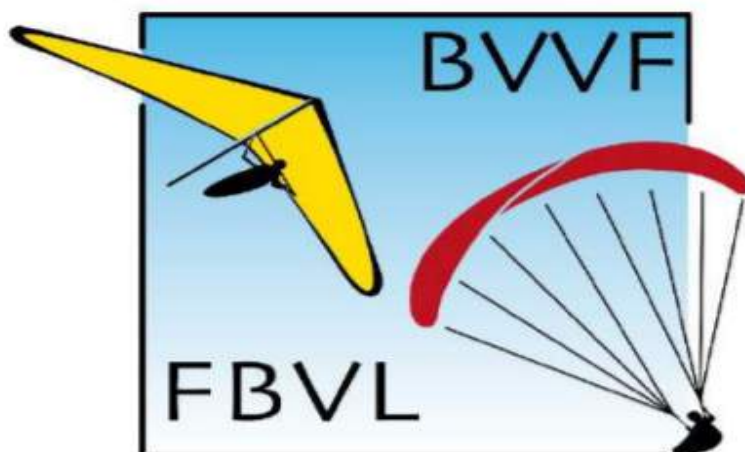
Invalidité permanente de l'assuré jusqu'à 7500 € au prorata du taux d'invalidité (franchise jusqu'à 25 % de taux d'invalidité).

Frais médicaux de l'assuré jusqu'à 2500 € (franchise de 150 €).

Frais de recherche et de sauvetage de l'assuré jusqu'à 3000 €.

Extension territoriale

Le monde entier à l'exclusion de: l'Afghanistan, l'Algérie, le Burundi, l'extrême nord du Cameroun, la République Centrafricaine, la Colombie, la République Démocratique du Congo, la Corée du Nord, l'Ethiopie, l'Iraq, l'Iran, le Jammu et le Cachemire, le Kenya, le Liban, la Lybie le Mali, la Maurétanie, le Nigeria, le Pakistan, le Pérou, la Somalie, le Soudan, la Syrie, le Yémen; les régions d'Abkhazie, du Donetsk et du Lugansk en Ukraine, d'Ossétie du Sud, le Nagorno-Karabach, le district fédéral du Nord Caucase, le nord du Sinaï (Egypte); et tous les pays sous sanction des Nations Unies.



COUVERTURES COMPLÉMENTAIRES POSSIBLES À L'ASSURANCE DE BASE FBVL

Pour pouvoir souscrire ces couvertures il est nécessaire de d'abord prendre l'assurance de base de la FBVL (avec votre cotisation).

Période de la couverture : du jour du paiement jusqu'au 31 décembre de l'année en cours.

	Couverture assurance de base	Couverture supplémentaire	Couverture totale	Supplément par année
Option 1 Seulement décès	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 €

	Couverture assurance de base	Couverture supplémentaire	Couverture totale	Supplément par année
Option 2 Seulement invalidité permanente (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 €

	Couverture assurance de base		Couverture supplémentaire		Couverture totale		Supplément par année
	Décès	Frais médicaux	Décès	Frais médicaux	Décès	Frais médicaux	
Option 3 Décès + frais médicaux	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 €

	Couverture assurance de base		Couverture supplémentaire		Couverture totale		Supplément par année
	Invalidité permanente	Frais médicaux	Invalidité permanente	Frais Médicaux	Invalidité permanente	Frais médicaux	
Option 4 Invalidité permanente (1) + frais médicaux	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 €

	Couverture assurance de base			Couverture supplémentaire			Couverture totale			Supplément par année
	Décès	Invalidité perman.	Frais médicaux	Décès	Invalidité permanente	Frais médicaux	Décès	Invalidité permanente	Frais médicaux	
Option 5 Décès + Invalidité perman. (1) + frais médicaux	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) Invalidité permanente: couverture proportionnelle au taux d'invalidité avec une franchise de 25 % de taux d'invalidité.