

FLY! 117 - *Special 20 ans du Corimont !*



INFO

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

TABLE DES MATIERES

4	Festival : les 20 ans de La Roche Corimont !
5-8	Dossier site : introduction à La Roche Corimont
9-16	Dossier site : La Roche Corimont
17	Les 5 du Corimont
18-20	Partage : XC La Roche Corimont - Coo
21	Communiqué sécurité : FinsterWalder
22-23	Base de données des accidents
24-29	Compétition : précision d'atterrissage
30-35	Record de delta : 275 km
36-37	Avia Airsports Beauvechain
38	Partage : vol à Chamonix
39	Ranking is King
40	Brèves
41-42	PV du Conseil Administration du 25/03/2019
43	PV du Conseil Administration du 24/04/2019
44	PV du Conseil Administration du 27/05/2019
45-47	Assurances

INFO

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

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA FBVL

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

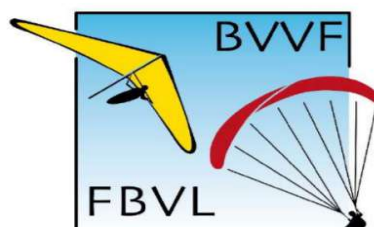
Patrick Brison
0479 900 166
pbn@skynet.be

ADMINISTRATEUR

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

ADMINISTRATEUR

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



Réalisé par le Conseil d'Administration de la FBVL avec l'aide
de Jean Solon, Christopher Hamilton et Robin Lefebvre.



organise en collaboration
avec la FBVL

Les 20 ans du CORIMONT

du 15 au 18 Août 2019

Les vendredi 16 et samedi 17

(détails des activités sur www.larocheailes.be, à confirmer en fonction de la météo)

- **Bourse de matériel d'occasion** (amis pilotes, videz votre grenier).
- **Stands écoles et revendeurs**
(manifestez-vous auprès de pascal@lhoas.com)
- **Biplaceurs**
- **Concours de précision d'atterrissage.**
- **Concert cover** CCR en soirée.
- Présentation de **films parapente.**
- **Exposition photos** parapente.
- **Atelier théorique et didactique:** comment ça vole un parapente)
– météo : les thermiques
- **Atelier pratique:** gonflage et initiation.
- **Démonstration cage et ancien matériel.**
- **Atelier de bricolage pour les enfants** (axé sur les engins qui volent)

Tout le week-end (du 15 au 18 Août)

- **Bar et pains-saucisses dès 11h.**
- **Venez voler en toute convivialité**

La manifestation se déroule au pied de la route de Cielle
entre La Roche et Vecpré (à côté de la station d'épuration)

LE SITE DU CORIMONT

On dit « Corimont » ou « Corumont » ?

Les Rochois eux-mêmes auront tendance à vous induire en erreur, en répondant « Corumont ». Or, si c'est effectivement la colline de Corumont qui domine La Roche au nord, et propose une promenade balisée qui part de la place du Bronze et passe sur le décollage du site de parapente avant de poursuivre vers Beausaint, on remarquera que le lieu d'implantation du décollage est répertorié sur les cartes IGN sous le nom de « sous Corîmont ».

Genèse du site

Lorsqu'il a commencé le parapente, en 1997, Pierre-Eric s'est dit que sa région proche pouvait très certainement accueillir d'autres sites que celui des Crestelles (Bérisménil-Maboge), ouvert quelques années plus tôt par le syndicat d'initiative local et sa cheville ouvrière, Jean Guillaume.

Une première piste fut envisagée : un décollage en nord derrière la gendarmerie, un peu en amont de l'hôtel Floréal, sur la route d'Houffalize. Après de nombreux mois de recherches et de tractations, toutes les autorisations (Commune, DNF, propriétaires de terrains...) et les collaborations (Syndicat d'initiative, Commune pour les travaux) étaient réunies, quand on a découvert un ultime propriétaire d'une minuscule parcelle... qui s'est totalement opposé au projet, en dépit de la tentative d'intervention du bourgmestre de l'époque qui mettait en avant l'intérêt du projet.

C'est là qu'est intervenu un acteur touristique de La Roche, Marc Zimmer (Ardenne Aventures), qui a orienté Pierre-Eric vers un autre terrain, en nord-ouest, en aval de La Roche. Il fallut de nouveau de nombreux mois de recherches cadastrales, de démarches diverses et d'autorisations, mais début août 1999, les propriétaires du décollage donnaient l'autorisation d'abattage des arbres.

Le 16 août, Himo, l'ouvrier du SI, attaquait seul la pente avec sa tronçonneuse, et le 30 août, accompagné de Jean-Paul Therer, Pierre-Eric « ouvrait » le site (encore non aménagé !) en y effectuant un premier vol... qui fut immortalisé sur une carte postale de l'époque !

Par la suite, le décollage allait être aménagé, 22 camions de terre de remblai y être déversés, de la pelouse semée, puis la zone de préparation et de décollage agrandie...

LE SITE DU CORIMONT

Balise et club

De retour d'un stage en Ardèche, Pierre-Eric se mit en tête d'installer à La Roche la première balise. Non pas par radio, puisqu'officiellement interdites en Belgique, mais sur un système de répondeur téléphonique.

Projet soumis au Syndicat d'Initiative de La Roche et à son président de l'époque, Jean-Marc Defays, qui acceptèrent d'emblée de financer l'achat, avec l'aide d'Action-Animation-Tourisme (l'ASBL culturelle de la Commune de La Roche). C'est à l'époque 130.000 francs qui furent engagés pour cela !

Mais qui allait gérer cet argent qui tombait du ciel ? Refusant d'en prendre seul la responsabilité, Pierre-Eric décida alors de fonder le club La Roch-Ailes, avec Katty, Christophe, Jean-Paul, Roland et Pierre. La Roch'Ailes était né en octobre 2000 avec pour seul but de gérer l'argent de la balise.

Très vite, des parapentistes locaux ou plus éloignés demandèrent à en faire partie, et c'est en janvier 2001 que La Roch'Ailes devint un « vrai » club, fort aujourd'hui d'une soixantaine de membres.

Célébrité(s)

Au cours de son existence, et particulièrement au début de celle-ci – quand le parapente n'était pas encore connu de tous – le Corimont fut l'objet de bien des honneurs : de très nombreuses séquences télévisées y furent tournées, tant par des télévisions locales que nationales (des deux côtés de la frontière linguistique) ... ou étrangères. On en parla notamment aux Pays-Bas, en France et... en Pologne !

Mais notre site fétiche connut aussi la visite de célébrités : le 8 avril 2001, pour l'inauguration des sites de La Roche et Marcourt, Charles Michel – alors jeune ministre régional - y vola en biplace avec Michèle Baptiste, sous les objectifs de plusieurs médias et de l'agence Belga.

Dès 2002, des manches du championnat de Belgique de plaine y furent organisées par le club local en collaboration avec Thierry Moreau, et l'on vit s'y affronter les meilleurs pilotes belges (et parfois quelques étrangers).

Mais sans doute le site frémit-il encore de plaisir en se souvenant avoir vu décoller, en juin 2004, Raul Rodriguez lui-même ainsi que Barbie (son épouse) et Dominique Cizeau (qui allait fonder Niviuk), et en 2005 les mêmes accompagnés cette fois des frères Green et de Kti Devos.

LE SITE DU CORIMONT

Dangereux, le Corimont ?

Il faut bien en parler : le parapente est un sport à risques, et le Corimont n'est pas le plus facile des sites. La zone où l'on étale les voiles pour le décollage présente une pente inversée (qu'il nous est interdit de modifier) et son aérologie particulière fait parfois ressembler le plus petit vol à un passage dans une lessiveuse plutôt qu'à une promenade de santé. Pour cette raison, le brevet y est requis et l'écologie y est interdit.

Il y a aussi des pièges : le fait notamment que la vallée canalise le vent et présente une manche à air favorable, alors qu'une tendance nord-est présente ou est en train de s'installer : on se retrouve alors sous le vent, avec les difficultés et les dangers que cela comporte.

A côté de cela, le Corimont offre un vrai potentiel de cross, pour qui arrive à s'en extraire – ce qui n'est pas toujours le plus simple : c'est au départ de La Roche que la barre des 200 km fut franchie pour la première fois, en 2005 (voir par ailleurs).

Allo, les pompiers ?

Les pompiers sont des gens formidables, on le sait... mais particulièrement ceux de La Roche et d'Houffalize (le GRIMP : Groupe de Recherche et d'Intervention en Milieu Périlleux).

On ne le dira jamais assez : si vous vous retrouvez dans un arbre, n'essayez pas de descendre seul, et si vous avez une douleur au dos suite à une chute, NE BOUGEZ PLUS et attendez qu'on vienne vous chercher !

Occasionnellement, des exercices sont organisés avec les pompiers et/ou les ambulanciers de La Roche, pour répéter les gestes de premiers secours adaptés à notre sport et faire des simulations de secours dans la pente.

Heureusement, les accidents restent rares, et une seule fois – en août 2003 – il fallut faire appel à un hélicoptère venu du Luxembourg pour treuiller un blessé grave.

A quoi avez-vous échappé ?

Bien des conditions nous furent imposées, par convention avec la Commune ou le DNF, pour la création du site. Beaucoup d'entre elles sont évidentes et logiques : pas de feu, pas de pique-nique organisé, pas de logement surtout, respect du parking, de la quiétude en forêt, etc.

Mais parmi les autorités dans les plus hauts niveaux (provincial, régional...), on en trouve qui n'ont pas réellement conscience des réalités du terrain.

LE SITE DU CORIMONT

Ainsi, on voulut nous imposer (et il fallut beaucoup négocier !) :

- Un paiement de chaque pilote par jour de vol, à aller effectuer préalablement à la Commune et au SI.
- Une sécurisation du site « pour que les promeneurs ne tombent pas dans le trou ». (Un mur ? Une barrière ?)
- Un câble tendu en travers du décollage, attaché avec un cadenas dont il aurait fallu aller chercher la clé au SI (et la rapporter ensuite bien sûr).
- Une autorisation journalière à solliciter, avec remplissage d'un formulaire.
- Une fermeture systématique pendant toute la période de chasse (merci aux chasseurs de la région qui se sont toujours montrés compréhensifs et peu exigeants : ils demandent à ce que le site soit fermé le jour de la chasse – on préfère aussi ! – et la veille, et il y a rarement plus de 5 jours de chasse par saison, souvent en semaine).

Heureusement, nous avons toujours pu compter sur les autorités locales pour nous soutenir, et faire obstacle aux demandes les plus saugrenues ! :)

DOSSIER SITE: LA ROCHE CORIMONT

Voici enfin pour ce FLY ! estival et spécial le quatrième dossier de la série dédiée à nos sites belges.

Pour rappel, dans cette série, nous abordons les différents aspects de chaque site

- Les données topographiques généralement présentées dans une fiche site
- Son ou ses décollages et atterrissages officiels
- Ses modalités de fonctionnement et restrictions éventuelles
- Son aérologie particulière
- Sa position dans le patchwork des espaces aériens belges

Le but de ces articles est de présenter nos sites belges de façon moins laconique que l'habituelle fiche site que vous pouvez trouver sur différents supports et qui à la base constituait le catalogue des sites que la FBVL-BVVF avait publié il y a plus de 20 ans. Nous essaierons d'y mettre en évidence les éventuels dangers liés à ces sites, leurs spécificités, leurs qualités afin de faciliter vos choix de site de vol, et sur place vous permettre de faire de façon correcte et complète, votre analyse de l'environnement et des conditions de vol du moment. Cette série d'articles ne remplacera jamais vos propres analyses, vos choix personnels ou vos décisions. Il ne s'agit pas d'un évangile en feuillets, ni d'un recueil de recettes magiques. Elle n'engage nullement la responsabilité des auteurs ou des personnes qui y ont contribué. N'oubliez jamais qu'en tout temps un pilote sous son aile reste responsable de ses actes et décisions et doit appliquer les règles de base qui régissent le vol libre :

- **OBSERVER** le vent, les nuages, les autres pilotes...
- **ANTICIPER** l'évolution des conditions, ses propres manoeuvres, celles des autres pilotes...
- **RESPECTER** les règles de vol générales, celles spécifiques au site, la réglementation aérienne ...

De même, quel que soit le site, il est indispensable, AVANT d'y voler:

- d'être assuré en responsabilité civile pour la pratique du vol libre
- de se renseigner sur ses règles spécifiques, afin de pouvoir les appliquer
- d'aller repérer **sérieusement** le(s) terrain(s) d'atterrissage, pour éviter les mauvaises surprises
- de s'interroger si aucun autre pilote n'est présent, les conditions sont sans doute "pourries"
- de s'interroger sur **ses propres capacités** à gérer les conditions du moment

Rendez-vous sur le site de la fédération pour les détails sur les espaces aériens
https://www.fbvl.be/flying_sites/la-roche-corimont/

DOSSIER SITE: LA ROCHE CORIMONT



Ce quatrième dossier sera consacré au fameux site du Corimont (ou Corumont, le débat reste ouvert), situé dans une courbe prononcée de la vallée de l'Ourthe juste à côté de la jolie petite ville de La Roche-en-Ardenne. Vénéré par certains, craint par d'autres (voire peut-être parfois par les mêmes), ce site à la réputation sulfureuse est souvent qualifié de difficile, turbulent, ou tout simplement "puissant" pour les plus zen et les plus aguerris. Nous allons essayer ici d'en comprendre et expliquer les causes.

Présentation générale

Le décollage est perché sur la colline du Corumont qui surplombe La Roche. Il est traversé - un peu comme à Rochefort - par un sentier de promenade relativement fréquenté, surtout les beaux jours de week-end ou durant les périodes de vacances et nous avons régulièrement des passants qui s'arrêtent un peu pour nous voir nous élancer dans les airs.

D'autre part, s'il n'y a pas de vue directe entre le décollage et la ville, il ne faut pas monter beaucoup pour pouvoir l'admirer et pour que les très nombreux touristes qui la visitent puissent de leur côté parfaitement nous voir évoluer dans le ciel. Ce site est donc une vitrine très importante pour notre activité, susceptible d'inspirer de futures vocations...

Malgré cette bonne visibilité et cette forte proximité par rapport à la ville, tant le décollage que l'atterrissage sont cependant situés suffisamment à l'écart de toute habitation pour nous éviter tout éventuel problème de voisinage. Le beurre et le sourire de la crémière...

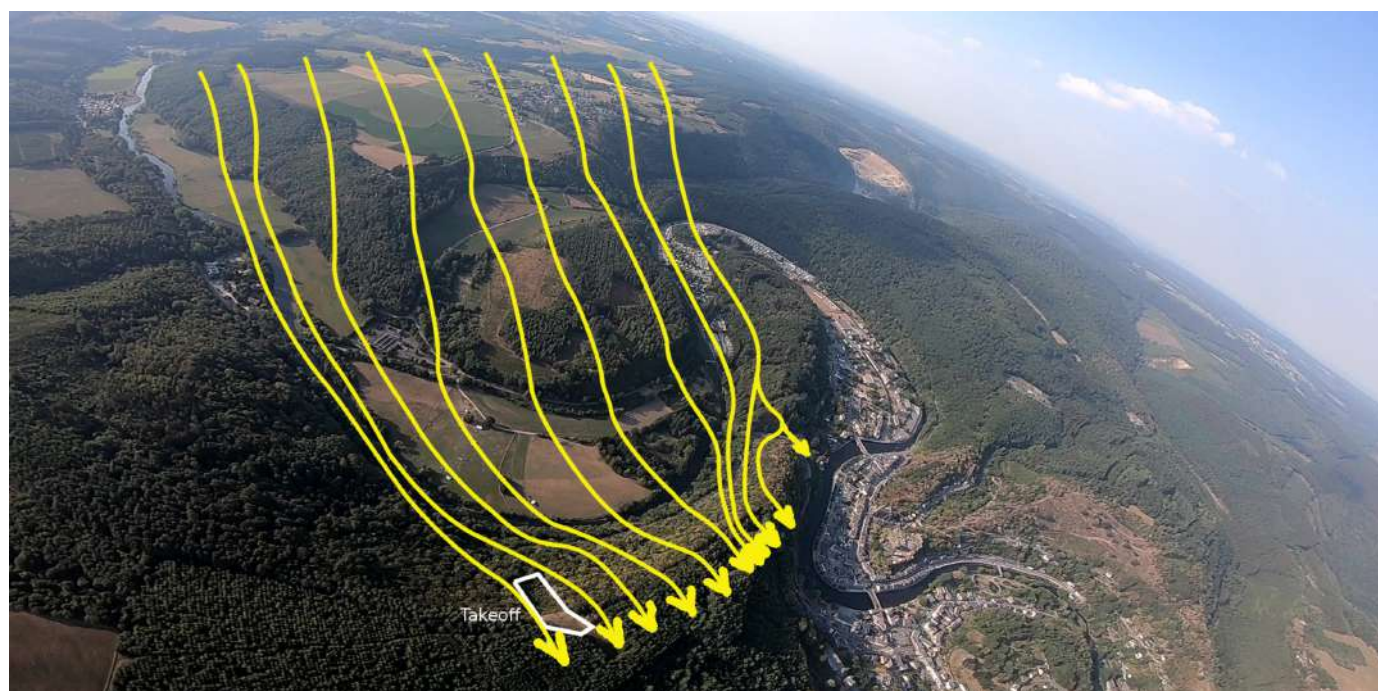
Enfin, pour compléter ce tableau idyllique, il faut ajouter que les deux lieux sont également très faciles d'accès tant à pied qu'en voiture même si un petit peu de marche à pied est nécessaire pour arriver effectivement sur le décollage (mais pas beaucoup plus qu'à Beauraing et moins qu'à Coë).

DOSSIER SITE: LA ROCHE CORIMONT

Aérologie

Le site est situé à un endroit assez particulier de la vallée de l'Ourthe, avec une topographie complexe qui génère une aérologie parfois surprenante et mouvementée.

Pour commencer, il faut remarquer que tout le flan de la vallée du côté du décollage est fort raide et plus élevé que l'autre côté qui est en pente beaucoup plus douce. Lors de conditions typiques de vol sur le site, le vent météo peut donc assez facilement descendre dans la vallée pour venir buter sur le versant qui nous intéresse et nous offrir un appui dynamique ; nous y reviendrons plus loin.



A gauche du décollage orienté vers le nord ouest, la vallée est quasiment droite sur environ deux kilomètres avec un axe décalé d'environ 30 degrés par rapport à l'axe de décollage. Cet angle assez faible a tendance à canaliser le vent dans cette partie de la vallée , ce qui explique que l'orientation du vent à l'atterrissage reste souvent relativement stable.

A droite du décollage, par contre, la vallée tourne de manière assez serrée, revient rapidement s'orienter quasiment vers le nord-ouest, puis fait presque un tour complet en formant une large boucle vers la droite pour revenir sur un axe parallèle à celui de départ. Ensuite, elle tourne encore pour s'éloigner mais cette partie n'influe plus sur l'aérologie du site.

Dynamique

Le principal effet de cette configuration est que, vu du décollage, c'est un peu comme si on se retrouvait à la confluence de deux vallées. Le vent canalisé par la "partie gauche" et celui qui s'engouffre dans la "partie droite" se rencontrent au niveau du site et n'ont d'autre choix que de remonter en fournissant un appui dynamique efficace. Cet effet est bien entendu fort dépendant de l'orientation précise du vent, influencée par l'éventuelle activité thermique. Par vent (très) faible, cela en fait un site parfait où il est sensiblement plus facile de rester en l'air entre les cycles.

DOSSIER SITE: LA ROCHE CORIMONT

Malheureusement, cette convergence des flux d'air et leur glissement sur le relief provoquent aussi leur lot de turbulences qui peuvent devenir franchement difficiles à gérer par vent plus fort, d'où la réputation ponctuelle de « machine à laver » du site.

Prudence, donc. Comme toujours: bien marquer ses intentions, respecter les priorités et, surtout, ne pas s'acharner si cela semble trop "dense"!

Attention aussi que le relief en pente peut être trompeur si on s'y fie pour estimer sa hauteur. En le longeant vers la droite, on peut descendre sans trop s'en rendre compte et perdre ainsi de précieux mètres...

Thermiques et turbulences

Le site est également propice aux thermiques. Avec un bon ensoleillement, la vallée chauffe bien et canalise l'air chaud vers le site où le phénomène de convergence et la forte pente jouent le rôle de déclencheur de thermiques. Les déclenchements, parfois puissants et surprenants, peuvent être dans certains cas exploitables très bas. Malheureusement, ils accentuent fortement le côté turbulent du site dû à sa topographie.

En soirée, par contre, le soleil peut mieux chauffer la pente orientée nord-ouest et offrir des thermiques plus doux et mieux organisés qui permettent même parfois de mieux voler que durant l'après-midi. Il n'est d'ailleurs pas rare de pouvoir encore partir en cross après 18h30 ! Enfin, en cas de vent (plus) fort, les ruptures de pente assez fortes pourront provoquer à certains endroits des rouleaux, principalement au décollage, sur le plateau en arrière de la ligne de crête, et dans une moindre mesure dans le bas de la pente.

Restitution

Comme on vient de le voir, le Corimont est souvent un site délicat qualifié « d'inferral », où il faut se battre pour s'extraire ou parfois simplement pour rester en l'air.

Cependant, certains jours, le site peut parfois se révéler fort différent en fin de journée car c'est en effet un des rares en Belgique à offrir de belles restitutions.

Entre mai et août, lors de journées chaudes et bien ensoleillées avec un faible vent de nord à nord-ouest, la vallée peut bien chauffer et métamorphoser l'enfer en « Magic Corimont ». L'aérologie devient alors très sympathique, de l'huile, et cela tient partout, même en vallée. Il arrive dans ces conditions de ne devoir seulement poser qu'après 21h00... alors que les potes qui sirotent un verre en ville regardent en salivant et se disent que, tout compte fait, ils auraient quand même dû remonter faire ce dernier vol !

Vent de travers

Un vent travers gauche (tendance ouest) sera assez vite problématique. En effet, le décollage est un peu "enfoncé" dans le relief qui monte de ce côté et il se retrouvera donc rapidement sous le vent. Dans ces conditions, le vol risque de ne pas être très agréable.

DOSSIER SITE: LA ROCHE CORIMONT

Un vent travers droit, jusque nord (voire nord-nord-est s'il est faible), sera généralement mieux toléré. Il faudra bien évidemment être particulièrement vigilant lors du décollage qui se fera sans doute un peu sous le vent des arbres qui le bordent mais, en l'air, il ne devrait pas y avoir de problème particulier.

Au-delà de NNE, par contre, on commence à être sous le vent du promontoire qui nous sépare de La Roche. Voler dans ces conditions peut dès lors vite devenir dangereux et est totalement à déconseiller.

Décollage

Sans être tout à fait de type « falaise », la pente au niveau du décollage est tellement forte qu'elle ne permet pas d'y courir et n'offre certainement aucune possibilité de s'arrêter une fois qu'elle est atteinte. De plus, toute la zone de décollage est en léger dévers - ce qui accentue encore la rupture de pente – et bordée de sapins à l'arrière. Le dévers est moins marqué à gauche mais les sapins plus proches de la pente laissent moins de recul pour décoller. A droite, c'est l'inverse : un recul important mais une contre-pente marquée.

La première conséquence de tout ceci est le "rouleau" important présent dès qu'il y a un tout petit peu de vent. Non seulement les voiles au sol sont complètement déventées, mais il n'est pas rare de les voir par moments littéralement poussées vers la pente. Dans ces conditions, il va sans dire que les gonflages sont techniques, surtout par vent fort, et qu'une bonne maîtrise de la voile est indispensable. On ne compte plus les saltos inélégants et parfois brutaux qui ont meurtri, sinon le dos, du moins l'amour-propre de beaucoup...

Ceci étant, les décollages ne sont pas forcément faciles par vent faible non plus. Le peu de recul à gauche et le dévers important à droite rendent les accélérations difficiles et la pente n'autorise aucune erreur.

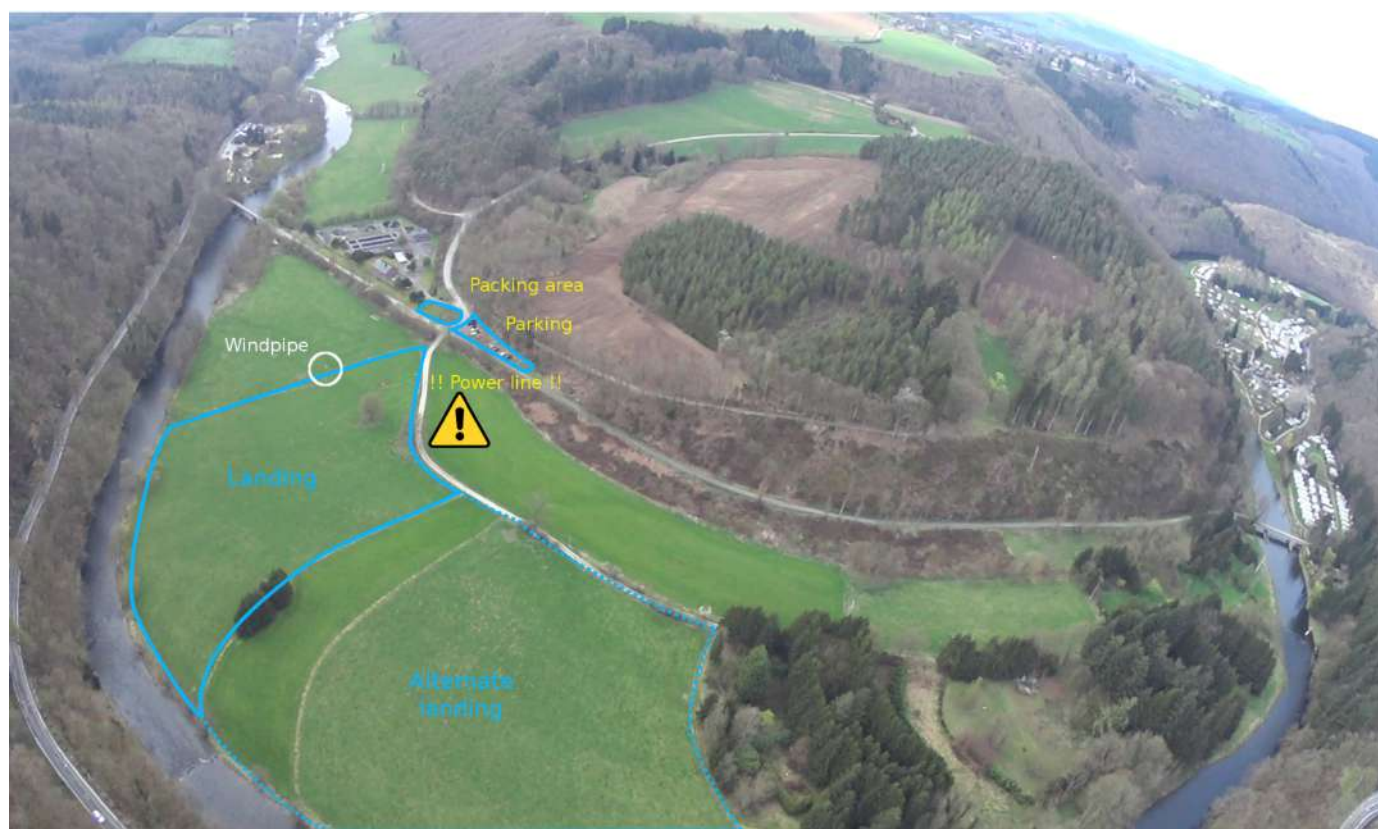


DOSSIER SITE: LA ROCHE CORIMONT

Atterrissage en bas

Le terrain d'atterrissage officiel est une grande pâture bien plate située un peu sur la gauche, juste devant le décollage. Une manche à air y est installée (sur la bordure gauche vue du décollage) bien que, comme on l'a vu plus haut, le vent à ce niveau soit généralement bien canalisé par la vallée et son orientation soit donc rarement surprenante.

Les dimensions de ce terrain sont à priori largement suffisantes pour y poser sans trop de difficultés, quel que soit le type d'approche et de prise de terrain choisi. Attention cependant que du côté opposé au décollage, soit le long du chemin, il y a des arbres et – surtout – une ligne électrique ! Il vaut donc mieux éviter une approche de ce côté.



Malgré la taille du terrain, il arrive assez fréquemment que des « bulles » thermiques et / ou un gradient prononcé viennent contrarier une approche pourtant bien construite. De surcroît, il est très régulièrement occupé par du bétail parfois inopinément réparti sur une bonne partie de sa surface, et très enthousiaste à l'idée de venir piétiner des voiles...

Prudence et anticipation, donc. Au besoin, il est possible et toléré de poser dans une des deux pâtures à droite (vue du décollage, donc du côté de La roche). D'ailleurs, lorsque des scouts occupent le terrain officiel – ce qu'ils font couramment au mois d'août – il est même obligatoire, par sécurité, de poser dans ces terrains alternatifs.

Dans tous les cas, toujours sortir immédiatement du terrain en utilisant les passe-clôtures pour venir plier à l'endroit prévu à côté du petit carrefour et de la station d'épuration.

DOSSIER SITE: LA ROCHE CORIMONT

Atterrissage en haut

Si on a pris un petit peu de hauteur, il est possible de venir poser sur le plateau, dans un des deux grands terrains qui bordent le chemin d'accès au décollage. Bien que vastes, ils doivent être abordés avec prudence car le plateau redescend légèrement et progressivement de plus en plus. Ils sont donc en pente et sous le vent. Si celui-ci est soutenu, il faut s'attendre à rencontrer des rouleaux conséquents.

Notons qu'ici il n'y a aucun passe-clôture, ce qui ne peut en aucun cas être un prétexte pour en détériorer – même légèrement – une ! Donc, soit on sait passer en dessous sans dommage, soit on trouve un endroit prévu pour être ouvert... que l'on referme soigneusement après ! Dans notre intérêt général, il est du devoir de chacun de (faire) respecter ces règles élémentaires du savoir-vivre...



La remontée à pieds

Un chemin permet de remonter au décollage ou au parking des voitures. (2300 m – 25 minutes)
Depuis le terrain d'atterrissage, prendre la petite route en sens unique vers La Roche en Ardenne (rue des Echavées) jusqu'au pont du Tram. Directement après le pont, emprunter la berge à droite sur environ 50 m avant de bifurquer à gauche pour remonter sur un petit chemin forestier menant au monument aux morts à l'entrée de La Roche. Traverser et descendre la route devant l'hôtel jusqu'à un petit escalier 350 m plus loin.

DOSSIER SITE: LA ROCHE CORIMONT

En haut de l'escalier, prendre le chemin à droite qui mène au décollage 900 mètres plus loin. Pour rejoindre le parking des voitures au sommet, prendre la route qui descend à gauche sur environ 50m et suivre la route d'accès au décollage.



Remerciements

Merci à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de cet article par leurs idées, leurs critiques constructives ou simplement pour m'avoir au fil des années appris ce que j'ai essayé ici de transmettre.

Merci tout particulièrement au club de **Laroch'ailes** qui gère le site et à ceux qui ont activement contribué à cet article.

Et bien entendu, comme toujours, un grand merci à **Alain Peraux** qui - membre de ce club - contribue aussi très activement à l'entretien du Corimont. De plus, comme les fois précédentes, il nous a également fourni de magnifiques photos pour illustrer cet article. Mille fois merci, Alain!

Bons vols à tous, à La Roche et ailleurs!

Patrick

LES CINQ DU CORIMONT

Il est des rumeurs que l'on aime à vérifier. Celle-ci fait partie de la légende du Corimont et remonterait, dit-on, aux origines de Maboge, quoique.

J'ai longtemps entendu parler d'oiseaux bénéfiques au Corimont, ils étaient annonceurs de temps meilleurs, remplaçaient les macralles (sorcières ardennaises) et autres bonhommes hiver partis en fumée en début de printemps sur ces bûchers propres à nos régions. Mais qu'en était-il de cette légende que l'on se raconte encore autour d'une bière ou deux à l'arrière des voitures une fois les voiles repliées, ou même parfois sur le déco lui-même lorsque l'un ou l'autre plus ancien en rappelle l'existence ?

Un jour je me décidai à vérifier cette légende. Alors sur ce déco magique qu'est le Corimont, j'attendis, guettant ces oiseaux. Le soleil était là, mais pas eux. Las d'attendre je gonflai, pénétrai et.... tentai de tenir (souvenirs Michèle ;-)) Hélas, un long plouf tranquille. Caramba, encore raté, comme dirait quelqu'un que l'on connaît bien.

La fois suivante, bien décidé à être plus patient, j'attendis et enfin je vis un de ces oiseaux passer devant le déco, vite, gonflage, et zou, envol...., un peu plus long mais plouf tout de même. Caramba. Déception. Bis repetita.

Certains essayèrent vainement de suivre les corneilles, mais tout le monde connaît ce proverbe indien qui dit : "Lorsque corneille battre des ailes, parapente dégringoler comme aile de plomb". Il nous fallait donc nous montrer patient. Je rappelle ici que nous étions encore au siècle passé et les sapins ont bien poussé depuis.

Deux ou trois se montrèrent à nouveaux, puis deux autres, cinq, ils étaient cinq à planer devant moi, virevolter. Je pris moi aussi mon envol et juste en sortie de déco une bouffe sympathique me monte au-dessus des arbres, le bip du vario rythme le tempo. La bulle s'enroule gentiment, me monte vertical déco. Les oiseaux sont avec moi en quête d'insectes. Les brindilles montent plus vite. Je croise des araignées sur leur fil. La crête s'éloigne, les barbules sont là. Le cross s'offre à moi. Vol accompagné tout un temps par ces oiseaux, qui laisseront place plus loin à une rencontre magique avec deux cigognes noires qui enrouleront avec moi. Ainsi de thermique en thermique, un beau vol à partir du Corimont me prouvera la véracité de cette légende. J'aurai à de nombreuses reprises l'occasion par la suite de la valider.

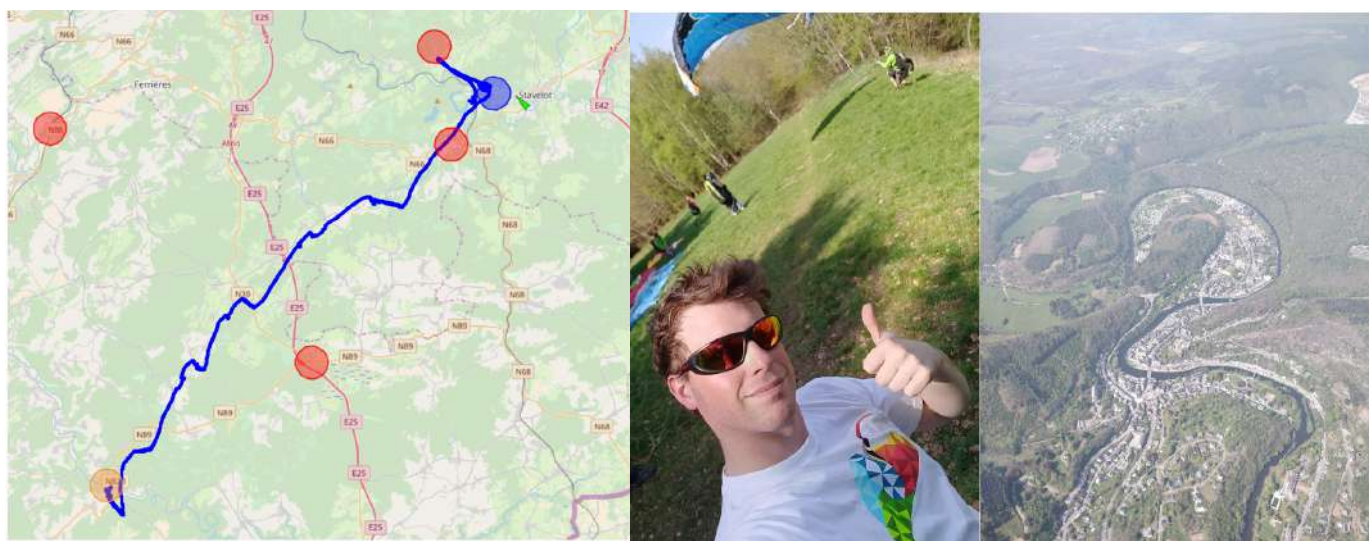
Merci à ces hirondelles de nous montrer si souvent le chemin au Corimont. Cinq, il en faut au minimum cinq, pour que le vol soit généreux. Vérité, légende, il y a ceux qui savent et les autres. Et puis n'y a-t-il pas en toute légende, un fond de vérité ?

Bon vol, soyez prudent.

PARTAGE : XC LA ROCHE – COO

Vendredi 20 avril 2018, les prévisions donnent très peu de vent et les avis divergent quant à l'endroit le plus propice pour taper de la grosse distance vu les plafonds annoncés.

Personnellement, ce sera là où dieu le veut, n'ayant que la bonté de mes proches pour me conduire sur un possible site de vol. Le destin dira Corimont, et le destin fut sympa sur ce coup-là. Enfin jusqu'ici, car pour le moment, il me reste encore la grosse partie du taf à faire, mais ça, ça vient après.



Le rendez-vous avec les pilotes de La Roch'Ailes est donné pour 14h au parking de l'atterro. Le temps de monter au déco, l'aérologie se met doucement en place. Renaud et François tentent un premier vol, qui ne dura hélas pas bien longtemps, sans doute encore un peu tôt pour profiter des cycles que le site nous offre.

Une dizaine de minutes plus tard, je sens monter une petite bouffe, et je décide à mon tour de tenter ma chance... Celle-ci me porte légèrement au-dessus de la crête, me donnant ainsi la possibilité de chercher le thermique salvateur un peu plus longtemps.

Et là, le jackpot, un gros thermique bien teigneux m'arrache à la cuvette du Corimont, que dis-je, m'arrache de la planète, me catapultant verticale site à plus de 1700M ! (Et oui, LFA G2 actif, pour une fois en semaine, on en profite !). Et là, ... L'heure du choix !

- Je pars vent, cul, enchaîne les kilomètres, et me lance dans un retour aventureux.
- Je vise la maison, face au vent, minimisant la difficulté du retour (pour rappel, je n'ai pas de voiture).
- Je tente un vol un peu fou, dont je rêve depuis une ou deux saisons, aller raccrocher à Coo, plein vent travers.

PARTAGE : XC LA ROCHE – COO

J'aime les défis une fois en vol, les conditions sont là, ce sera donc Coo ! De plus, ce choix me rapproche de Liège et d'un potentiel gros BBQ qui m'y attend si je vole assez bien (Questions de distance et de timing).

Une première courte transition vers la Carrière de La Roche, et me revoilà déjà à enrrouler sec, faisant la course au plaf' avec un planeur. J'ai gagné la montée, il m'a fumé à la transition !

Une fois de nouveau au plaf vient le moment de bien viser pour le prochain cap. Quelques jolis Cumulus se forment et se déforment rapidement par-ci par-là, il faut faire le bon choix, prendre la bonne ligne, ou bien je n'irais pas bien loin.



Mon axe se dessine doucement au fil des transitions, Lamormenil, Manhay, Bra, Trois-Ponts, et enfin Coo et ses bassins de rétention.

A chaque thermique son nouveau combat, ils sont puissants mis difficiles, et plus je monte, plus la sortie est agitée ! De plus, la dégueulante m'enterre à chaque fois méchamment (si bien qu'en passant la E25 et Bra, je me dis que je serais déjà content d'arriver à la Balise BPC de Trois-Ponts !), ne pas pouvoir monter aux barbules est un sacré handicap, mais bon, on ne peut pas tout avoir !

Petit moment survie entre Erria et Basse-Bodeux où je trouve un petit 0,5m/s que se transformera au fur et à mesure en 4m/s, me catapultant une fois de plus à près de 2000m. Me voici enfin en position pour me laisser glisser vers Coo après 1H30 de vol !

Et, histoire d'ajouter une cerise sur le gâteau, je m'offre un dernier thermique avec les potes volant à Coo pour aller chercher la balise BPC de La Gleize !

PARTAGE : XC LA ROCHE – COO

Merci à Julien B, pour la navette vers Theux où je prendrai le train pour rentrer sur Liège. Le BBQ qui m'y attend mettra fin à cette belle journée sur une très bonne note !

Et voilà, un vol pas évident, auquel je pensais depuis un moment, de claqué !

A peine posé dans le train que les idées fusaient déjà pour la suite. Le Corimont et les sites de La Roch'Ailes me réservent encore de bons moments (qui se méritent, certes), j'en suis convaincu !



Trace :

<https://www.xcontest.org/world/en/flights/detail:QDebFly/20.04.2018/13:02>



Quentin.

SAFETY NOTICE QUICK-OUT CARABINER

Safety Notice Quick-Out Carabiner on April 01, 2019

When setting up the production of the Quick-Out release buttons in January 2015, about 20 release buttons of one side were produced incorrectly. Some of these release buttons were accidentally mounted and at least one such faulty Quick-Out carabiner was put into circulation. The error eliminates one of the 4 security levels: To open the carabiner, it is sufficient to press only the correct release button instead of pressing both release buttons simultaneously.

At the final inspection, every single Quick-Out carabiner undergoes a load test of 2,000 DaN. However, the error was not noticeable, since the stress test is also passed with only one release button intact.

If the Quick-Out is operated in accordance with the current version of our operating instructions, which are available for download on our homepage, the error will be noticed immediately. There it is described that the insert of the Quick-Out must click into place by strongly pressing it down (without pressing the release buttons simultaneously). A faulty release button prevents this.

We urge all Quick-Out users to check the carabiners before the next use.

We have introduced additional testing procedures for the final inspection of the Quick-Out carabiners to reliably prevent such errors in the future.

Link to download the operating instructions: finsterwalder-charly.de/en/downloads.html

The picture on the right shows a Quick-Out carabiner with a faulty mounted release button:



Finsterwalder GmbH • Pagodenburgstr.8 • D-81247 Munich

Phone: +49 89 8116528 • Mail: office@finsterwalder-charly.de • www.fensterwalder-charly.de

BASE DE DONNÉES DES ACCIDENTS

Dans le cadre de son intégration Européenne, la FBVL a investi dans l'outil de l'EHPU (European HG/PG Union la "fédé des fédés") pour le recensement des incidents et accidents de vol. Cette base de données intelligente est capable de faire la relation entre différents témoignages d'accident.

J'ai été assez impressionné par la rigueur du système, car tous les détails que l'on peut imaginer peuvent s'y retrouver, mais aussi par la liberté qu'il donne aux témoins de remplir ou non les données qu'ils jugent opportunes ou pas.

Il est possible après rédaction de générer un rapport en PDF qui peut être utilisé à plusieurs usages, notamment pour faire des déclarations aux assurances.

Le Conseil de la FBVL a donc décidé de rendre obligatoire la rédaction d'un rapport sur ce système accessible à tous dans 3 langues, si vous souhaitez faire une déclaration avec demande de remboursement de la part d'Aviabel. Ceci vous sera rappelé quand vous écrivez à ce propos (le ciel vous en garde !) au secrétariat.

Toute autre déclaration d'intérêt général, notamment au niveau du matériel, de comportements dangereux de tiers, peut aussi être relatée. Au plus on sera informé, au plus l'outil sera utile. Les rapports ne sont accessibles que par les administrateurs, qui sont chargés de relier les rapports relatant un même événement et éventuellement de rechercher des informations supplémentaires.

Vous êtes encouragés à visiter la rubrique Incidents sur le site de la FBVL, ou directement sur l'adresse www.fbvl.be/incidents. Vous pouvez même faire une déclaration fantaisiste pour essayer l'outil. La déclaration la plus originale remportera quelques bières et une publication dans le Fly. Evidemment les déclarations fantaisistes seront nettoyées après lecture.

Nathanael Majoros.



Home ▾ Clubs & Ecoles ▾ Règlements & Brevets ▾ ⓘ
Compétition ▾ Membres ▾ Conseil ▾ Incidents

BASE DE DONNÉES DES ACCIDENTS

Overview accidents/incidents (2)

[+ New entry](#)

Incident/accident successfully saved

Accidents with similar equipment have been found:

DEU-2013-64 CHE-2013-355 GBR-2014-811 GBR-2014-821 GBR-2014-850 GBR-2014-1417 ITA-2014-1507 ITA-2015-1744 DEU-2015-1757 DEU-2015-1793 CHE-2015-1841 GBR-2015-2312 FRA-2015-2411 NLD-2015-2659 FRA-2015-2919 GBR-2016-2971 GBR-2016-2984 FRA-2016-3117 GBR-2016-3322 DEU-2016-3348 GBR-2016-3384 FRA-2016-3480 SWE-2016-3501 FRA-2016-3555 NLD-2016-3667 FRA-2016-3981 FRA-2016-4111 CHE-2017-4158 SWE-2017-4228 DEU-2017-4508 GBR-2017-4595 FRA-2017-4654 GBR-2017-4742 CHE-2017-4772 FRA-2017-4839 CHE-2017-4845 GBR-2017-5435 FRA-2018-5585 FRA-2018-6419 CHE-2018-6953 SWE-2018-8936 ITA-2019-9742 BEL-2019-10507

ID	Wing type	Date	Was the pilot injured	Flying site	Manufacturer	Model	Country	Kind of flight
BEL-2019-10507	Paraglider	23.05.2019	0	Col de la Forclaz	Ozone	Delta 2	France	SIV flight
BEL-2019-10474	Paraglider	12.05.2019	0	Beauraing	Skywalk	Chili 4	Belgium	Local flight

[Previous](#)

1

[Next](#)[Informations générales](#)[Algemene informatie](#)[Pilote](#)[Piloot](#)[Aile](#)[Scherf/Delta](#)[Sellette](#)[Hamas](#)[Unité de puissance](#)[Motortype](#)[Parachute de secours](#)[Reserve](#)[Accessoires](#)[Accessories](#)[Météo](#)[Weer](#)[Déroulement des évènements](#)[Beschrijving voorval](#)[Comportement du parapente](#)[Scherfgedrag](#)[Comportement du deltaplane](#)[Deltagedrag](#)[Facteurs contributifs](#)[Piloot / Materiaalfouten](#)[Blessures](#)[Verwondingen](#)[Description](#)[Omschrijving gebeurtenis](#)[Pilote](#)[Piloot](#)[Témoin](#)[Getuige](#)[Ecole](#)[School](#)[Tierce personne](#)[Derde partij](#)[Privé](#)[Privacy](#)

COMPÉTITION : PRÉCISION D'ATERRISSAGE

En plein centre!...

Comme vous le savez peut-être, le week-end des 6 et 7 avril dernier a eu lieu le premier championnat de Belgique de précision d'atterrissage. Encore relativement peu connue chez nous (et peut-être un peu dénigrée, admettons-le), cette discipline est pourtant reconnue par la FAI et fait l'objet de compétitions internationales auxquelles plusieurs pays européens alignent des équipes. Il semble aussi qu'elle a particulièrement beaucoup de succès en Asie où elle attire les foules - et donc les sponsors - au point de permettre à certains de devenir "Pro" et de se consacrer entièrement à cela.



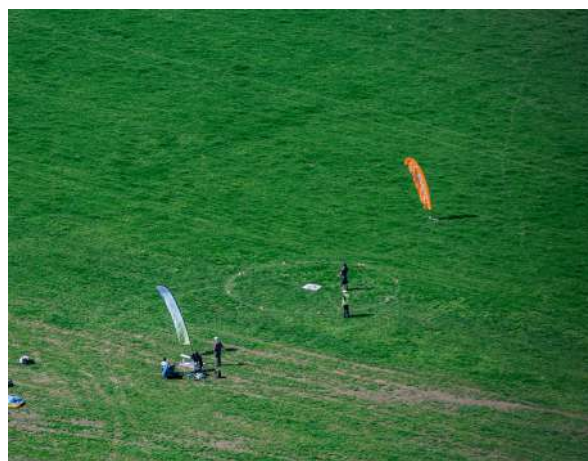
Une des raisons est sans doute qu'à côté de l'accro, c'est ce qu'il y a de plus visuel comme discipline. En effet, les compétitions "classiques" de distance / vitesse n'offrent que peu d'intérêt pour des spectateurs "extérieurs" qui n'y connaissent pas grand chose, voire rien du tout. Une fois les décollages effectués et la grappe partie, le spectacle est terminé alors que la manche commence seulement. A l'inverse, ici, ils peuvent voir les pilotes décoller et atterrir et, comme chacun part à tour de rôle, le spectacle dure tant que les conditions sont propices. De plus, le but à atteindre est compréhensible même par les plus incultes en parapente et peut donc facilement susciter leur intérêt.

Qu'est-ce que la PA, comment ça marche?

Le but de la PA est très simple: il faut atterrir le plus près possible du centre d'une cible de 5 mètres de rayon.

Les "points" sont en fait les centimètres mesurés entre l'endroit où le premier pied a touché le sol et le centre de la cible, avec un maximum de 500 qui représente le bord de la cible. Le gagnant est donc bien évidemment celui qui totalisera le moins de ces "points".

Comme c'est le contact du premier pied avec le sol qui compte, il est tout à fait possible et valide de faire un long "flair" en touchant le sol au bon moment. Par contre, seuls les deux pieds peuvent toucher le sol sous peine de se voir attribuer d'office 500 points. Exclus donc les posés "sur le cul", les glissades et chutes, ou encore la sellette qui frôle le sol.



COMPÉTITION : PRÉCISION D'ATERRISSAGE

Premier jour, samedi 6 avril...

Pour notre premier jour de compétition, les prévisions météo annoncent un vent globalement plein est, pas forcément vraiment fort, mais néanmoins soutenu. La logique voudrait donc que l'on choisisse un site avec cette orientation, soit Marcourt ou Ouren.

Marcourt est peu adapté pour l'activité car on ne voit pas le terrain d'atterrissage du décollage et de plus les navettes sont assez longues. Le meilleur choix serait probablement Ouren, mais le site est moins connu et surtout fort loin pour risquer d'y amener tout le monde sans garanties. En effet, des prévisions sont toujours incertaines et le décollage, qui est comme à Marcourt une trouée dans les arbres, ne tolère pas bien un vent qui serait trop de travers. Comme il y a à priori un peu de sud dans l'est, on décide d'aller voir aux 7M s'il est possible d'y faire des manches. Le site n'est certainement pas le choix idéal mais il est moins décentré et permet un repli assez rapide à Rochefort si le vent tourne un peu nord. Comme le vent est fort de travers et que certains participants sont moins expérimentés, Thierry et moi commençons par un vol d'essai. Bilan: décollage technique, mais faisable en choisissant bien son moment.



On lance donc la première manche. Même s'il faut parfois attendre un peu ou s'y reprendre deux ou trois fois, 8 pilotes sur 15 arrivent à décoller mais le vent devient de plus en plus "cul" et, malgré l'assistance de Thierry qui surveille les décollages, les derniers sont limites car les pieds commencent à frôler dangereusement les buissons en contrebas. On décide donc de stopper la manche et d'aller tenter Rochefort. Thierry et Thibault descendent quand même en volant mais pour ma part, après une opportunité ratée puis un ou deux essais infructueux, je renonce. Les conditions empirent et c'est devenu vraiment trop risqué.

COMPÉTITION : PRÉCISION D'ATERRISSAGE

Arrivés à Rochefort, pendant que les autres vont découvrir le terrain d'atterrissage, on file directement au déco avec Thierry pour vérifier les conditions. Le vent y est très fort travers droit mais parfois un peu moins fort et parfois un peu moins travers. Enfin, ici au moins il ne vient pas de derrière. A l'atterrissage, il vient généralement de l'est mais est très irrégulier et parfois fort, ça ne va pas être simple. Ces impressions sont confirmées par mon vol d'essai. Après un tour du terrain en suivant la manche à air, je me retrouve bien aligné sur la cible jusque 2 - 3 m du sol... pour me retrouver au dernier moment poussé de plus de 5 m (soit la cible!) de côté par une forte rafale latérale... raté!

Bon an mal an, on arrive à réaliser 2 manches sans soucis et on entame la troisième. On s'amuse bien même si peu arrivent à poser dans la cible. Vol après vol on essaye cependant de s'améliorer ce qui n'est pas le cas des conditions. En effet, au décollage, le vent est (encore) de plus en plus de travers et maintenant même parfois "cul". Déclenchements thermiques? Evolution du vent météo? Les deux? Une chose est sûre: on doit attendre de plus en plus longtemps les créneaux pour partir.



Finalement, pour clore et valider cette troisième manche, il n'y a plus que Thierry et moi qui devons décoller. Je profite d'une - rare - bouffe pas trop travers pour lever mon aile qui grâce à cela monte mieux que lors des décollages précédents, on ne va pas se plaindre... tempo, retournement, accélération... L'aile est toujours sous pression mais semble "tirer" un peu moins fort. Le vent chute sans doute après la rafale et la voile accélère. Moi aussi, avec un rien de frein pour l'empêcher de passer devant car la rupture de pente (très abrupte à Rochefort!!) est là, et plus moyen de s'... oups, le frein droit devient d'un coup tout mou, ma main s'enfonce pour retrouver la pression sans y arriver... VLAM!

Juste au moment où mon pied quitte le sol, l'aile droite (1/3, 1/2 aile, difficile à dire) ferme, poussée latéralement par le vent travers. Heureusement, j'avais déjà instinctivement contré ce qui me permet de garder mon cap et d'éviter le pire. Juste une petite oscillation en lacet mais une dégringolade assez impressionnante pour ceux qui au déco ont vu ma voile (un suspentage de +/-7 mètres quand même) disparaître complètement avant de ré-apparaître quelques instants plus tard à nouveau ouverte.

Cet incident nous fait comprendre qu'il est temps de terminer la journée, pas la peine de tenter le diable. Thierry fait son vol sans encombres pour valider la manche et nous partons écumer les bars de Rochefort.

COMPÉTITION : PRÉCISION D'ATERRISSAGE

Dimanche, deuxième jour...

Pour le dimanche, on annonce un vent globalement faible, d'orientation ONO à NO selon les endroits, et également de la pluie et un risque d'orages en fin de journée. Avec son décollage élargi et le vent faible, Rochefort devrait à nouveau convenir. Le site est bien adapté à l'activité PA et en plus maintenant tous les participants le connaissent.

Comme la veille, on monte directement au déco pour évaluer les conditions qui semblent cette fois beaucoup plus saines. Le vent est finalement un peu moins de travers qu'on ne pouvait le craindre et surtout vraiment très faible, donc moins gênant et dangereux. Le décollage "falaise" restera cependant assez technique et il faudra éviter les rares rafales d'ouest mais Thierry sera là pour surveiller les gonflages et empêcher les décollages dangereux. Je fais un rapide vol d'essai pour confirmer... super!

Ces conditions presque idéales nous permettent d'enchaîner les vols, puis les manches. L'air plus calme nous rend la tâche (un peu) moins difficile et nous pouvons enfin poser plus régulièrement dans la cible même si notre niveau n'est pas très élevé. On s'applique et on progresse...

Cerise sur le gâteau, on nous confirme la venue d'une équipe du JT de RTL-TVI pour faire un sujet pour le 19h. Chouette, on parle plutôt trop rarement de notre activité et en plus - comme on l'a dit plus haut - la PA c'est très visuel. Du décollage, on les voit arriver en bas et aller trouver Jean-Yves et les autres. Les atterrissages suivants de cette manche se feront donc devant les caméras. Heureusement, cette fois là je fais un de mes meilleurs scores, ouf! Lors de la manche suivante, les journalistes montent avec nous pour filmer d'en haut les décollages et atterrissages. Je leur propose aussi d'embarquer leur GoPro pour filmer en l'air, pendant le vol... sitôt dit, sitôt fait. Ils en ont finalement fait un assez court mais chouette montage avec le décollage (propre et sans fermeture cette fois!), quelques secondes d'images en vol et pour terminer l'atterrissage - plutôt rude - à la limite du cercle. Zut, ils auraient quand même pu garder le précédent...



COMPÉTITION : PRÉCISION D'ATERRISSAGE

Lors de la cinquième manche, les développements nuageux deviennent un peu inquiétants, surtout derrière le décollage, mais ils se dissipent un peu et nous permettent de la terminer. Nous décidons toutefois de ne pas en faire une de plus car nous en avons suffisamment (8 au total avec les 3 de la veille) et le risque de pluie reste bien présent. Effectivement, après avoir tout rangé, nous quittons le site sous les premières gouttes. Nous aurons vraiment exploité tout le potentiel de la journée jusqu'au bout!



Classement et remise des prix

Pendant que Jean-Yves et Thierry compilaient les résultats et établissaient le classement, nous avons été demander à la brasserie "La Gourmandise" à Rochefort s'il était possible d'avoir un petit coin pour y faire notre remise des prix. Finalement, au lieu d'un petit coin, ils nous ont très aimablement proposé une de leurs salles confortables et conviviales à l'étage. Grâce à eux, nous avons donc pu procéder à la proclamation des résultats et à la remise des prix dans les meilleures conditions, encore merci.

COMPÉTITION : PRÉCISION D'ATERRISSAGE

Et voici donc le classement de ce premier championnat de précision d'atterrissage:

Classement	Pilote	Points
1	Moreau Thierry	1374
2	Brison Patrick	2456
3	Casse Didier	2713
4	Zoppé Sam	2836
5	Blondeel Filip	2894
6	Rustem Kaso	3000
7	Roelandts Daniel	3087
8	Daix Fabien	3238
9	Dumonceau Edouard	3283
10	Verheyen Yannick	3307

Les trois premiers ont reçu un magnifique album de photographies "Stolen Moments", tout comme Kaso qui a reçu un prix spécial pour avoir été le seul à parvenir à faire mouche, bravo à tous.

Une chouette expérience

Soyons réalistes, nous n'étions pas "bons" comparés aux champions qui arrivent à seulement quelques dizaines de centimètres cumulés sur l'ensemble de leurs manches, mais c'était notre "première fois" et la discipline a beau sembler simple, triviale même diront certains, elle ne l'est certainement pas. Ces champions ont acquis leur niveau avec des dizaines, des centaines, de vols d'entraînement comme pour n'importe quelle autre discipline. Dans un premier temps, l'important c'est de participer et surtout de s'amuser et ce but là a certainement été atteint. Ensuite, il est évident que l'on souhaite progresser et découvrir des champions au fil de ce que l'on espère une longue série de compétitions de PA. Qui sait, peut-être un jour pourrions-nous même envoyer une équipe au championnat européen, ou - pourquoi pas - l'organiser chez nous.

En attendant, j'espère que cet article vous aura un peu motivé pour vous inscrire et participer à la prochaine édition qui pourrait peut-être encore avoir lieu cette année, en fin de saison. Venez nombreux et - d'ici là - bons vols... entraînez vous!

Remerciements

Un grand merci aux écoles Fou d'L et au Fil du Vent, ainsi qu'à la FBVL sans qui cette compétition n'aurait pas été possible.

Merci également aux sponsors Advance, BGD, Gin et Neo

Les photos qui illustrent cet article sont de « Guillaume Segers - Exocet ». Elles proviennent de son site <https://www.exocet.online/belgique-compet-parapente> sur lequel vous pourrez en trouver de nombreuses autres. Un tout grand merci à lui également pour avoir si bien immortalisé cette première compétition de précision d'atterrissage.

Patrick

RECORD DE DELTA : 275 KM

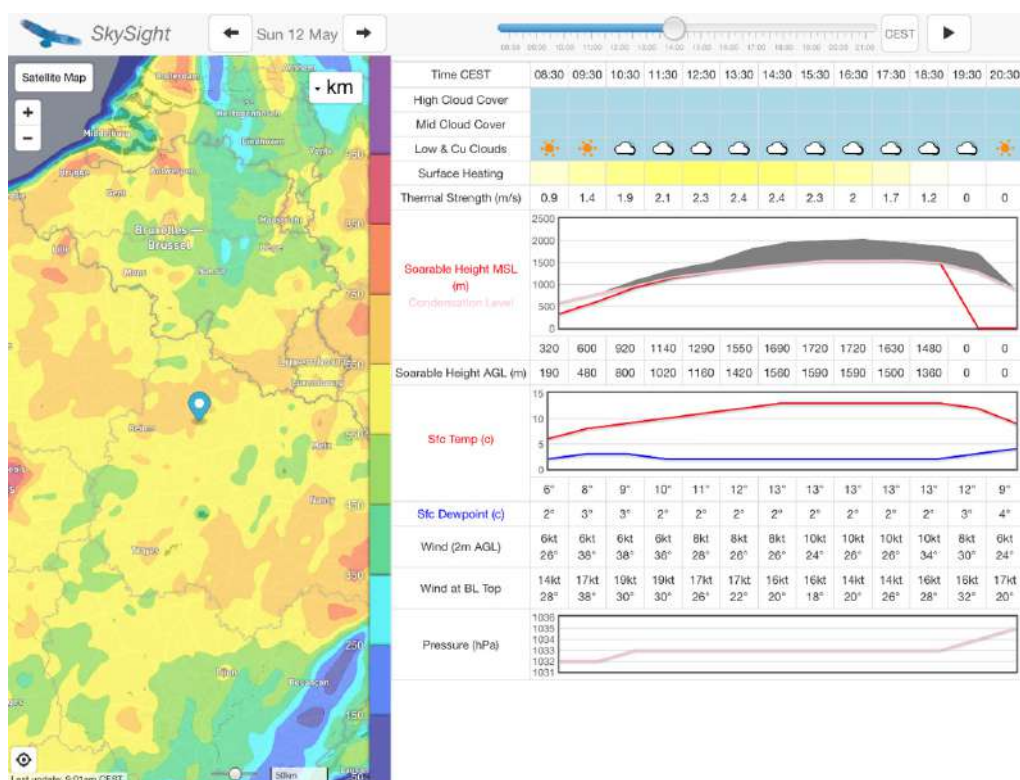
Bonjour à tous ! La FBVL m'a demandé d'écrire un article sur mon vol du 12 mai. J'étais assez réticent car il est difficile de décrire un vol sans photos des nuages, du terrain, ... Mais bon, ce vol était quand-même spécial car je tentais un record d'Europe tandis que j'avais de sérieuses questions sur mon état physique, donc je vais essayer de ne pas trop décrire le vol lui-même, mais plutôt de dresser une image de tout ce qui entourait le vol.

Voici l'histoire :

Le 4 mai 2019. Je suis invité par mes trois petites nièces pour participer à un petit tournoi de leur club local de football. Sur un terrain en herbe artificiel. Avec des chaussures de football avec des crampons normaux. Apparemment c'est une mauvaise idée. En retombant après un saut ma chaussure droite reste calée et c'est le genou qui tourne 30, 40 degrés. Ai ! Pas maintenant ! Pas juste avant les mois des records et du Championnat du Monde...

Je quitte le terrain avec de sérieuses douleurs, mais après quelques minutes cela semble aller. Enfin, le football j'oublie, mais tout semble OK. Trois heures plus tard je vais quand-même aux urgences, où on me laisse partir en disant que tout sera guéri en deux semaines. Je me sentais déjà un peu idiot d'avoir été aux urgences tout court. Mais ouf, la saison des records éventuels était sauvée.

10 mai. A peine une semaine plus tard les conditions pour le 12 mai semblent en effet superbes. Pas de plafond super élevé, mais une combinaison idéale de vitesse du vent et d'humidité. Cela devrait être une journée avec de beaux cumulus. L'idéal pour voler loin à partir de Beauraing. Mais mon genou... il ne va vraiment pas bien et je n'ai absolument pas confiance pour décoller ou atterrir dessus.



RECORD DE DELTA : 275 KM

D'autres deltistes font des plans, mais moi j'annule à cause du genou. J'essaie de faire un petit sprint, mais très vite j'ai dû laisser tomber cette idée. Sprinter est exclu. Par contre, décoller, ça doit quand-même être possible, s'il y a du vent ?

Quand-même faire la préparation de vol, car on ne reçoit pas autant de chances pour attaquer le record d'Europe de distance avec but déclaré. Vérifier des Notam et rechercher des zones réservées pendant des heures pour un vol qu'on ne va même pas faire, qu'est-ce que je suis en train de foutre ?

Entre-temps j'ai reçu un message Whatsapp de Tom Haagdorens, qui me signale également le vent et que cela devrait quand-même aller avec le décollage et l'atterrissage ? Quand-même essayer alors ? Je verrai bien demain quand je me réveillerai. Vite envoyer un petit mail à Jo pour annoncer ma tentative. But à 275 km. Il est déjà tard et je veux quand-même encore dormir quelques heures.

Le 12 mai. On a donné rendez-vous à 10h à Maillen. En fait largement trop tard pour une journée à record potentielle. Mais je n'avais pas protesté car je n'allais quand-même pas venir. On traîne encore un peu à Maillen, où le plafond semble être extrêmement bas. A 11 h, quand je quitte l'E411 à Ciergnon, le ciel est déjà beaucoup plus prometteur et il y a déjà des parapentes au plafond.

Finalement j'arrive à 11h20 à Beauraing. En fait beaucoup trop tard...

Ok, on est là et c'est volable, donc ne plus tergiverser ! Je verrai bien plus tard si je sais lever et stabiliser mon delta. Je le monte, je vérifie encore une fois les conditions, je mange un bout et à 12 h je lève mon delta. J'ai peur du terrain accidenté et je me concentre pour certainement ne pas déraiper avec ma jambe droite ou de devoir trop la charger. Mes excuses à tous qui ont presque eu mon bout d'aile ou ma quille dans le visage, mais je devais vraiment me concentrer sur mes pieds...

Mais j'arrive au déco, avec l'aile stable sur les épaules. Il y a un peu de vent, cela ne fera que quelques pas. L'atterro devrait aussi aller, on prévoit du vent pour toute la journée. Je n'ai plus hésité longtemps, go !

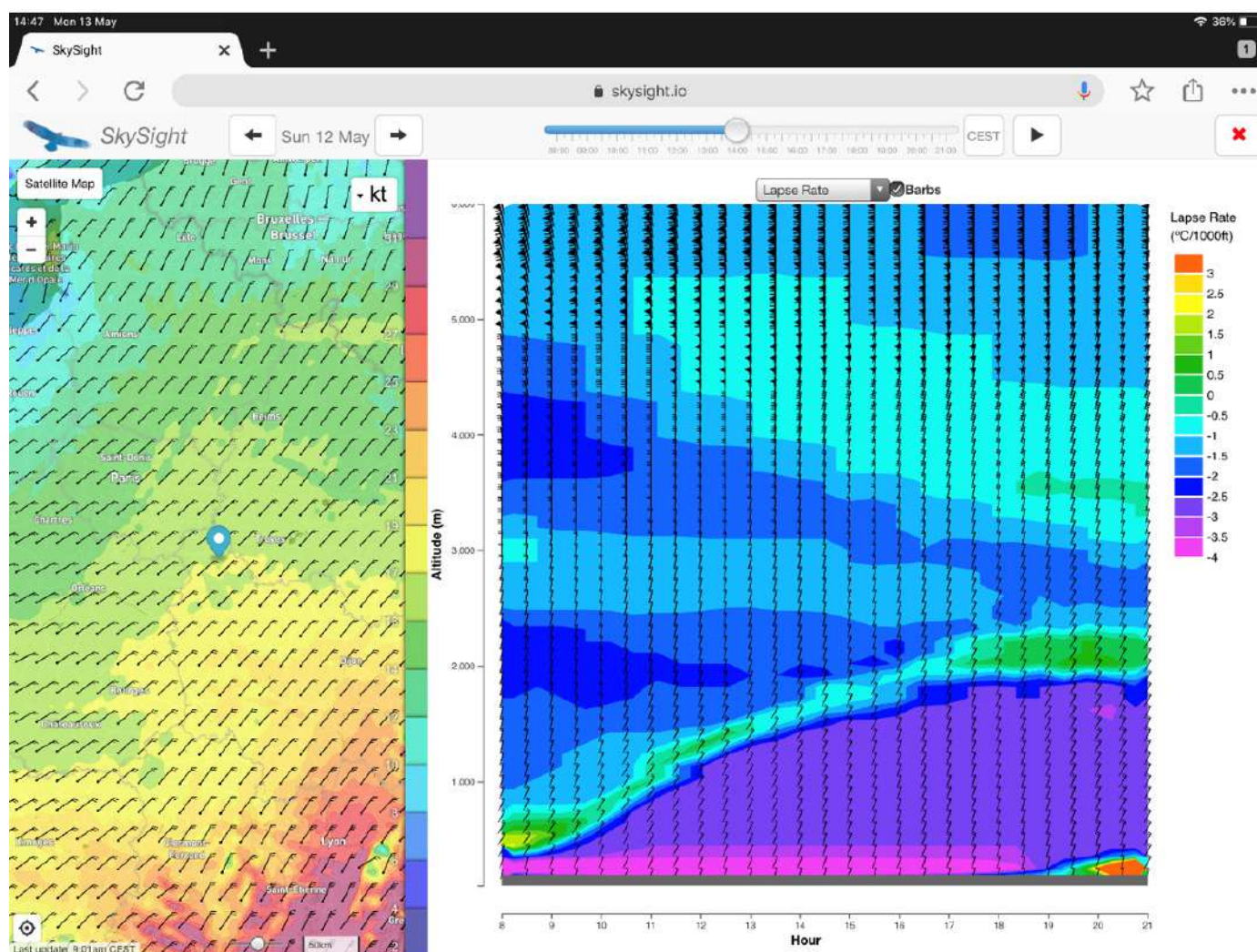
Décoller, tourner à droite, immédiatement assez bon pour faire du soaring. Il faut fermer le harnais, affaire pénible avec un genou qui ne veut pas se tendre complètement. Mais après 3 essais ça marche. Les pieds un peu l'un sur l'autre, pas l'idéal, mais le harnais est fermé.

Après cela prend plus de temps que prévu pour arriver au plafond. Le thermique n'est ni bien organisé, ni fort et les collègues parapentistes en vol ne me rendent pas la tâche plus facile. Pas de plaintes, on observe bien les autres, mais cela devient quand-même un peu plus difficile dans les petites bulles.

RECORD DE DELTA : 275 KM

Mais bon, après 25 minutes j'arrive à 1100 mètres et je peux partir vers le sud. Ce qui n'est pas si facile au début. Quelques parapentes atterrissent à ma gauche et à ma droite et je dois espérer que je trouve un thermique bas sous le vent d'une colline/lisière, mais c'était le bon pari. Le vol est sauvé, je monte au plafond à 1400 m, juste quand j'en ai besoin devant la forêt de la Semois, je vole sans problème d'une nuage à l'autre. D'une certaine façon il est assez difficile de trouver de bonnes ascendances qui ont aussi l'air de se trouver à chaque fois sous une partie différente du nuage. Je n'arrive pas à bien comprendre, mais il y a au moins 2/8 de cumulus et cela aide énormément.

Ma préparation n'est pas non plus optimale, car mon cap est mis trop à l'ouest et je ne peux pas suivre les rues de nuages. Regardez les prévisions de vent (NE sur la carte, presque N sur le « lapse rate »). A chaque fois devoir changer de rue coûte inutilement beaucoup de temps et d'altitude. Mais bon, le but est vers le SW au lieu du S, il faut faire avec. Je ne peux pas me plaindre, il fait bon voler et je ne me retrouve plus jamais en problème les premiers 200 km. Le record de Belgique de distance libre est en tout cas « dans la sacoche ».



RECORD DE DELTA : 275 KM

Au sud d'Epernay la donne change brutalement. Je n'arrive pas à trouver du thermique convenable et le quitte à chaque fois prématurément, de plus en plus bas. En fin de compte, près de Sézanne, j'arrive à reprendre une bonne bulle à 300 m/sol. C'était quand-même un peu juste...

La conséquence est que je dois sérieusement m'appliquer pour éviter la P31 de la centrale nucléaire de Nogent. Je dois virer 90° vent travers au moins 3 fois, direction ONO pour ne pas dériver dans la zone interdite. Beaucoup de travail pour peu de kilomètres et le résultat est que je me retrouve dans un trou bleu, tandis qu'une rue de nuages puissante part de la centrale... Je me retrouve encore une fois bas, mais je me sauve et remonte aux nuages à moins de 30 km du but. Alright ! Cela a l'air de s'arranger !

Le but même a l'air de se trouver en plein milieu d'un trou bleu. Que faire ? Quand-même aller en distance libre ? Je n'aurais pas vite une autre journée comme celle-ci et la convection thermique n'a pas l'air de s'arrêter d'aussitôt... Et j'ai encore une balise à Sully, à la Loire, et je sais qu'à partir de là je pourrais encore voler 50 km sans problèmes avec l'espace aérien. 350 km est certainement possible, malgré l'heure de décollage tardive. De l'autre côté j'ai déjà fait beaucoup d'efforts pour arriver au but et un jour comme aujourd'hui j'y trouverai certainement aussi quelque chose, n'est-ce pas ?

Allez, on y va pleinement pour le record d'Europe et le reste est accessoire.

Et ainsi cela fût le cas, planer, planer et encore planer, arrivé au but, très content, mais plus un brin de thermique, tandis qu'il y a encore tant de beaux nuages, toutefois hors portée. Quelques kilomètres à l'ouest du but je peux atterrir en douceur, aidé par le vent, ce qui était aussi un grand soulagement.



RECORD DE DELTA : 275 KM

Ce soulagement, combiné avec le fait que j'avais enfin encore une fois vécu une grande journée et l'utilisé à bon escient, me procurait une légère euphorie. Content et aussi un peu fier !



A ma grande surprise Robin Koyen, navetteur de service souffrant d'un décalage horaire, se retrouve déjà un quart d'heure plus tard avec moi dans le champ. Wow! Nous mangeons encore rapidement quelque chose et entamons la longue route vers la maison. D'abord encore passer par Maillen pour récupérer la voiture de Robin et à 2 h du matin nous sommes rentrés. Quelle journée !

Mais pour un record cela ne suffit pas. Maintenant il faut encore régler toutes les paperasses.

Et très vite je rencontre des problèmes. Depuis le 1er mai il y a une nouvelle règle qu'il faut faire une déclaration électronique auprès du NAC. Cela je ne le savais pas. Mon mail informel à Jo ne peut pas être utilisé à la place de cette déclaration, car là j'ai bel et bien déclaré le but à 275 km, mais j'y ai rajouté fautivement les coordonnées de ma balise de Sully (qui se trouve à 330 km).

Pas de souci ; il y a encore le fichier IGC où est noté ma balise avec le nom ERDTG (European record distance to goal) dans ma tâche. Mais alors il apparaît que le fichier IGC ne contient pas « C-record » (la déclaration de vol/tâche) ... Le fabricant m'informe que celui-ci n'est pas transcrit car il est possible de changer la tâche pendant le vol. Et c'est une fonctionnalité qu'ils ne veulent pas perdre.

Foutu quoi... Je ne peux pas prouver de façon électronique que mon but à 275 km était vraiment mon but. Grosse déception.

En ce moment le dossier est en cours pour approuver le vol comme Record de Belgique de distance libre, pour lequel une déclaration n'est pas nécessaire. Je croise les doigts, je veux quand-même ramener ce prix de consolation chez moi ;-)

En ce qui concerne le genou il y a maintenant aussi de moins bonnes nouvelles. Ligament croisé avant totalement déchiré et un léger dommage au cartilage par l'impact. Opération début octobre, mais entre-temps il ne faut plus risquer des coups ou rotations.

RECORD DE DELTA : 275 KM

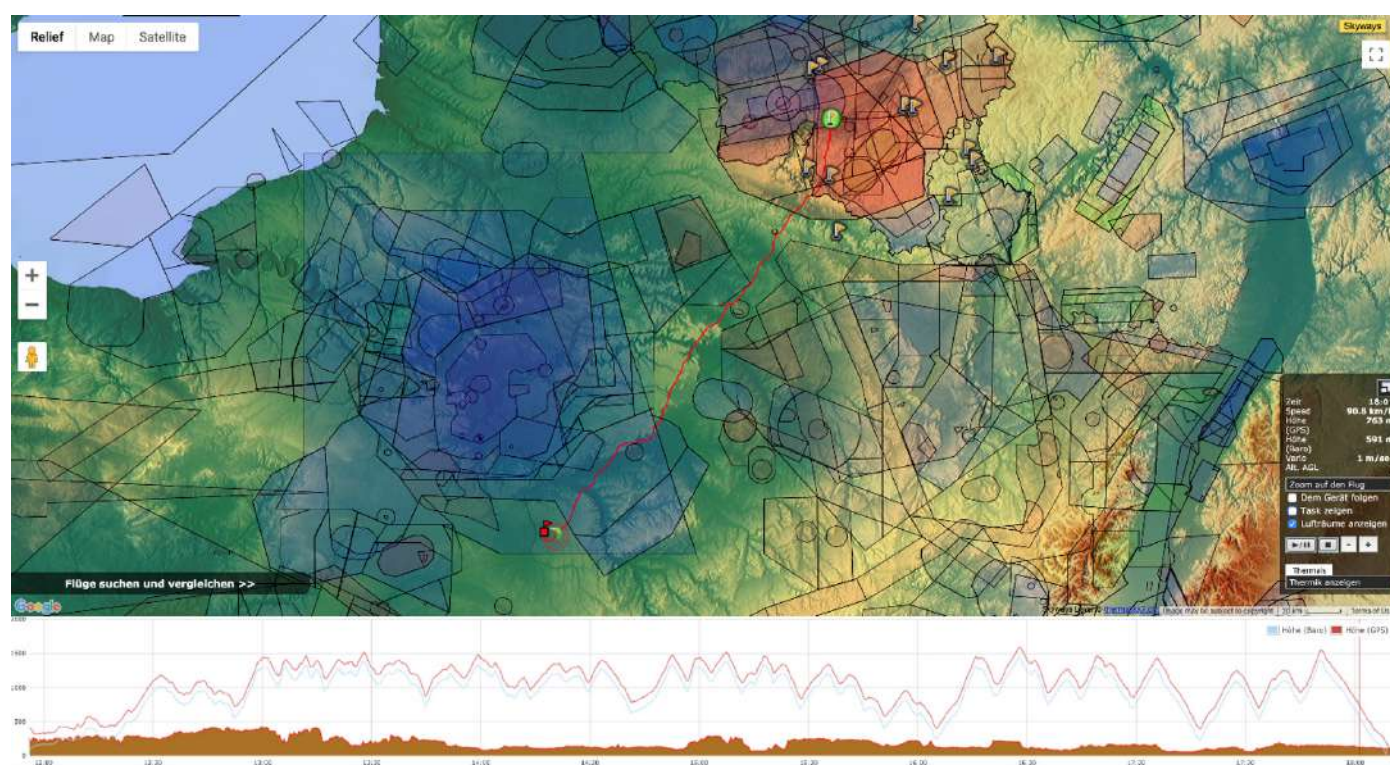
C'est une grande croix sur la saison de compétition et en particulier le championnat du monde où je partais avec une ambition d'arriver dans le top 10 (à base de ma 6ième place aux Européens l'année passée). Je me sentais très bien sous mon RX5 et j'espère être à nouveau compétitif pour l'été 2020, avec le championnat d'Europe comme objectif principal.

Pour finir encore un grand merci à Tom Haagdorens pour la motivation et à Robin Koyen pour la récup formidablement efficace !

Et bien sûr aussi un grand bravo à Paul Schmidt et Wim Verhoeve, qui étaient eux à temps pour utiliser toute la journée et qui l'ont fait de façon magistrale avec un vol de 411 km. Nice job !

Donc pas de delta pour moi pour le moment, mais à vous revoir tous en 2020 !

Jochen



AVIA AIRSPORTS BEAUVECHAIN

Le Royal Avia est le cercle royal sportif et culturel de la défense nationale. Eparpillé sur toute la Belgique il regroupe plus de 3000 membres dans plus de 15 activités sportives et 25 clubs. Un de ces clubs est Avia Airsports, basé sur la base aérienne de Beauvechain, qui est une base de la force aérienne qui a été mise en service pour la première fois en 1936.

Lors de la deuxième guerre mondiale elle a été utilisée de façon intensive par la Luftwaffe allemande. Un peu après la guerre y était établi le 1ste Fighters Wing, où l'accent était mis sur l'aviation de chasse. Fin des années 70 cela devenait aussi le point d'attache des F16 Fighting Falcons et en 2010 les 20 Agusta A109 de la composante air déménageaient également vers cette base. C'est également le point d'attache du 1st Wing avec le 5^e et 9^e escadron sur les avions d'entraînement Aermacchi - Marchetti SF260M et SF260D. Le Meteo Wing se trouve dorénavant également à Beauvechain ainsi que la Chapelle musicale de la composante air, le Centre de compétences de la composante air, qui se charge de la formation de la composante et le Field Accommodation Unit. Le First Wing Historical Center Museum expose l'historique des unités sur la base de Beauvechain de 1935 à maintenant. La collection d'avions exposés comprend entre autres un Gloster Meteor, un F-104 Starfighter, un Mirage V et un Mig-21. Sinon on peut également y voir un Stampe-Vertongen SV-4 et un Marchetti SF260 dans les anciennes couleurs de camouflage. Ouvert le premier et troisième dimanche de chaque mois de 13h30 à 18h00u et aussi sur rendez-vous.

Quand la base est fermée, la plupart des weekends et jours fériés, elle est transformée dans le plus grand terrain de treuillé du pays, où tant des pilotes delta que parapente peuvent être treuillés. Avia Airsports dispose près de la piste de treuillé un abri, où tout le matériel de treuillage peut être stocké.

Sur les deux tambours de notre treuil statique il y a 1800 m de câble Dyneema avec lequel nous tirons nos pilotes en une fois jusqu'au plafond légal de 3500 ft AMSL. Les jours de treuillé où il y a peu ou pas de vent, nous utilisons nos treuils dynamiques. Ces treuils sont attachés au crochet d'une voiture. Nous déroulons alors environ 1000 m de câble au milieu de la piste et entamons la procédure de décollage comme avec un décollage treuillé statique.



AVIA AIRSPORTS BEAUVECHAIN

Quand le pilote décolle du sol, nous commençons à rouler avec le treuil à une vitesse où le tambour est immobile ou déroule même du câble. En ce faisant, nous créons une situation de treuillage semblable qu'avec du vent plus soutenu. A la fin de la piste de 2500 m de long, le pilote se retrouve très haut au-dessus du treuil et il peut alors larguer le câble à une altitude qui est le plus souvent suffisante pour aller trouver une bulle thermique.



Au-dessus du croisement de la piste avec la transversale "allemande" se trouve une des "pompes de service", mais autour du terrain gigantesque qui se trouve à une altitude de 105 m AMSL et qui a une superficie 5,6 km², beaucoup de rues de nuages passent, une vraie invitation pour faire de longs vols de distance.

A côté du delta et du parapente on vole chez Avia Airsports également avec le Swift (Swept Wing with Inboard Flap Trim).



Ceci est en fait une aile rigide faite en composite de haute technologie qui est mis en l'air avec la technique de treuillé dynamique.

Nous faisons également des vols biplaces en parapente, delta et Swift.

Voulez-vous venir faire des vols chez Avia Airsports, comme les pilotes de Pegasus <https://www.youtube.com/watch?v=VvgEFwlaqc> , contactez alors d'abord le secrétariat du club. Vous pouvez retrouver nos données sur notre site web www.avia-airsports.com ou notre page Facebook <https://www.facebook.com/AviaAirsports>

Qui sait ? Peut-être à bientôt sur notre terrain de treuil ! **L'équipe treuil Avia Airsport.**

PARTAGE : VOL CHAMONIX

Hello

A la demande générale, voici un petit topo de mon dernier vol de Chamonix. Départ prévu de Duingt à 07h30. Un bon quart d'heure de retard avant de partir. Parce queuh... Parce que! Un nouveau quart d'heure derrière 2 automobilistes remplissant des bidons d'essence. Bateaux? Tondeuses? Les deux? Plus leur pleins!! La queue de la benne pour le Plan de l'Aiguille, prévue, bref....

Déco à 11h10. Des voiles sont déjà au-dessus du Brévent et de l'Aiguillette, certainement d'autres déjà parties. Plus que des biplaceurs locaux au déco. Mais début de vol sur les chapeaux de roues. 13 min pour traverser la vallée de Cham et monter à 3000 au Brévent. Des cumus déjà bien présents partout qui faciliteront tout le vol.

En direct vers la tête du Colonney atteinte après 40 min, passage des Aravis 1h05, plafond au Grand Bornand 1h20.

Ensuite vol plus improvisé vers le Parmelan, toujours aidé par les nuages. Avec une (meilleure) préparation, j'aurais poussé jusqu'à la pointe du Parmelan, 2 x 3 km facilement gagnés. Transition vers les Dents de Lanfon, puis le Roc des Bœufs. Je suis à la maison. Justement, 2 voiles traversent avec moi et se dirigent directement côté Entrevernes. L'habitude, la routine, la viscosité mentale ? Je reste au vent de la brise nulle et zone 20 min pour trouver le thermique en ouest avec de plus en plus de monde. Les 2 premières voiles sont ressorties rapidement côté est !

Suite du vol bien connue pour moi vers La Savoyarde. Je connais aussi très bien les points d'accroche stratégiques pour rentrer en stop depuis Chignin vers Doussard ! J'aurais peut-être dû traverser vers Allevard. J'y ai pensé, mais pas osé. Pas vu de parapentes à ce moment par là. Je voulais boucler. Virage vers l'Arclusaz et traversée vers Grand Arc

Retour facile, (toujours les nuages) par Grand Arc, la Roche Pourrie, la mal nommée, Bisannes, Aiguille Croche et dernier plafond au Mont Joly. Déception en rentrant dans la vallée de Chamonix, tout est à l'ombre. Pas de balade vers Aiguille du Midi, Verte, Argentière..... Posé rapide en évitant la zone R30A qui m'a déjà valu en 2016 un zéro mérité.

Conditions de vol idéales, peu de vent, pas de plafonds extraordinaires, mais confortables avec ces cumus toujours fidèles.

Voilà. Et comme me disait mon pote Le Zèbre : Pour faire plus de kilomètres en un temps imparti, il faut aller plus vite !

Anatole (Jean-Claude Hanoteau)

<https://parapente.ffvl.fr/cfd/liste/vol/20266439>

<https://ayvri.com/scene/49j70zowke/cjwf923ve00013b655il8t7rt>

RANKING IS KING

Nouvelle rubrique qui permettra de valoriser les pilotes belges en les faisant apparaître dans les annales, notamment pour des catégories peu visibles dans les classements officiels. Source tops : WPRS 1er juin. http://civlranks.fai.org/?a=326&ladder_id=3&ranking_date=2018-12-01&

Top 5 Mondial Parapente

rank	name	nation	points
1	Jurij Vidic		404.2
2	Russel Ogden	UK	384.2
3	Julien Wirtz		376.4
4	Ferdinand Vogel		365.8
5	Ulrich Prinz		364.4

Top 5 Sport Belge Parapente

rank	name	points
1	Nathanael Majoros	90.1
2	Koen Michiels	77.5
3	René Bosman	71.7
4	Wouter Lumen	54.1
5	Olivier Georis	53.7

Top 10 Belges Parapente

rank	Name	points
1	Francis De Bruyn	211.8
2	Lode Spruyt	207.6
3	Joeri Bal	182.8
4	Thibault Voglet	113.3
5	Wim De Croock	106.0
6	Philippe Broers	102.7
7	Aron Michiels	98.3
8	Pierre Therer	98.1
9	Nathanael Majoros	90.1
10	Quentin Debras	83.2

Champions de Belgique Parapente St-Jean-Montclar 2018

(Source <https://airtribune.com/bpo2018/results>)

Categorie	Name	Land
Heren	Yury Mishanin	
Dames	Rasa Grigoraitiene	
Serial	Francis De Bruyn	
Sport	Stan Radzikowski	

Champions Belges Parapente St-Jean-Montclar 2018

(Source <https://airtribune.com/bpo2018/results>)

Categorie	Name
Heren	Francis De Bruyn
Dames	Karliën Engelen
Serial	Francis De Bruyn
Sport	Sepp Inniger

Top 5 Monde Dames Parapente

rank	name	nation	points
7	Meryl Delferriere		348.6
28	Seiko Fukuoka Naville		278.5
92	Yael Margelisch		223.1
141	Adel Honti		182.0
145	Kari Ellis	AU	164.1

Top 5 Dames Belges Parapente

rank	name	Points
1	Rosanne Vaneekhaute	46.0
2	Ludmila Zalik	35.1
3	Lies Coddens	2.8
4	Dorothee Deneubourg	2.4
5	Kelly Lardinois	0.4

Champions BAPO

(Source <https://airtribune.com/bapo2019/results>)

#	Name	Total
1	Lode Spruyt	1027
2	Thibault Voglet	1023
3	Pierre Therer	884
4	Aron Michiels	867
5	Quentin Debras	798

Kings of distance

Categorie	Name	Distance	Vliegplaats	Datum
Delta	Jochen Zeischka	285km (275km goal déclaré)	Beauraing	12/05/2019
	Paul Schmit		Beauraing	12/05/2019
Parapente	Wim Verhoeve	411km		

BREVES

Carnet rose

La FBVL félicite Dorothée D. et Alexandre G pour leur petit Gustave, né à une date qui fait remonter ses origines au championnat de Belgique à St-Jean de Montclar. Gustave reçoit donc une participation gratuite à vie aux futurs Belgian Opens.

Cartes d'accès au décollage de Montmin (FR)

Les cartes d'accès au décollage de Montmin ne sont plus valables depuis le 16 mai.

Le système a été complètement modifié. Désormais le paiement peut se faire par carte bancaire au tarif de 20 € le passage.

Toutefois les navettes au départ de Doussard sont au tarif de 7 €/pers.

En cas de problème contacter M. Josselin à la mairie de Talloires.

Info: Alain Grenier

Communiqué sécurité – Gradient AVAX XC 5

[Safety note – Gradient AVAX XC 5 – English](#)

Sécurité : Finsterwalder Quick Out maillons rapides

Via la DHV l'avertissement suivant de Finsterwalder nous est parvenu.

L'erreur enlève un des 4 niveaux de sécurité: pour ouvrir le maillon rapide il suffit de pousser sur un bouton au lieu de simultanément sur deux boutons. [Voir ici.](#)

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 25 MARS 2019

Présent : Jean-Yves Squifflet, Leen Mortier, Nathanael Majoros, Philippe Mal, Patrick Brison, Olivier Georis, Fabian Hernalsteen, Robin Lefevbre, William Sterckx, Jean Solon (notules).

Excusé : Jan Lauwers.

Han-sur Lesse

3 bovins, qui étaient dans la pâture de la pente école, sont morts à cause d'ingestion d'objets métalliques. Le fermier nous estime responsable et demande réparation. Patrick ira voir le fermier, avec Yves Borreman qui est délégué de site.

Boom

Une nouvelle convention a été signée avec le PCR De Schorre. La FBVL ne devra plus rien payer à partir de maintenant.

7-Meuses

Il faut communiquer l'annulation du circuit imposé, Olivier le mettra sur le panneau des 7-meuses et préparera un communiqué.

Fly!

Le Fly! est terminé, il peut paraître.

Christopher désire arrêter l'édition du Fly! pour des raisons professionnelles, Robin est prêt à prendre le relais, il contactera Christopher pour la passation.

Le conseil remercie vivement Christopher pour son excellent travail pour le Fly! et Robin pour le relais.

Carnet de vol

Le carnet de vol est quasiment terminé et a été envoyé aux écoles pour commentaires.

Stations météo PiouPiou

Les stations de Coo, Beauraing et de Maillen sont en panne. Comme la firme est en faillite, le conseil va étudier des alternatives.

Polos équipe nationale

La proposition de Thibault Voglet pour des polos pour l'équipe nationale de parapente est acceptée. Le budget maximal est de 200 €, remboursée après envoi de la facture au secrétariat.

Newsletter Aviabel

Aviabel désire transmettre sa newsletter à travers le Fly! ou notre base de données, ce dernier n'est pas possible à cause de la législation GDPR et ne correspond pas non plus à la philosophie du Conseil. Le conseil est toutefois d'accord de publier dans le Fly! les articles pertinents pour les membres FBVL.

Contrôle de voiles

Une demande de critères pour des contrôles de voiles est rejetée : la FBVL n'agrée pas de contrôleurs mais d'éventuels vérificateurs (et réparateurs) de voiles doivent respecter les critères et consignes du fabricant de la voile concernée et doivent éventuellement obtenir l'agrément de ces constructeurs.

Courrier de La Roch'Ailes

Patrick invitera le club de faire un article sur le site du Corimont pour le Fly!

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 25 MARS 2019

Formation premiers secours

William propose un enseignant en premiers secours, capable de le faire en deux langues, le même qui l'a déjà fait dans le passé pour la FBVL. William cherchera une date en novembre, à Leuven.

Examens théoriques à Liège

Olivier regarde s'il y a assez de candidats.

BAPO et brevets

Il y a encore un examen en mai. Philippe contacte les pilotes qui se sont inscrits au BAPO mais qui n'ont pas encore de brevet de Pilote (XC) afin qu'ils viennent passer les examens théoriques.

Demandes de brevets ou de formations

-Jean-Claude Cavorsin obtient le brevet de Moniteur et de Pilote Biplace de parapente par équivalence avec ses brevets Italiens.

-Dirk de Sutter peut entamer sa formation de Pilote Biplace au Treuil (parapente) avec Arnold Van Remoortere, mais il devra faire au moins un jour avec un Moniteur (au treuil ou sur pente école).

-Bram Declercq peut entamer sa formation d'Aide-Moniteur de parapente avec Airsport.

-La demande de François de Neuville pour obtenir des brevets par équivalence est refusée par le Conseil car la fédération concernée n'est pas une fédération membre de la FAI.

-Les brevets d'Aide-moniteur temporaires limité à une école de Luc Christiaens et de Jack Paulissen sont prolongées jusqu'au 31/12/2019. Ils n'iront pas plus loin dans leur formation.

-Jean formulera une réponse à la lettre de Valentin Esquenet à base de ce qui a été discuté à son sujet au sein du conseil.

Rapporteur: Jean.

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 24 AVRIL 2019

Présent : Jean-Yves Squifflet, Nathanael Majoros, Philippe Mal, Patrick Brison, Fabian Hernalsteen, Robin Lefevbre, William Sterckx, Jan Lauwers.

Excusé : Leen Mortier, Olivier Georis.

Han-sur-Lesse

La discussion avec le propriétaire est toujours en cours. Le conseil décide :

4 écoles (Imala, Confluence, Airsport et Trike Valley) partageront le loyer avec la fédération. Donc le loyer sera divisé en 5. Chaque autre école qui veut utiliser la pente école devra payer 50€ par visite, à payer à la fédération.

Examen théorique en Italie

Jean-Yves pourra passer des examens théoriques en dehors des dates normales des examens.

Fly!

Pas de nouvelles jusqu'à présent du club La Roch'Aile par rapport au n° spécial du Fly. On les recontactera pour voir ce qu'il en est.

Stations météo

3 de nos 5 Piou-piou's sont défaillants. On cherche une alternative.

PL-PA

Le 6 et 7 avril une compétition de précision d'atterrissage a eu lieu, avec la visite de RTL. C'était une bonne compétition. Nous essayerons d'en refaire une en 2019. Ce sera alors certainement une compétition FAI.

Base de données DHV

Nous allons présenter cette base aux membres. On y travaille.

Mise à niveau premiers secours

La mise à niveau est obligatoire pour tous les Moniteurs et Aide-Moniteurs, aussi ceux qui sont en formation. La participation est libre mais recommandée pour les Observateurs et Pilotes Biplace.

- Le prix est 25€ par personne.
- Il faut confirmer sa participation avant le 15 septembre 2019, paiement à la fédération avant le 15 novembre.
- Aura lieu au Waaiberg à Leuven le samedi 30 novembre 2019.
- En Néerlandais le matin de 10 à 12 h, en Français l'après-midi de 14 à 16 h.
- Entre 12 et 14h il y a un repas obligatoire et le temps de discuter et de forger des liens fraternels :)

Demandes de brevets ou de formations

- Koen Rits peut entamer sa formation de Pilote Biplace de parapente avec Airsport.
- Gert Van Eynde peut entamer sa formation de Pilote Biplace de parapente avec Airsport.

Rapporteur: William.

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 27 MAI 2019

Présent : Jean-Yves Squifflet, Nathanael Majoros, Philippe Mal, Patrick Brison, Fabian Hernalsteen, Robin Lefevbre, William Sterckx, Jean Solon (notules).

Excusé : Leen Mortier, Olivier Georis, Jan Lauwers.

Mise à niveau premiers secours

Le texte de l'invitation est approuvé. Sont exemptés pour raison de formation récente : Rudi Roelens, Mario Deroo, Cris Claessens.

Texte brevet de Moniteur de parapente

Après discussion le conseil décide de soumettre les points litigieux aux moniteurs lors du cours de mise à niveau de premiers secours.

Fly!

Articles à envoyer pour le 10 juin . Jean traduira et enverra le tout à Robin pour le 24 juin.

- PA fait (Patrick)
- Base de données accidents (Nathanael)
- Record 400 km
- Article record delta (Jochen)
- Ranking is king (Nathanael)
- Sites (Patrick)
- Club de Beauvechain (club)

Réunion FBPM

Toon Hylebos, le nouveau président de la Fédération Belge de Paramoteur, a demandé d'être invité pour soumettre des demandes de la part de la FBPM. Le conseil le recevra le 24 juin de 19h30 à 20h30.

Espace aérien : projet TMZ

Il est question d'instaurer une Transponder Mandatory Zone dans les Ardennes. Philippe se coordonne avec l'ACRB afin d'obtenir une représentation de la FBVL aux réunions de concertation avec la DGTA et la force Aérienne.

Stations météo

Philippe a eu un contact avec l'IRM pour éventuellement installer des balises météo sur nos sites. C'est à l'étude à l'IRM.

Nettoyage + incident à La Roche

Le conseil est d'accord de rembourser la note de frais pour le nettoyage des sites de la Roche. Par ailleurs un parapentiste aurait coupé un fil barbelé à l'atterro. Le conseil demande au club d'envoyer un article sur le nettoyage et l'incident pour le prochain Fly, ainsi que tout article sur La Roche qui était déjà en cours de route.

Demandes de brevets ou de formations

- Valentin Esquenet demande quand il pourra entamer sa formation d'Aide-moniteur. Fabian fera une proposition de réponse au conseil.
- Jeff Stevens peut entamer sa formation de Pilote Biplace de parapente avec Airsport.
- François Berck peut entamer sa formation de Pilote Biplace de parapente avec Fou d'L/Au fil du Vent.
- Nathalie Fagnant peut entamer sa formation de Pilote Biplace de parapente et d'Aide-Moniteur de parapente avec Fou d'L/Au Fil du vent.

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 €.

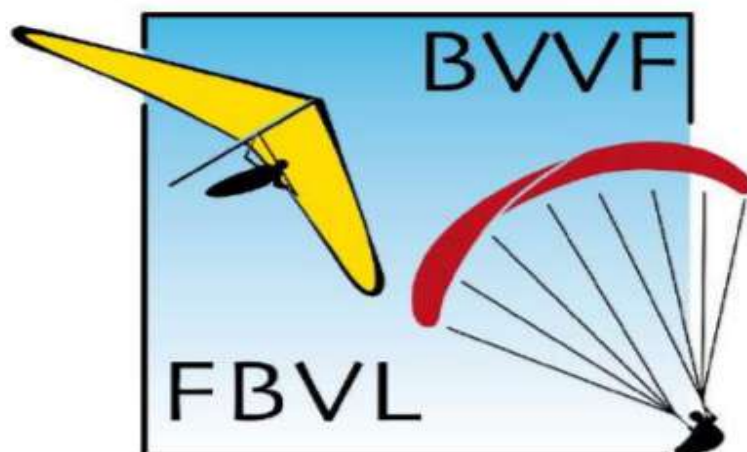
Invalidité permanente de l'assuré jusqu'à 7500 € au prorata du taux d'invalidité (franchise jusqu'à 25 % de taux d'invalidité).

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.

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

