

Automne 2019

Votre magazine du vol libre en Belgique

Fly!

118



Une édition de la fédération belge de vol libre asbl.

Photo : Ikarus

INFOS

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 MATIÈRES

4	Invitation Assemblée Générale 2020
5	Droit de vote Assemblée Générale 2020
6	Procurations Assemblée Générale 2020
6	Candidatures au Conseil d'Administration
7	Nouveaux panneaux sites
8-10	Les Altitudes
11-17	2019 Staparalp 4000: Marche et Vol dans les Alpes
18	Invitation Journée de Lancement Secours au Deathride
19-20	Nouveaux développements électroniques pour voler en sécurtié
22	BPO 2020
23	PV du Conseil Administration du 24/06/2019
24	PV du Conseil Administration Extraordinaire du 16/07/2019
25	PV du Conseil Administration du 02/09/2019
26-27	PV du Conseil Administration du 14/10/2
28	PV du Conseil Administration du 04/11/2019 – Réunion MILFAG
29-30	Rapatriement et Autres Formes d'Assistances Après un Accident de Vol à l'Etranger
31	Cotisations et Assurances FBVL 2020
32	Couvertures complémentaires à l'Assurance FBVL

INFOS

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

VICE PRESIDENT

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

ADMINISTRATEUR

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

ADMINISTRATEUR

Philippe Mal
0477434287
philippe.mal@gmail.com

ADMINISTRATEUR

Nathanaël Majoros
0473 28 98 13
fbvl@majoros.net

ADMINISTRATEUR

Patrick Brison
0479 900 166
pbn@skynet.be

ADMINISTRATEUR

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

ADMINISTRATEUR

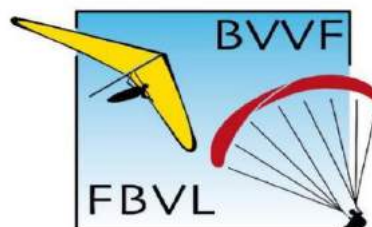
Fabian Hernalsteen
0475 968 222
fabian.hernalsteen@gmail.com

ADMINISTRATEUR

Robin Lefebvre
0496 56 64 93
robin@airport.be

ADMINISTRATEUR

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



RÉALISÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA FBVL
AVEC L'AIDE DE CHRISTOPHER HAMILTON ET JEAN SOLON

Le Conseil d'Administration de la FBVL vous invite cordialement à

L'ASSEMBLEE GENERALE ANNUELLE de la FBVL

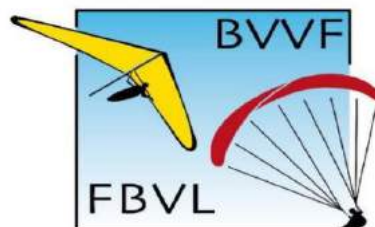
SAMEDI le 1 FEVRIER 2020 à 19h30

Dans la grande salle du

« CENTRUM SINT-MAARTEN », VELDEKE 1 à ZAVENTEM

L'agenda ainsi que la convocation officielle sera envoyée à tous les membres FBVL par courrier électronique au plus tard deux semaines avant l'assemblée.

*Vous pouvez aussi boire un verre et visiter les **stands** des écoles et clubs à partir de 18h30.*



DROIT DE VOTE - ASSEMBLEE GENERALE 2020

Selon les statuts de la FBVL, seuls les membres **effectifs** jouissent du droit de vote à l'assemblée générale.

Pour pouvoir devenir membre **effectif**, le candidat doit être membre adhérent (avoir payé la cotisation) depuis 12 mois et doit être accepté par le Conseil d'Administration après une demande écrite (par la poste ou par e-mail) pour devenir membre effectif. Un membre effectif qui revient membre après maximum 3 ans d'absence, redevient automatiquement membre effectif après payement de sa cotisation.

En effet, on a estimé que pour garder le statut de membre effectif, il fallait participer à l'assemblée générale au moins une fois tous les trois ans, en y étant présent ou en étant représenté légalement par un autre membre effectif. Car quel intérêt d'être membre effectif si on ne vient jamais voter ?

Donc, les membres effectifs qui ne sont pas venus aux assemblées générales ou ne s'y sont pas fait représenter en 2017, 2018 ou 2019, perdront leur statut de membre effectif.

Ils pourront toutefois, s'ils ont payé leur cotisation en 2018 et 2019, faire une demande afin de redevenir membre effectif pour l'assemblée générale de février 2020 et après. Cette mesure vise donc uniquement à éliminer de la liste des personnes n'étant vraiment pas intéressées dans le fonctionnement de la FBVL, car il suffit donc de renvoyer le talon (à priori le Conseil acceptera toutes les candidatures de toutes les personnes qui ont payé leur cotisation les deux dernières années).

Pour les autres membres, qui se sont affiliés pour la première fois en 2019 et qui sont membre depuis plus de 12 mois (ou réaffiliés après plus de 3 années de non-paiement de la cotisation), il faudra également renvoyer le talon ci-dessous afin de (re)devenir membre effectif et d'obtenir le droit de vote.

Pour l'acceptation de ces nouveaux membres effectifs, deux possibilités : soit le Conseil d'Administration le fera à sa réunion de mi-janvier (il faut donc renvoyer le talon ici-bas à temps !), soit il le fera le 1^{er} février, juste avant l'assemblée générale (mais alors il faut que le talon soit rempli et remis à un membre du Conseil ou au responsable à l'entrée, **avant 19h30, faute de quoi il ne pourra plus être accepté pour l'Assemblée Générale de 2020** même s'il pourra l'être pour l'année suivante). Cela donne donc une possibilité en plus de se mettre en règle pour l'assemblée, mais il est bien sûr plus confortable pour tout le monde de le faire bien à l'avance.

Nous vous demandons donc d'envoyer le talon par la poste ou par mail **avant le 31 décembre**, et sinon de venir bien à temps (19 h).

Les membres qui se sont affiliés pour la première fois en 2019 et qui ne sont pas membre depuis plus de 12 mois ne pourront, selon les statuts, pas obtenir le droit de vote pour cette assemblée générale, ils le pourront au plus tôt en 2021 s'ils sont alors toujours membre (adhérent). Mais ils sont bien sûr également cordialement invités pour assister à l'assemblée !

Je, soussigné,

Habitant

Pose ma candidature pour devenir membre effectif de la FBVL.

Je suis membre adhérent de la FBVL depuis 12 mois.

Lieu et date :

Signature :

Renvoyer à FBVL, Stationsstraat 103, 2860 St-Katelijne-Waver, à info@fbvl.be ou remettre à l'entrée de l'AG le 1er février 2019 avant 19h30.

PROCURATIONS ASSEMBLEE GENERALE 2020

Selon les statuts de la FBVL, chaque membre effectif peut se faire représenter par un autre membre (effectif) à l'assemblée générale, mais chaque membre ne peut représenter **qu'un seul** autre membre.

Si vous désirez vous faire représenter par un autre membre effectif, il faudra que ce membre se présente avant l'assemblée avec une procuration **et une copie de votre carte d'identité**.

Le soussigné,

Donne procuration à

Pour le représenter à l'assemblée générale de la FBVL qui aura lieu le 1 février 2020.

Lieu et date:

Signature:

CANDIDATURES AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Bonjour à toutes et tous,

L'objectif de la FBVL est d'être aussi proche que possible de ses membres.

Pour y parvenir, elle a BESOIN dans son conseil d'administration de volontaires qui partagent cet objectif et souhaitent s'impliquer pour assurer le relais avec leur(s) club(s) et les autres pilotes.

Plusieurs membres actuels du conseil sont démissionnaires ou arrivent en fin de mandat et il est donc indispensable qu'ils soient remplacés lors de la prochaine Assemblée Générale. En effet, suivant ses statuts, la FBVL ne PEUT PAS fonctionner avec moins de 6 membres au conseil sans compter que, pour une représentation plus démocratique et une meilleure

répartition des tâches, il est naturellement préférable de ne pas se limiter à ce minimum.

Si la pérennité du vol libre en Belgique vous tient à cœur, n'hésitez donc pas à présenter votre candidature pour rejoindre le conseil. Il est bien entendu que si vous aviez des questions, le conseil actuel se ferait un plaisir d'y répondre.

La FBVL, les clubs, vous, avez besoin de vous...

Le Conseil.

Envoyez votre candidature au secrétariat ou au Président du Conseil d'Administration : Stationsstraat 103, 2860 St-Katelijne-Waver.

Le soussigné,

Habitant

Pose ma candidature pour l'élection du Conseil d'Administration de la FBVL lors de l'assemblée générale du 1^{er} février 2020.

Lieu et date:

Signature:

NOUVEAUX PANNEAUX SITES

Cher membres,

Nous voici déjà à la fin de la saison 2019 et nous espérons que celle-ci fût bonne pour vous.

C'est également le moment idéal pour effectuer un petit flash-back sur l'actualité de nos sites de vol.

Vous vous souvenez certainement que la Fédé, avec l'aide précieuse des divers responsables de site, a lancé un projet consistant en une mise à jour des panneaux d'information.

L'idée à la base de ce projet était d'une part de donner un coup de frais à nos panneaux d'information tout en unifiant la présentation des informations pour les différents sites, avec dans l'idée de faciliter la lecture et la compréhension des informations fournies. Un second objectif, dont l'origine vient du constat que vous êtes de plus en plus nombreux à partir en vol de distance de nos sites Belges, était de vous fournir un ensemble d'information utile pour la préparation de vos cross (comme par exemple les zones aériennes que vous trouverez sur votre chemin, un rappel des niveaux de vol autorisé, des liens via QR Code vers les fichier OpenAir et j'en passe).

Si la réalisation des panneaux a pris du temps c'est qu'il a fallu regrouper toutes ces informations, en obtenir également de la part des personnes qui connaissent le mieux les sites, c'est à dire les clubs et gestionnaires locaux.



C'est durant l'été que tout ce travail fût terminé et que les panneaux ont pu être distribués afin d'être installés sur nos sites.

Grâce à nouveaux au superbe travail des gestionnaires et clubs locaux qui ont pris le temps pour réaliser ou adapter les supports requis pour placer les panneaux, ceux-ci sont enfin visibles sur nos sites.

Nous tenons à remercier ces personnes dont la liste est trop longue que pour être citée ici, avec le risque d'en oublier.

Vous trouverez ici après quelques photos qui nous ont été transmises et qui montrent les panneaux en place.

Alors le projet ne s'arrête pas là. En effet, il est prévu que ces panneaux soient revus périodiquement. Soit pour corriger les toujours possible erreurs, soit pour ajouter des informations qui nous auraient échappées.

Vous pouvez également, en tant que membre, contribuer à ce projet en nous faisant part de vos retours, avis, propositions de modifications. Nous en tiendrons compte lors de la prochaine révision.

Au nom de la Fédé, je tiens à remercier tous ceux qui ont rendu ce projet possible.

Olivier



LES ALTITUDES

AMSL, FL, QNH, ...

Malgré de nombreux articles qui en traitent, tous ces termes - acronymes ou codes obscurs de surcroît - qui font référence à notre position dans la troisième dimension sont parfois confus dans l'esprit des pilotes débutants... et même parfois aussi des autres.

Mais pourquoi donc est-ce si compliqué? ne pourrait-on pas se mettre d'accord sur une seule méthode universelle et simple pour déterminer cette position? Et bien malheureusement non, pas vraiment, et nous allons essayer d'en expliquer la raison.

Tout vient de la mesure

L'origine de la complication vient de la manière indirecte de mesurer cette "hauteur".

Comme chacun sait, la pression atmosphérique diminue lorsqu'on monte. C'est assez simple à comprendre: la colonne d'air au-dessus de nous est de plus en plus petite et pèse moins sur nous... et notre altimètre.

Comme c'est également facile de mesurer précisément cette pression, il est assez logique que cette méthode ait été adoptée par les pionniers de l'aviation et même avant eux les alpinistes et les géographes.

Le problème c'est que cette pression varie en fonction de l'endroit et du moment. En effet, si au niveau de la mer sa valeur "normale" considérée comme standard est de 1013,2 hPa, elle peut varier en pratique chez nous entre 950 et 1050 hPa. Sachant qu'en moyenne dans l'atmosphère basse 1 hPa "vaut" environ 28 ft, cette différence peut représenter une erreur potentielle de 2800 ft, soit plus de 800 mètres!

L'utilisation du QNH

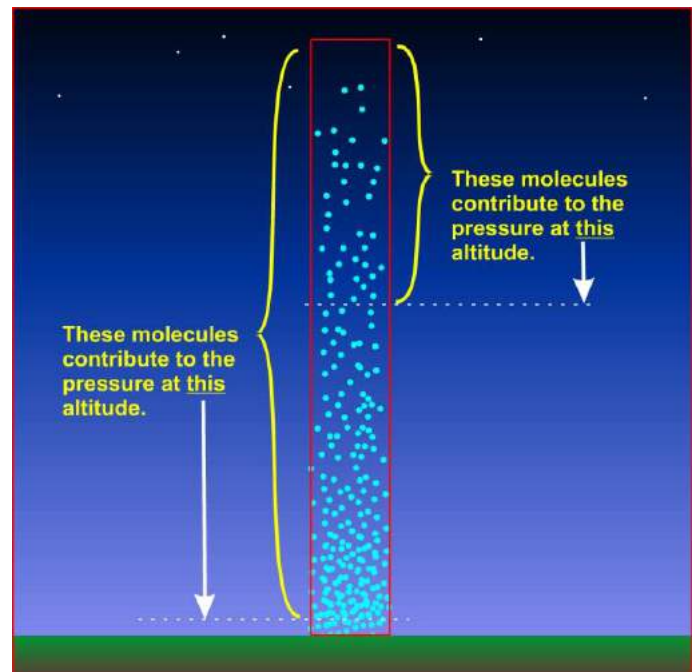
Pour pallier à ce problème, la solution est simple : il faut calibrer l'altimètre avec la pression correcte du lieu et du moment, à savoir le fameux QNH. Celui-ci est la valeur de la pression que l'on aurait en un endroit (par exemple un aéroport, une région) si on se trouvait au niveau de la mer. Comme on peut difficilement creuser des trous un peu partout jusqu'au niveau de la mer pour mesurer sa valeur directement, on la calcule à partir de la pression locale à laquelle on applique une correction en tenant compte de l'altitude de mesure dans une « atmosphère standard » à 15 °C.

Bon, d'accord, cela semble un tantinet complexe mais rassurez-vous, cette valeur est déterminée pour nous par régions et à intervalles réguliers par les services météo ! Il nous suffit juste d'introduire dans nos altimètres (varios) le dernier QNH régional pour obtenir une mesure en principe fort précise de notre altitude AMSL (Above Mean Sea Level).

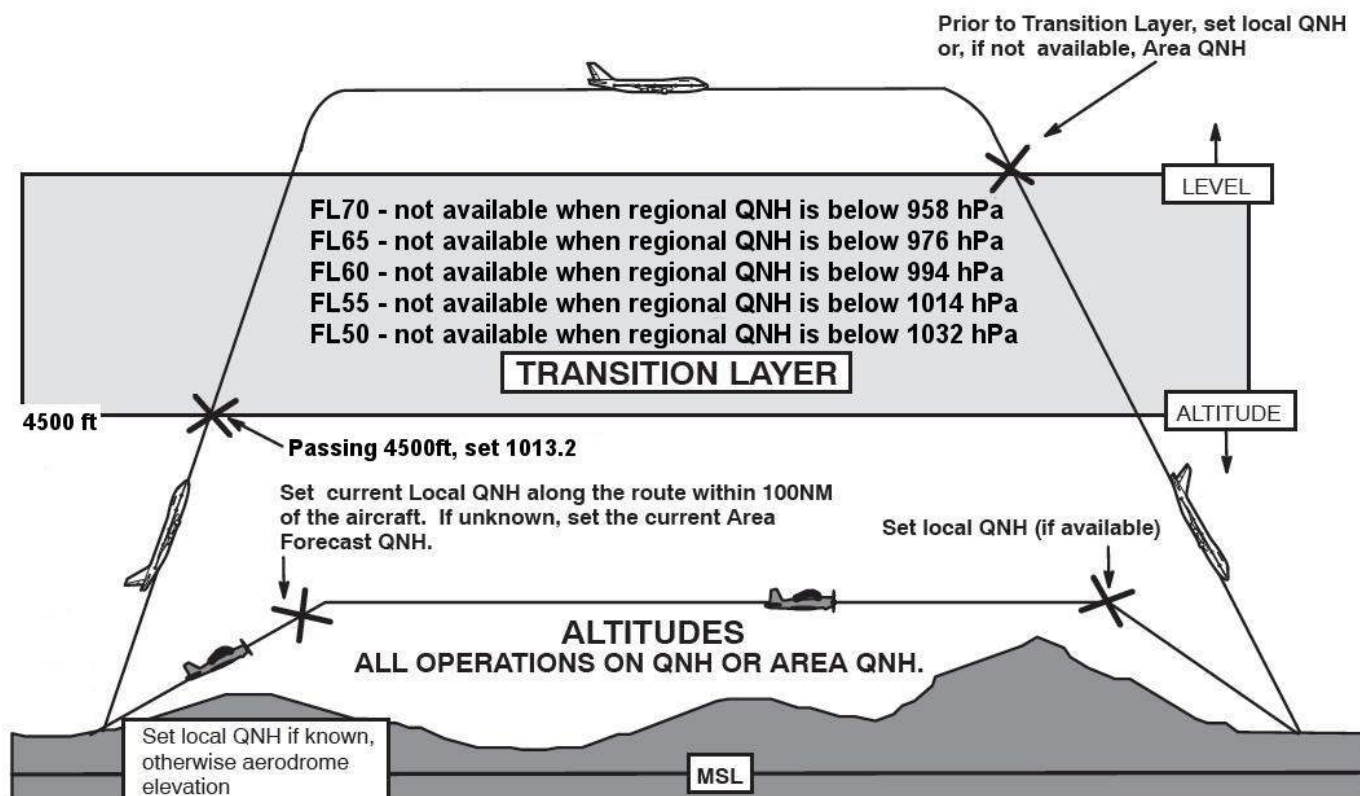
Problème réglé ? Oui, dans l'immédiat, mais...

Comme on vient de le voir, ce QNH n'est valable qu'en un lieu et à un moment donné et sa valeur peut évoluer plus ou moins vite et fort au fil du temps ou en s'éloignant du point de mesure. On comprend donc vite que les vols commerciaux qui parcourent rapidement de (très) longues distances devraient dès lors demander en permanence (toutes les quelques minutes) un nouveau QNH à introduire dans leur altimètre, avec tous les risques d'erreurs associés...

Peu pratique, et bien entendu totalement inadapté.



LES ALTITUDES



Les niveaux de vol

Pour éviter ce recalage permanent, on utilise au-dessus d'une certaine altitude (appelée assez logiquement **altitude de transition**, 4500 ft en Belgique) un (autre) altimètre calibré cette fois sur un QNH « standard » de 1013,2 hPa.

Cet altimètre n'indique bien entendu absolument pas une altitude précise (excepté dans le cas peu courant où le QNH réel vaudrait effectivement 1013,2 hPa), mais fournit par contre une référence universelle pour que chacun puisse maintenir en permanence une hauteur relative déterminée par rapport aux autres et ainsi... éviter les collisions.

D'ailleurs, pour bien distinguer la différence, au-dessus de cette altitude de transition on ne parle plus d'altitudes mais de niveaux de vol. Comme ces niveaux ne servent qu'à maintenir une séparation suffisante entre les vols, ils ne doivent pas être extrêmement précis et ne sont définis que tous les 100 pieds. Pour les déterminer, on retire les deux zéros de l'altitude « standard » indiquée et on ajoute « FL » (pour Flight Level, niveau de vol) devant le nombre ainsi arrondi. FL55, par exemple, est le niveau auquel l'altimètre standard indique 5500 ft.

En résumé, lorsqu'on suit un niveau de vol, on vole à pression constante et non pas à altitude constante.

Et entre les deux ?

Il est évident que lors du passage entre les deux références altitude et pression, il y a une zone de confusion appelée **couche de transition** dans laquelle aucun vol « de croisière » n'est permis, pour éviter tout problème. En bref, on peut la traverser dans un sens ou l'autre mais (en principe) pas y rester...

Sa limite basse est bien entendu l'altitude de transition dont on vient de parler et sa limite haute... et bien c'est... **le niveau de transition**. Simple, non ?

Oui, mais... c'est combien ce niveau-là ? En très bref : ça dépend, zut alors...

C'est logique, remarquons bien. Le but étant de maintenir des séparations suffisantes entre les différents aéronefs, on ne pourrait pas se permettre de voir cette couche réduite à peau de chagrin certains jours de basses pressions ou à l'inverse réserver une couche énorme les jours de hautes pressions. Le niveau de transition, qui est le niveau minimum utilisable, est donc adapté pour que l'épaisseur de cette couche reste comprise entre 1000 et 1499 ft et cela se fait en fonction... du QNH. Pff... ça (re)devient compliqué !

De fait, mais pas de panique, des tableaux existent dans l'AIP (ENR 1.7 Altimeter Setting Procedures) pour ne pas devoir faire le calcul et de plus – bonne nouvelle – nous ne sommes qu'indirectement concernés par les niveaux de vol (n'étant pas capables de les respecter) et pas du tout par l'épaisseur de cette couche !

LES ALTITUDES

En pratique

En effet, en tant que libéristes en Belgique, nous ne pouvons en principe pas voler au-delà de 4500 ft en semaine et dans ce cas... on n'a pas à se préoccuper du tout de la notion de niveau de vol. On peut se contenter de calibrer notre vario avec le QNH du jour ou l'altitude à laquelle on se trouve. Mieux, si on a un GPS intégré au vario comme la plupart d'entre nous, on peut le configurer pour qu'il se calibre automatiquement !

Chouette ! Donc on peut oublier tout ce blabla à propos des niveaux de vol ? Ben, si on a aucune envie de profiter de l'activation des zones LFA Golf et de monter au-delà de 4500 ft, oui, tout à fait... mais ce n'est pas le cas de la plupart d'entre nous !

En dehors des heures d'activités militaires, la zone LFA Golf 1 est automatiquement activée et nous permet - en principe - de monter plus haut, jusque FL55 excluded (soit à priori FL50 par sécurité et certainement pas plus que FL54). Pourquoi « en principe » ? Parce que nous venons de voir que l'altitude réelle d'un niveau de vol dépend du QNH effectif.

S'il diminue, les niveaux de vol se retrouvent « plus bas ». Avec un QNH inférieur à 996 hPa (bon, pas fréquent il est vrai, mais possible) le FL50 est à 4500 ft et autour des 980 hPa, c'est le FL55 qui se retrouve à l'altitude de transition...

A l'inverse, restons positifs, si les pressions sont hautes on pourra monter plus haut. A 1030 hPa, FL55 est à près de 6000ft et non 5500 !

Que faut-il en retenir ? C'est simple : si on monte au-delà de 4500 ft AMSL, il est impératif d'utiliser – comme tous les autres aéronefs – la notion de niveau de vol si on veut éviter tout risque de collision ou d'air miss.

Pour ceux qui feraient remarquer que dans la zone de transition on peut toujours utiliser les altitudes et qui penseraient donc s'en tirer facilement... pas de bol. En théorie, dès que l'on monte au-delà de 4500 ft on est supposé basculer sur les FL pour ne revenir aux altitudes qu'à la descente **après** avoir reçu le QNH régional. Bien entendu, en vol libre on risque fort de rester dans cette zone de transition sans s'éloigner suffisamment pour que le QNH change mais, de toute façon, pour être certain d'être dedans il faut connaître sa limite haute et donc... les FL. Notons que la plupart de nos instruments offrent la possibilité d'afficher directement le niveau de vol auquel on se trouve mais, si ce n'est pas le cas, il faut faire la conversion soi-même. Il existe des tables pour se simplifier la tâche.

Que signifie QNH, et les autres codes « Q » ?

Contrairement à ce que beaucoup de gens pourraient croire, QNH n'est pas un acronyme mais – comme beaucoup d'autres - un code arbitraire datant des débuts des communications radiotélégraphiques en corde morse. Comme abordé plus haut, il indique la pression atmosphérique ramenée au niveau de la mer (avec une atmosphère standard).

Pour ceux qui voudraient vraiment s'embrouiller l'esprit, il existe deux autres codes « Q » liés à l'altitude :

Le QFF est calculé comme le QNH mais en tenant compte de l'atmosphère réelle et notamment de sa température. C'est donc une estimation plus précise de la pression effective que l'on aurait au niveau de la mer mais par contre une référence moins précise au niveau - généralement différent - de la station de mesure.

Le QFE représente la pression au niveau du sol au point de mesure (l'aérodrome, généralement) qui permet à l'altimètre d'indiquer la hauteur effective par rapport à ce point et non plus une altitude par rapport au niveau de la mer.

Et le GPS dans tout ça ?

Le GPS dépend d'une constellation de satellites et absolument pas de mesures de pressions pour indiquer l'altitude. Il indique donc **toujours** une altitude AMSL. De ce fait, il pourrait être une référence unique permettant d'abandonner la notion de niveaux de vol.

Malheureusement, il n'est pas aussi précis ni fiable. De plus, il est relativement récent et... fondamentalement un système militaire sous le contrôle d'un seul pays.

S'il est donc imaginable qu'un jour un tel système (ou un ensemble de systèmes) supplante les altimètres barométriques, ce n'est sans doute pas pour tout de suite et en attendant, les niveaux de vols restent donc incontournables...

Bons vols à tous, soyez à la hauteur!

Patrick

Références

L'AIP, la référence officielle; ENR 1.7 Altimeter Setting Procedures https://ops.skeyes.be/html/belgocontrol_static/eaip/eAIP_Main/pdf/EB_ENR_1_7_en.pdf
Magazine Voler.info (Free.aero in English) sur les altitudes:

<http://voler.info/media/altitudes-VolerInfo.pdf>

<http://www.free.aero/en/media/altitudes-E.pdf>

Un article plus ancien (2009) paru dans Cross-Country magazine:

<http://www.xcmag.com/2011/07/gps-versus-barometric-altitude-the-definitive-answer/>

Les informations météo officielles de Skeyes (Belgocontrol) après enregistrement:

<https://ops.skeyes.be/oper-meteo-info>

Accès libre aux METARS du monde entier. Ils ont aussi une version mobile et "brief":

https://www.orbify.com/member/metmap.php?region_choose=BNL&mode=metar&lang=EN&view_color=metars

<https://www.orbify.com/member/orbibrif.php>

L'IRM, mesures précises toutes les heures sur l'ensemble du pays:

<https://www.meteo.be/fr/meteo/observations/belgique>

2019 STAPARALP 4000 : MARCHE ET VOL DANS LES ALPES



22 -28 juin 2019

Cris, Klaus, Ruben, Eric et nos guides de montagne expérimentés Mathias et Bertrand.

2019 STAPARALP 4000 : MARCHE ET VOL DANS LES ALPES

Samedi matin 22 juin, nous y retournons... ou presque... Klaus est introuvable et inaccessible, et puisque nous abordons déjà cette aventure avec un groupe très limité, nous essayons d'entrer en contact par tous les canaux possibles avec notre copain disparu. Après un certain temps, nous avons plus de chance, il s'avère que Klaus était fermement convaincu que nous partirions le dimanche. Mais il se veut que la «flexibilité» soit justement «la» caractéristique de base d'un bon paramarcheur. Alors que Klaus fait ses bagages à toute allure, Cris et Ruben viennent à la maison avec le minibus où Bieke et moi avons rapidement improvisé un petit brunch. Il y a des choses pires dans la vie que de profiter d'un bon petit déjeuner sur notre terrasse au soleil. Quand Klaus arrive enfin, nous sommes au complet et prêts pour le départ. L'ambiance est bonne et la météo semble également très prometteuse ! Nous sommes impatients d'y aller !

La route vers Chamonix se déroule sans heurts. Encore une bonne pizza dans un restaurant que Cris et moi avons déjà visité lors de la foire "flying-light" en octobre l'année passée et nous montons nos tentes à côté de l'atterrissage à Chamonix. Il y a encore une fête sur l'atterro du club de parapente local et avec la musique en arrière-plan, nous partons au pays des rêves.

Le lendemain matin, nous nous levons tôt, certains d'entre nous ont passé la nuit dans une tente, d'autres ont dormi sur leur tapis dans le minibus où pour l'occasion quelques bancs ont été démontés afin d'avoir là aussi plus de places. Encore une météo superbe et après un délicieux petit déjeuner nous prenons le petit train qui nous amènera à "Montenvers Mer de glace". Bertrand nous donnera ce matin un entraînement sur les glaciers...

Pour moi cela fait déjà quelques années, depuis le mémorable Staparalp de 2014 où nous avons fait l'Aiguille du Midi (3842m) et le Col de la Bérangère (3425m), que je n'ai plus chaussé de crampons à mes pieds.



Lorsque nous descendons d'une centaine de mètres, de façon non sécurisée le long d'échelles métalliques qui sont attachées aux falaises escarpées, nous nous rendons compte que c'est encore une fois du sérieux...



2019 STAPARALP 4000 : MARCHE ET VOL DANS LES ALPES

Personne ne flanche et tout le monde atteint en toute sécurité le glacier, mais je ne veux pas nier que j'étais heureux de me retrouver entier et les deux pieds sur le glacier. Nous attachons les crampons et traversons avec notre piolet "à la bretelle", nous courons, sautons et marchons le long des pentes raides jusqu'à ce que tout le monde soit familiarisé avec le matériel qui doit nous aider à négocier la neige escarpée et les murs de glace. C'est une sensation incroyable de marcher sur les rochers, la glace et la neige avec le bruit de l'eau tourbillonnante sous le glacier en arrière-plan, je me rends encore une fois pleinement compte pourquoi je suis si heureux ici. La splendeur de la montagne et de la nature en général à cet endroit est difficile à décrire avec des mots.

Quand tout le monde maîtrise plus ou moins la technique, on monte tous de manière spectaculaire, et il est déjà clair pour moi que pour les gros voyages des prochains jours je vais devoir essayer de limiter encore plus mon équipement en termes de poids... Le sac à dos de nos guides de montagne semble étrangement petit par rapport à ce qui pend sur mon / notre dos. Pour moi, c'est le premier stage où je décide de voler sans secours, comme tous les autres participants, un choix qu'en fin de compte chacun fait pour soi-même !

Nous décidons de monter un peu plus loin à Montenvers (2200m) et après quelques recherches, Bertrand trouve un endroit décollable sur un flanc de montagne entre de l'herbe longue. Pendant la marche, mon pied a commencé à me faire souffrir et je crains de l'avoir surchargé en sautant sur le glacier. Tout le monde arrive à décoller et notre premier vol du stage est un fait. Après un vol tranquille et beau, tout le monde atterrit en toute sécurité sur l'atterrissage de Chamonix, où nous avons passé la nuit précédente. Quand j'enlève mes bottines mon moral descend dans mes chaussures (ou chaussettes) ... Mon pied est gonflé et me fait très mal. Je me mets près de la rivière et essaye de tremper encore et encore mon pied dans l'eau glacée pour ainsi réduire l'inflammation. Ce n'a pas l'air d'être anodin... Les autres s'en sortent avec quelques cloches et nous décidons de quand-même aller à la recherche d'une pharmacie de garde (il est dimanche) pour obtenir des trucs pour nous rafistoler (surtout moi). Certains ont aussi besoin de bricoler leurs équipements, mais heureusement, à Chamonix, "La Mecque des sports de montagne", on peut louer ou acheter tout ce qu'on peut s'imaginer ou avoir besoin. Nous mangeons quelque chose à Chamonix et passons la nuit au même endroit que la veille. Je n'arrive pas à dormir beaucoup, à

chaque fois je me réveille de douleur, ce qui me donne quand-même l'occasion de masser régulièrement mon pied avec du Flexiumgel. Le matin, les anti-inflammatoires commencent à faire leur travail et je peux encore dormir quelques heures. Mais maintenant... lors du petit déjeuner, mon esprit est absorbé par des questions et je ne sais pas quoi faire... Finalement, je prends ma décision, reprends un anti-inflammatoire et Cris m'aide avec le bandage de mon pied. Quand je serre mes bottines les pleurs sont plus proches que les rires, mais on verra bien... Si cela ne marche pas, je peux toujours décoller au sommet de l'Aiguille du Midi et voler vers Chamonix. Aujourd'hui sera certainement une journée spéciale, au programme: le Mont Blanc du Tacul (4249m), jusqu'à présent le plus haut sommet de tous les Staparalps.

Rater ce vol serait beaucoup plus douloureux pour moi que mon pied gonflé. Deux cordées sont formées pour la montée: Cris, Eric, Bertrand et Klaus, Ruben, Mathias. Est-ce l'adrénaline ou l'incroyable envie de vivre cette expérience qui a fait que je me retrouve en haut, ensemble avec le reste de l'équipe, après une ascension longue de trois heures sous un soleil rayonnant, avec vue sur les sommets du Mont Blanc et de l'Aiguille du Midi. Je voudrais pouvoir décrire ce sentiment dans tous les détails, mais des mots ne suffisent pas. Je recommande juste à tout le monde de mettre cela sur sa «bucket-list».

Je pose à l'atterrissage 2 (voir carte) de Chamonix qui est situé plus près du téléphérique et du minibus, donc je dois marcher moins loin, le reste du groupe atterrit de nouveau à la carrière. Nous nous retrouvons dans un café et parlons fièrement de notre prestation. Je pense pouvoir dire que, lors de ce stage, tout le monde a dépassé ses limites et c'est précisément ce qui fait de chaque Staparalp une expérience inoubliable. Pour Cris qui, après une lourde opération d'une hernie, a à peine eu le temps de terminer sa revalidation, pour moi avec mon pied et pour Klaus et Ruben qui volent pour la première fois «Ultraléger», cela a été une journée plus que solide et à ne jamais oublier, mais nous nous sommes aussi confrontés à la réalité. Mais ce jour est mémorable, c'est sûr ! Cris et Ruben font un autre vol de Passy Plaine-Joux tandis que Klaus et moi descendons le minibus et les ramassons à l'atterrissage de Chedde.

Nous terminons cette belle journée au "Lac de Passy" où, après avoir cuisiné un délicieux curry avec vue sur le lac, nous profitons d'une trempette fraîche et bien méritée.

2019 STAPARALP 4000 : MARCHE ET VOL DANS LES ALPES

Nous nous hissons dans le filet tressé au ponton et regardons le coucher du soleil avec le Mont Blanc en arrière-plan.

Tout le monde est d'accord : "C'est ça vivre"...

L'après-midi, nous montons dans le pick-up 4x4 de Bertrand sur des routes cahoteuses en gravier jusqu'au Mont Joly. En cours de route nous embarquons deux belles filles, parmi laquelle la petite amie de Mattias, et les emmenons avec nous dans la benne du 4x4.



Mardi matin, nous parlons avec nos guides de montagne sur une terrasse ensoleillée. Aujourd'hui, il y a une randonnée plus courte au programme. Une belle promenade jusqu'au plateau de Platé. Cette randonnée, Cris et moi on l'a faite en Octobre de l'année passée lors de la foire "Flying Lite" à Chamonix. Pour que mon pied récupère, je décide de renoncer à cette randonnée.

Sur un parking situé plus haut, je dis temporairement au revoir à mes compagnons staparalpeurs et tandis que mes compagnons cultivent un peu plus d'ampoules, je fais la vaisselle comme un bon père de famille et je range un peu le minibus. On avait convenu qu'on poserait à l'atterro de Batistoc, où je suis en attente quelques heures plus tard, avec le minibus. Cris, Matthias et Bertrand atterrissent comme prévu à l'endroit convenu, tandis que Klaus et Ruben finissent par atterrir à Chedde.

Quand-même fantastique que, quelque part haut dans les airs, tout le monde détermine son propre plan de vol pour en fin de compte atterrir dans un endroit sûr.

Le même après-midi nous visitons le "Decathlon Mountain Store" à Passy, un paradis pour tous les sportifs de montagne. Tout le monde est encore occupé à affiner davantage son équipement.

Un équipement léger et bien pensé s'avère d'être d'une valeur inestimable dans ce genre de stage.

Nous restons presque coincés dans la neige, mais atteignons finalement notre objectif.

Les conditions ne sont pas encore idéales, et sur recommandation de Bertrand nous faisons tous un peu de gonflage. Comme toujours il apparait que nous en faisons beaucoup trop peu.

Celui qui maîtrise parfaitement les gonflages en récoltera certainement les bénéfices lors de ce (et d'autres) stage(s), où l'on décolle souvent sur des décos plus petits et techniquement plus difficiles. En outre, comme nous nous mettons en l'air à une altitude plus élevée, le risque de conditions plus extrêmes est également un peu plus grand. Mais ici l'honnêteté m'oblige de mentionner que notre "grand chef" Cris préfère toujours le sûr pour l'incertain et qu'en cas de doute, nous descendons toujours à pied. Jusqu'à présent, il y a eu au moins une ascension lors de chaque Staparalp où, pour diverses raisons, nous avons dû revenir sur nos pas: trop peu d'eau, trop de vent, plus de nourriture, pas trouvé de déco etcetera etcétéra... Chaque randonnée est une aventure dont l'issue est impossible à prédire. Toutefois il s'avèrera que cette année ce ne sera, pour la première fois, pas le cas, on volera de chaque montagne escaladée.

2019 STAPARALP 4000 : MARCHE ET VOL DANS LES ALPES

Sur le "Mont Joly", Cris et Ruben font d'abord un plouf et atterrissent au carrefour à un jet de pierre du déco. Après cela Bertrand amène Cris, les deux filles et moi-même un peu plus loin où nous essayons après une petite attente, mais les conditions ne sont pas assez fortes, et nous atterrissons également au sommet près des autres. Nous décidons de redescendre, mais quand un peu plus bas nous passons devant le déco officiel, nous voyons soudainement que la manche à air flotte dans la bonne direction. Quelques instants plus tard les 4 Ikarus de ce stage sont en vol, tandis que les guides de montagne et les deux filles continuent la descente en 4x4. Nous cherchons notre chemin au-dessus des lignes à haute tension et atterrissons sur l'atterro plutôt petit à côté des remontées mécaniques. On a quand-même encore profité d'un beau petit vol !

Ce sera encore une merveilleuse soirée avec un plongeon dans l'étang des Contamines. Nous montons nos tentes au bord de la rivière et faisons un feu de camp... Les histoires sont racontées et on se marre. Tant Ruben, Klaus que moi-même avons un passé scoutiste à ne pas sous-estimer...

Pas étonnant que ce genre de stage nous va comme un gant. Nous nous endormons avec les remous de la rivière en arrière-plan et je rêve déjà d'un prochain jour inoubliable.



Le lendemain matin, nous y allons un peu plus calmement. Nous nous levons à environ 7 h du matin, tandis que tous les autres jours nous étions déjà debout à 6 h, nous préparons notre équipement et après un petit déjeuner copieux nous roulons vers l'Italie, à l'encontre de notre prochain défi. Au programme, la belle "Monte Rosa", encore une des montagnes les plus hautes des Alpes, un beau cadeau pour Cris qui fête son anniversaire aujourd'hui. Le trajet prend un peu plus de temps que prévu parce que nous devons attendre près de 50 minutes devant le tunnel vers l'Italie, mais "le temps passe vite quand on s'amuse" et avant de s'en rendre compte on arrive à Staffal en Aoste pour explorer l'atterro. Si tout se passe bien, nous atterrirons ici demain matin. Je me demande si je vais réussir à retrouver cet endroit du ciel et visionne déjà une photo aérienne sur Google Earth, peut-être cela augmentera mes chances d'arriver jusqu'ici, on verra bien... Nous prenons la benne jusqu'aussi haut que possible et pendant le trajet je reçois par messagerie la terrible nouvelle qu'un ami est mort, Kris de Pauw a perdu la lutte contre le cancer, plus vite que prévu, une histoire improbable... Cet homme d'à peine 50 ans a perdu sa chère femme de la même terrible maladie il y a deux ans, deux mois plus tard, il est diagnostiqué avec le cancer et maintenant il laisse deux enfants de 14 et 17 ans. C'est injuste, trop pour pouvoir le dire en mots, mais cela me fait réaliser une fois de plus que je dois profiter de chaque instant et que ce n'est pas une erreur de poursuivre ses rêves. Absorbé par mes pensées j'arrive, après un court voyage avec le reste du groupe, au refuge "Citta di Montova" à 3498m.

Nous buvons une petite choppe et voulons fêter l'anniversaire de Cris avec un beau morceau de tiramisu... toutefois, qui connaît Cris sait que ce géant, quand il s'agit de nourriture, est en fait un petit

garçon... en d'autres termes, nous mangeons notre tiramisu entièrement nous-mêmes, avec les moqueries accompagnantes bien entendu.

Lorsque le soir j'arrive dans ma chambre, il y a une petite carte écrite par Klaus sur mon sac à dos, de très belles paroles qui à ce moment-là adoucissent la douleur ... Merci encore Klaus!

Super de voir comment tout le monde se préoccupe des autres. Nous sommes un groupe soudé, quelque chose qui me frappe encore et encore lors de ces stages en montagne. Au final, il n'y a pas de meilleur endroit pour s'attarder sur la vie qu'une cabane de montagne à 3500m avec une vue indescriptible sur les Alpes et le silence...

Après le dîner, nous grimpons sous les couvertures, notre équipement est totalement prêt pour la bataille. C'est au milieu de la nuit que nos alarmes donnent presque en même temps le coup de départ... 4 h... Il fait encore noir dehors, mais dans cette cabane de montagne il y a déjà une belle agitation.

Il est agréable de voir comment toutes ces personnes qui partagent la même passion vont, après un petit déjeuner avec des toasts et de la confiture, à la rencontre de leur propre aventure. Des petits groupes partent dans toutes les directions avec le piolet «à la bretelle» pour le dire en jargon professionnel. Nous reformons une fois de plus les mêmes cordées familières et à la satisfaction de nos guides de montagne nous avançons bien. Encore un moment merveilleux quand le soleil se lève et la glace et la neige brille dans ce soleil levant. Nous nous sentons riche comme un roi quand nous atteignons quelques heures et quelques barres d'énergie plus tard le sommet que Bertrand avait en tête, à quelques 4500 m! Nos guides de montagne nous laissent profiter un peu de la vue et de la victoire, mais décident ensuite que ce n'est peut-être pas l'endroit le plus approprié pour décoller...

Nous reprenons la randonnée, descendons un bout et escaladons un autre sommet... Toujours pas convaincu, nous retournons un peu plus tard sur nos pas. On décide que c'est maintenant ou jamais, procrastiner revient à annuler, le vent est un peu trop fort par moments, mais il y a à chaque fois une accalmie. Il s'agit donc de choisir le bon moment.

Cris prend les devants et choisit le moment idéal pour décoller, nous le voyons disparaître dans la direction de la vallée, nous remarquons aussi immédiatement que, après avoir tourné vers l'atterro, le vent provoque une

accélération ferme, il est donc important de s'éloigner assez loin du relief avant de se diriger vers la vallée. L'ordre de départ est déterminé, après Cris c'est au tour de Klaus, suivi de Ruben, puis c'est à mon tour et nos deux guides de montagne referment la file. Je me souviens que nous avons tous besoin de 3 tentatives pour en fin de compte faire l'un des plus beaux vols de notre carrière.

Le vent devient plus fort et les intervalles moins prévisibles. Ruben court un peu trop vite, se fait balancer de façon spectaculaire en allant vers la vallée, finit par stabiliser le mouvement de roulis et peut enfin commencer à profiter de son vol. Klaus et moi avons aussi besoin de quelques tentatives de décollage. Bertrand et Matthias tiennent chacun une plume de ma voile pendant les rafales. Mais un des deux lâche tandis que l'autre continue à tenir, me permettant ainsi d'étudier la neige de près pendant que j'enroule à toute vitesse les freins autour de mes poignets pour freiner la voile.

Résultat de l'opération, déchirure dans ma voile, mais heureusement pas trop grave. Le ripstop n'a qu'à faire en sorte que la voile ne se déchire pas davantage. Une accalmie ! ...et avant que je m'en rende compte, je suis en l'air, en train de profiter de la vue sur le Cervin, les glaciers passent en-dessous de moi, je fais quelques films et prends quelques photos, mais profite surtout de cette nature spectaculaire. Profiter avec un grand "P"... De la gratitude pour notre moniteur et guides Cris, Bertrand et Mathias. Je pense que je peux parler au nom de mes deux compagnons quand je dis que cette aventure eue été impossible pour nous sans ces gars-là. Merci pour cette autre aventure inoubliable, une semaine au top avec une équipe fantastique.

Nous atterrissons tous avec un large sourire au bon endroit, Google Earth a fait son travail (-:

Et pour le dire avec les mots de Toon... Nous avons une fois de plus vécu quelques moments que j'ai déjà sauvé dans la case "les plus beau de ma vie".

Nous disons au revoir à nos guides de montagne... Pas d'adieu... Mais j'espère à très bientôt!

Eric

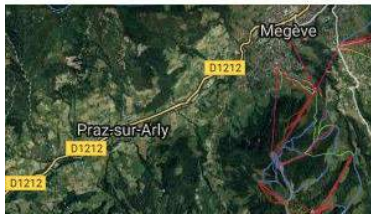
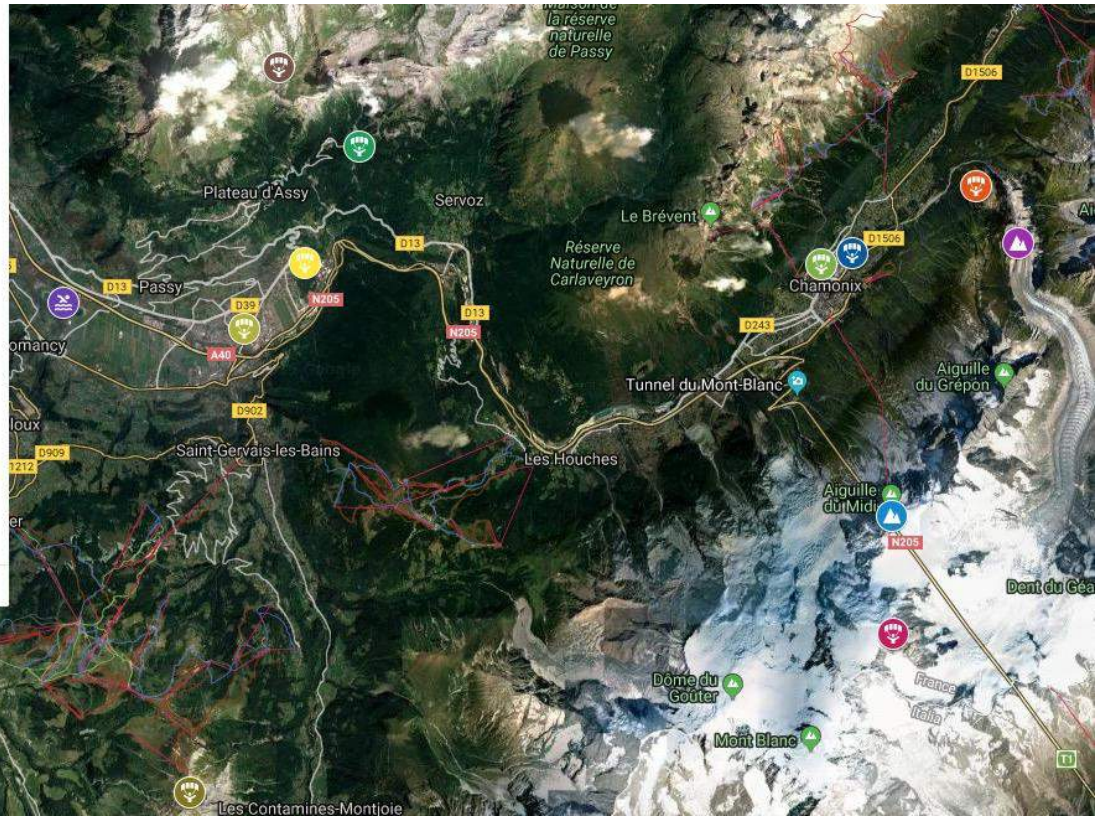
2019 STAPARALP 4000 : MARCHE ET VOL DANS LES ALPES

STAPARALP MONT BLANC 2019

Individuele stijlen

- Chamonix landing1
- Chamonix landing 2
- Montanvers Mer de Glace
- Montanvers
- Aiguille du Midi
- Mont Blanc du Tacul
- Passy Plaine- Joux
- Lac de Passy
- Chedde landing
- Batistock landing
- Plateau de Platé
- Mont Joly
- Rifugio Città di Mantova
- Staffal, Aosta landing
- Dufourspitze

Basiskaart

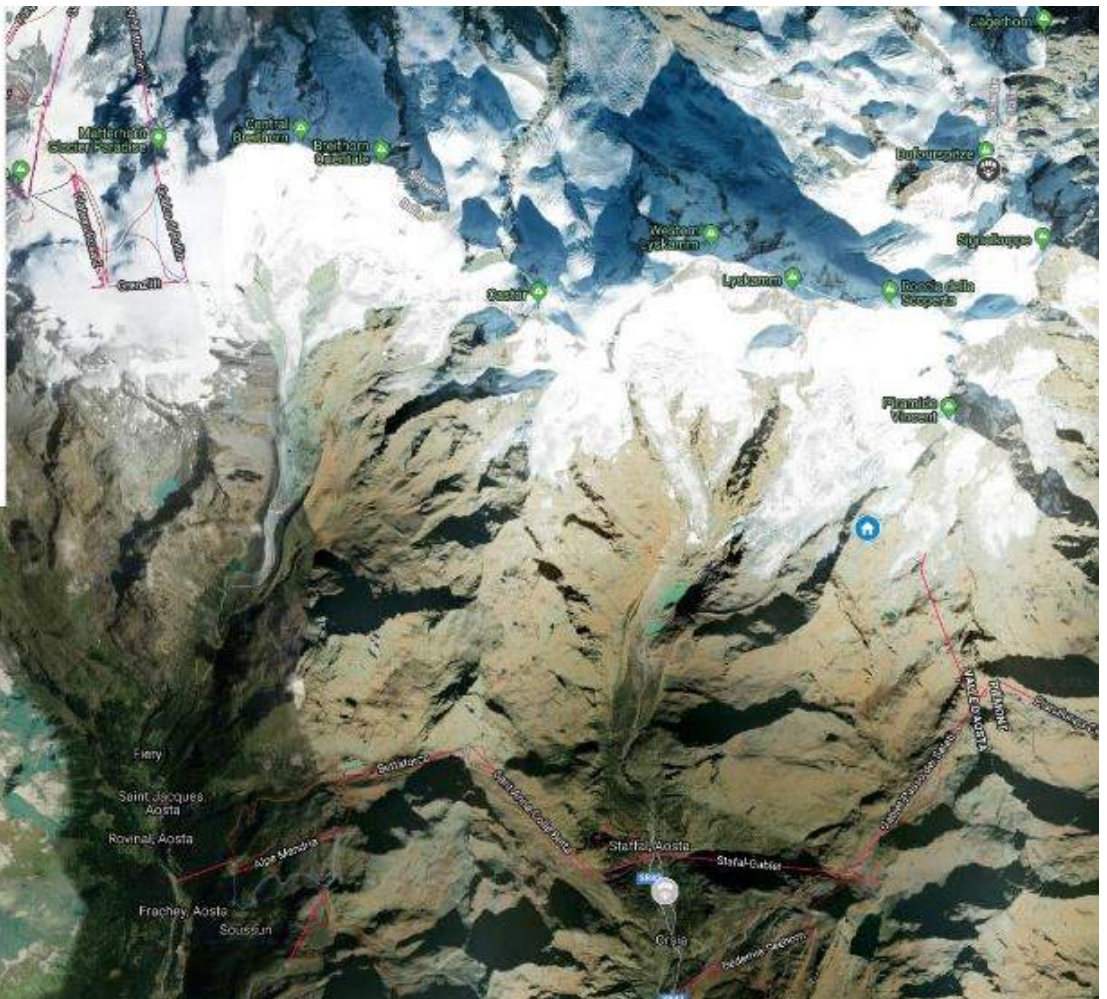


STAPARALP MONT BLANC 2019

Individuele stijlen

- Chamonix landing1
- Chamonix landing 2
- Montanvers Mer de Glace
- Montanvers
- Aiguille du Midi
- Mont Blanc du Tacul
- Passy Plaine- Joux
- Lac de Passy
- Chedde landing
- Batistock landing
- Plateau de Platé
- Mont Joly
- Rifugio Città di Mantova
- Staffal, Aosta landing
- Dufourspitze

Basiskaart





Pick Up Club vzw organise :

INDOOR JOURNEE DE LANCEMENT au DEATHRIDE

PRESENTATION "100+ km en Belgique"
par WIM, BRAM et JOHAN
entre 12h - 13h



Gand

Topsportal Gent - Zuiderlaan 14

Samedi le 14 décembre 2019

Info et inscription:

www.pickupclub.be/inschrijvingspagina

Marché de l'occasion

Pick Up Café sympa

Bienvenue à tous!

Merci à la FBVL

NOUVEAUX DÉVELOPPEMENTS ÉLECTRONIQUES POUR VOLER PLUS EN SÉCURITÉ



"FLARM vient de" flight alarm ", au-dessus du logo officiel.
et

FANET+

Comme vous l'avez vu ces dernières années, en vol libre, nous sommes de plus en plus confrontés à des incidents dans les airs, parfois presque à des collisions ... la question est souvent posée, même en VFR avec des conditions de vol parfaites: «Où sont les autres et me voient-ils? "

En aviation, nous avons principalement 2 grands systèmes pour voir et être vu.

- **ACAS**: Airborne Collision Avoidance System (Système anticollision embarqué)
- Le **transpondeur** : est un appareil électronique qui transmet un message en réponse à un message reçu. Le mot **transpondeur** est une contraction des mots anglais **transmitter** et **responder**.
- Récemment, un nouveau système a été "inventé" **FLARM** et depuis 2018 "**Fanet**" et "**Fanet+**"

FLARM a été inventé en 2004 par 3 pilotes/ingénieurs suisses, après plusieurs collisions mortelles en vol entre planeurs.

Malgré le principe VFR "voir et éviter", il est parfois pratiquement impossible de repérer d'autres aéronefs. Ces ingénieurs ont développé un système qui prévient les pilotes d'une quasi-collision et indique où se trouve l'autre pilote. Quels que soient le contrôle du trafic aérien ou le radar au sol, les menaces de collision peuvent être évitées rapidement. Mais **FLARM** n'envoie pas de signal que l'**ACAS** (Airborne Collision Avoidance System) peut voir ... ou pas encore. **FLARM** n'est pas non plus compatible avec les transpondeurs

... ce qui ne veut donc pas dire que le contrôle aérien ou les militaires ne peuvent pas voir **FLARM**, encore faudrait-il qu'ils le veuillent! **FLARM** est principalement destiné à être vu ...

FLARM est donc un système électronique qui informe les pilotes de manière sélective. **FLARM** a été approuvé par l'**Agence européenne de la sécurité aérienne**.

FLARM obtient sa position via le GPS intégré et un capteur barométrique, et transmet ces données. En même temps, le récepteur écoute d'autres appareils **FLARM** et traite les données reçues. Un autre aéronef (également équipé de **FLARM**) capte ce signal et calcule s'il existe un risque de collision. L'instrument indique l'emplacement de l'autre aéronef. Sur votre écran, vous voyez où se situe l'autre pilote par rapport à vous, ainsi que son vario, son altitude et sa trajectoire de vol.

Qu'est-ce que Fanet et Fanet+?

- Une façon de voir et d'être vu.
- C'est un réseau ad-hoc de petits appareils électroniques capables de communiquer en direct (Un réseau ad-hoc est un réseau informatique sans fil sans ordinateur principal. Un ordinateur recherche éventuellement d'autres ordinateurs dans son environnement. S'il est possible que l'ordinateur cible ne soit pas directement à portée, la connexion peut toujours être établie en utilisant des ordinateurs joignables comme station intermédiaire.)
- Un système de visibilité électronique pour le monde du vol libre.
- Une technologie de suivi en temps réel qui fonctionne indépendamment du réseau téléphonique.
- Si vous êtes programmeur, c'est un projet gratuit sur GitHub!

Fanet+ est un nom général pour un module contenant des puces **Fanet** et **FLARM**. Ce module est actuellement utilisé dans tous les appareils **Naviter** et **Skytraxx**. **Fanet** est actif sur ce module, à savoir l'envoi et la réception des données. **FLARM** n'est présent que passivement, vous envoyez votre position via un protocole **FLARM**.

Comment ça marche ?

Vous volez. Le module **Fanet** tweete votre position dans les airs. Les autres modules **Fanet** reçoivent votre position et l'affichent sur l'écran d'un autre appareil **Oudie 5**, **Blade**, **Skytraxx**, **AirWhere** ou autre

NOUVEAUX DÉVELOPPEMENTS ÉLECTRONIQUES POUR VOLER PLUS EN SÉCURITÉ

appareil compatible. Vous pouvez voir l'altitude et la vitesse de montée (vario) de l'autre pilote. Vous pouvez voir exactement où se trouvent les autres. C'est inestimable lorsque vous vous trouvez dans une région nouvelle et inconnue. Quand vous guidez les autres. Ou quand vous voulez juste vous assurer que quelqu'un sait et se préoccupe de votre position et de ce que vous faites.

Quel est le « + » dans FANET+?

C'est un **FLARM**. Bien que le module open-source **Fanet** puisse faire tout ce qui précède, le module **Fanet+**, conçu et produit par **Skytraxx**, mais intégré dans **Naviter** et d'autres produits, comprend également un émetteur **FLARM**. De cette façon, non seulement la communauté du vol libre peut voir où vous vous trouvez, mais également les planeurs et l'aviation générale équipés de **FLARM**.

Pourquoi les deux? Comment Fanet diffère-t-il de Flarm?

Ils servent deux objectifs différents. Le travail de **FLARM** est d'éviter les collisions entre les aéronefs et l'aviation générale. Avec l'ajout du module **Fanet+**, les parapentes et les deltas (entre autres) sont visibles électroniquement par d'autres aéronefs et par l'Aviation Générale. **Fanet**, quant à lui, se concentre sur l'échange de données à grande distance de petits paquets de données

Dans quel rayon ça fonctionne?

Selon des tests avec l'Oudie 5, la portée de **Fanet+** va jusqu'à 10 km dans les Alpes. La seule condition est que les antennes de l'appareil puissent se "voir" en ligne droite. S'il y a des obstacles (par exemple, une crête de montagne, etc.), le contact **Fanet+** sera interrompu/réduit. Si vous volez très haut et que la « visibilité » entre deux appareils est bonne, la portée de **Fanet+** est beaucoup plus grande. Par exemple : lors des vols XC au Brésil, le transfert de données était excellent, également à 30 km et plus.

Contrairement aux transpondeurs classiques, **FLARM** consomme très peu d'énergie et coûte relativement peu. Un **FLARM** séparé peut coûter plus de 1 000 €, mais beaucoup moins s'il est intégré à nos instruments de vol (par exemple, Oudie 5, XC Tracer, Flytec, Brauniger, Skytraxx, etc.). **FLARM** est souvent inclus dans les appareils de la gamme supérieure.

Un bel effet secondaire est que **FLARM** prédit la trajectoire que le parapente, delta, planeur (ou ULM) pourrait suivre... ce qui peut être intéressant en compétition. Donc, vous voyez aussi si un autre pilote, dans notre cas le parapente/delta, monte ou descend ... s'il dispose également du système **FLARM**. De plus, vous pouvez indiquer des buddies de manière à ce que tout le monde ne voie pas votre signal. Vous pouvez donc voler ensemble très efficacement ... ou non ... à réfléchir.

Bon... **FLARM** transmet un signal via un émetteur RF (868,2 MHz) avec une projection de la trajectoire de vol de 30 secondes. Vous obtenez de l'aide pour l'approche frontale, latérale ou arrière, en volant dans une bulle thermique, en tournant en spirale, etc.

Il existe actuellement environ 40000 utilisateurs de **FLARM** en Europe Centrale parmi les planeurs, les parapentes, les ULM et également les hélicoptères.

Presque TOUS les planeurs en Flandre et en Wallonie sont déjà équipés de FLARM. L'objectif des fédérations de planeurs est que tous les planeurs en soient équipés le plus vite possible.

Avec nos instruments équipés de **FLARM** et **Fanet+**, les planeurs nous verront, mais nous ne le ferons pas! C'est malheureusement une limitation pour le vol libre ... mais nous nous voyons entre nous.

Comme vous pouvez le constater, le monde électronique du vol libre est également en pleine évolution... et de fait, tout ne devient pas plus simple. Mais aujourd'hui, nous utilisons tous un smartphone. Où est le temps du Nokia 3310? Est-ce qu'on l'utilise encore? Rien ne reste immobile.

Conclusion

Dans toutes les situations, **FLARM** et **Fanet+** sont une aide pour "voir et être vu". Les principes de base du vol VFR ne doivent jamais être négligés. L'appareil est une aide et doit être utilisé en tenant compte de ses limites.

Date d'édition	07/11/2019
N° de document	SUPAIR_2019_10_002_FR
Nombre de page	1/1



INFO SÉCURITÉ

OBJET : Sellette ACRO 4 : Défaut de couture

Description du problème :

Nous avons constaté chez un de nos clients le manque d'une couture de sécurité sur une sellette ACRO4 produite en mars 2019. Une des sangles de bretelle n'a pas été cousue sur la ventrale, mais simplement pré-collée avant assemblage sur un automate.

Nous réalisons deux contrôles unitaires sur nos sellettes. Le premier en sortie de chaîne en production, le deuxième lors de la préparation avant expédition chez nos clients. Sur l'ACRO 4 un contrôle renforcé notamment de ce point d'assemblage, a été mis en place depuis septembre 2019.

Produits concernés : Sellettes ACRO 4 fabriquées avant septembre 2019

STATUT : FAIBLE
 MOYEN
 CRITIQUE



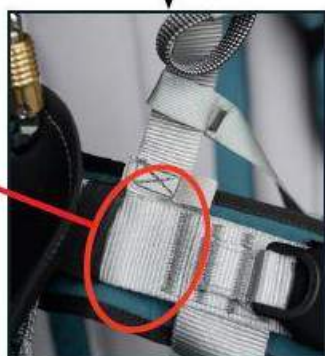
Procédure à suivre :

Vérifier votre sellette :

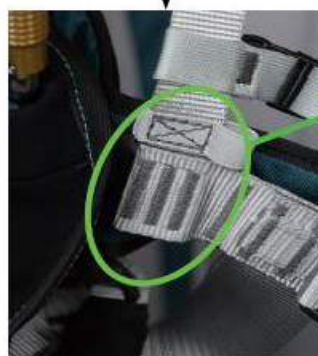
Nous demandons aux pilotes d'ACRO4 de vérifier que leurs bretelles sont bien cousues sur la ventrale (et pas seulement collées).



Absence des 3 coutures automatiques verticales



Ne pas Voler !
Contacter SUPAIR
sav@supair.com



OK

Les 3 coutures automatiques verticales sont bien cousues

Bons Vols!

BELGIAN PARAGLIDING OPEN 2020

BPO2020

Il y a dix ans, le club des Potes En Ciel se lançait le défi d'organiser le Belgian Paragliding Open, mieux connu sous l'abréviation de BPO.

En 2020, nous remettons le couvert à Laragne du samedi 30 mai au vendredi 5 juin 2020. Laragne et son décollage de la montagne de Chabre se situe dans la superbe région des Alpes-de-Haute-Provence.

Les inscriptions ouvriront le 10 janvier à 20H00 et la sélection des pilotes sera effective le 05 février à 10H00.

Toutes les infos concernant le BPO 2020 se trouve sur le site de Airtribune (<https://airtribune.com/bpo2020/info>)

En espérant vous voir nombreux.

Les Potes En Ciel.



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

Excusé : Leen Mortier, Nathanael Majoros, Jan Lauwers.

Invité : Toon Hylebos, président de la Fédération Belge de Paramoteur (FBPM).

Collaboration avec le FBPM

Toon Hylebos demande d'améliorer la collaboration avec la FBPM et aborde différents sujets à ce propos.

Le conseil lui demande de clarifier la couverture parapente du contrat d'assurance de la FBPM auprès de ses propres membres, notamment en ce qui concerne l'obligation de posséder un brevet de Pilote FBVL, et pour cela faire partie de la FBVL (sans assurance FBVL). Toon va se pencher sur la question.

De son côté, si le conseil de la FBPM accepte d'en faire autant, la FBVL redemandera aux membres FBVL qui veulent s'assurer pour le paramoteur de payer la cotisation FBPM, qu'elle reversera à la FBPM.

Toon parle aussi de l'événement d'hiver de la FBPM à Tubize, avec simulation d'ouverture de parachute de secours à l'aide de tyrolienne, et propose d'associer le FBVL à cet événement. Le conseil remercie Toon et marque son intérêt pour cette proposition.

Fly !

Toutes les traductions ont été faites par Jean, Robin et Chris (Hamilton) feront la rédaction mercredi pour parution fin de semaine.

Carnet de vol

Jean a fait une première traduction, à vérifier par les spécialistes de l'enseignement parapente. Philippe demande d'envoyer toutes les remarques et il se mettra en rapport avec le rédacteur pour finaliser le carnet.

Aéroclub Royal de Belgique

Paul Schmit et Jean-Yves ont participé à la réunion du Conseil de l'ACRB, et celle-ci s'est déroulée de façon positive pour nous. Ils ont obtenu la création d'un groupe de travail « Belanc » afin de déterminer la position de l'ACRB lors des réunions BELANC où le dossier des Transponder Mandatory Zones (TMZ) sera traité. Wim Verhoeve fera partie de ce groupe de travail.

Réunion sur le cours et l'examen sur la réglementation aérienne

Aura lieu ce jeudi avec Philippe Vandevondele, Jean-Yves, William et Jean.

20 ans Corimont

La Roch'Ailes organise un événement du 15 au 18 août et sollicite la collaboration de la FBVL, notamment la couverture de ses assurances. Le conseil est d'accord et Jean fera les démarches nécessaires.

L'événement sera annoncé dans le Fly et sur le site web et la page FB de la FBVL.

Demandes de brevets ou de formations

- Bert Adams obtient le brevet d'Aide-Moniteur temporaire de parapente, limité à l'école Airsport. Il pourra faire son examen pour le brevet définitif avec Xavier Barbé, Yves Borreman, Jean-Yves Squifflet, Cris Claessens et/ou Thierry Moreau.
- Valentin Esquet peut entamer sa formation d'Aide-moniteur parapente chez Imala Parapente.
- Antonio Ricardiello peut entamer sa formation d'Aide-moniteur parapente chez Fou d'L.
- Dries Cordemans peut entamer sa formation d'Aide-moniteur parapente chez Airsport.
- Luca Morini a obtenu le brevet de Pilote Biplace.
- Luca Giordano a obtenu le brevet de Pilote Biplace.

Prochaines réunions

Lundi le 2 septembre ;

Lundi le 14 octobre ;

Lundi le 4 novembre ;

Lundi le 9 décembre.

Valeur des brevets FBVL

Il faudrait mieux expliquer la valeur des brevets FBVL à l'étranger, afin de mettre terme aux rumeurs concernant ceux-ci. Jean adaptera le texte sur le site FBVL dans ce sens.

So you think you can fly

Le conseil confirme la subvention de 250 € pour cette compétition amicale, comme prévu dans le budget. Jean fera le virement.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION EXTRAORDINAIRE DU 16 JUILLET 2019

Présent : Jean-Yves Squifflet, Olivier Georis, Leen Mortier, Nathanael Majoros, Jan Lauwers, Patrick Brison, Fabian Hernalsteen, William Sterckx.

Excusé : Philippe Mal, Robin Lefebvre.

Nearmiss

Une communication est à préparer pour les membres + enquête (Jean-Yves + Olivier).

Il faut demander aux deux fautifs de faire un rapport écrit de leur vol et infraction (timing : pour vendredi le 19/7).

En même temps on s'informe pour de l'aide pour les communications (William).

En parallèle, un groupe de travail se forme, les membres intéressés de se joindre au groupe sont les bienvenus.

Beauraing

Nous avons discuté des possibilités pour des atterrissages possibles.

Nous devons nous coordonner avec Denis Lebrun (Olivier).

BPO

Pour 2020, le Go avait déjà été donné en 2018 aux Potes en Ciel.

Nous demandons aux clubs intéressés d'organiser quelque chose en 2021, 2022, 2023 de se manifester.

Rapporteur : Jean-Yves.

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

Excusé : Jan Lauwers.

Infractions possibles espace aérien

Les pilotes invités ne sont pas présents et sauf un ne se sont pas excusés. Ils seront reconvoqués à la prochaine réunion puisque l'invitation n'avait été envoyée que quelques jours avant la réunion.

L'enquête a eu peu de réponses mais les réponses indiquent que l'information nécessaire est suffisamment accessible. La commission sécurité se penchera plus en détail sur l'enquête.

Un tutoriel sur le site internet serait utile.

Ainsi qu'une page pour la commission sécurité.

Il faut établir un règlement d'ordre intérieur/charte de bonne conduite. Jean fera une proposition en tenant compte d'un texte produit par Bram Declercq et des règles existantes.

Jean-Yves parlera avec la FFVL à St-Hilaire au propos des infractions aériennes (frontalières).

Publicités page FB

Le conseil décide de ne pas permettre des publicités sur sa page Facebook, les publicités peuvent toujours être divulguées par le Fly!.

Evénement La Roch'Ailes

Malheureusement la météo a fait que l'événement a dû être annulé pour cette année, si elle est réorganisée en 2020 la FBVL apportera encore son soutien à condition d'être annoncé encore cette année de façon à prévoir cette dépense dans le budget 2020. Olivier fera un petit mot de réponse.

Airmiss

On continue à faire le suivi de cet incident.

Commission sécurité

Cette commission s'est réunie et Patrick fait le rapport de cette réunion. Un appel aux membres pour rejoindre cette commission devrait être faite par la liste mail. Patrick contactera également Bram Declercq pour la même raison.

Base de données des incidents

Philippe, Patrick, William et Robin désirent également avoir accès à cette base. Nathanaël fera le nécessaire.

Base de données sur les infractions

Le conseil demande à la commission sécurité d'établir un fichier Excel dans lequel on notera tous les incidents par rapport à l'espace arien.

EHPU

Le conseil est d'accord avec la nomination de Wim Verhoeve comme responsable « Airspace » de l'EHPU, si celui-ci est d'accord de le faire.

Recyclage premiers secours

Pierre Therer a envoyé une attestation de 2017 pour être dispensé, le conseil estime que ce n'est pas assez récent et qu'il n'est donc pas excusé. William l'enverra une réponse dans ce sens.

Vérification treuil

William pourra vérifier un treuil à base d'images filmées, comme ce treuil en question a déjà été vérifié il y a un an.

Formation

Les écoles doivent rappeler aux débutants qu'ils ne peuvent pas aller voler seul sur les sites belges (hormis pentes écoles), qui sont tous relativement difficiles.

Demandes de brevets ou de formations

- Mario Beeckman obtient les brevets d'Observateur et de Pilote Biplace de parapente.
- La formation pilotage/SIV de Fabian Hernalsteen pour le brevet biplace est acquise.
- Xavier Saint Amand Daufour peut entamer sa formation de Pilote Biplace de parapente chez Fou d'L.
- Jean-Yves répondra à Thibault Voglet.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 14 OCTOBRE 2019

Présent : Jean-Yves Squifflet, Nathanael Majoros, Olivier Georis, Philippe Mal, Patrick Brison, William Sterckx, Jean Solon (notules).

Excusé : Leen Mortier, Robin Lefevbre.

Infractions espace aérien

Jean-Yves s'est concerté avec la présidente de la FFVL à St-Hilaire au propos des infractions aériennes (frontalières) et la FFVL va étudier ce qui est possible de faire à ce niveau.

En ce qui concerne les pilotes membres du club de la Pointe, un nouveau courrier sera adressé à son club avec la FFVL en copie.

Evènement La Roch'Ailes

L'anniversaire du club La Roch'Ailes aura lieu le 13 et 14 juin avec dates de report possible le 20 et 21 juin.

BAPO

Lode Spruyt a communiqué les dates du BAPO :

- 21/22 mars ;
- 25/26 avril ;
- 16/17 mai ;
- 13/14 juin ;
- 29/30 août ;
- 12/13 septembre.

Le conseil encourage les organisateurs à collaborer avec le club de La Roch'Ailes pour faire des synergies avec leur événement.

Sélection Equipe nationale de parapente

Il faut faire un appel aux candidatures pour faire partie de l'équipe.

Les candidatures devront parvenir au secrétariat avant le 6 décembre pour évaluation par la commission compétition.

BPC

Bertrand Fontaine demande si la FBVL veut continuer à prendre en charge les frais du programme Xcontest. Le conseil approuve cette demande.

Bertrand demande également si Jean ne pourrait pas prendre le relèbe les jours ouvrables pour la production des fichiers Openair pour chaque jour volable (mars-octobre). Le conseil approuve cette demande, donc que Jean crée les fichiers de mardi à samedi la veille de ces jours, sauf pendant ses vacances et congés (jours fériés

inclus). Lors de ces jours les bénévoles continueront à faire le travail. Olivier se mettra en contact avec Jean pour lui expliquer le travail à faire.

Par ailleurs, Olivier verra avec Mark Delongie pour fournir toutes les informations utiles à Nathanaël afin de pouvoir mettre toute l'information concernant l'utilisation de ces fichiers à la disposition des membres.

Balises météo

A cause des problèmes avec le fabricant des Pioupiou, le conseil cherche d'autres balises pour 2020. Un budget devra être prévu à cet effet.

Recyclage premiers secours

Jean enverra un rappel aux enseignants, biplaceurs et Observateurs FBVL.

Han-sur-Lesse

Yves a rappelé les règles du site aux écoles, Jean a renvoyé les rappels pour la contribution des écoles qui y enseignent.

Règlement d'ordre intérieur

Un projet de texte devrait être soumis au conseil le 9 décembre.

Fournitures secrétariat

Suite à la visite de l'instance de prévention au travail, l'achat d'un extincteur et d'une chaise avec accoudoirs a été recommandée. Jean a trouvé une chaise convenable à 278 € et un extincteur convenable (6 l) de 72 €. Le conseil approuve ces achats.

Manches à air

Le stock des manches à air est presque épuisé, William fera une nouvelle commande auprès de Niviuk (sans publicité sur la manche).

Demandes de brevets ou de formations

- Patrick Brison obtient le brevet provisoire d'Aide-Moniteur de parapente limité à l'école Fou d'L. Il s'engage à suivre une formation de base de premiers secours dans les meilleurs délais et de participer à la formation de la FBVL.
- Yves Van Cauter peut entamer sa formation d'Aide-Moniteur de parapente avec Xavier Barbé d'Imala Parapente.

- Wim de Wispelaere peut entamer sa formation de Pilote Biplace de parapente chez Airsport.

Assemblée Générale 2020

Un appel chaleureux est lancé aux candidats pour rejoindre le conseil d'administration. Les candidatures sont les bienvenues au secrétariat ou chez le président de conseil.

Membres « Premium »

Jean contactera Pascal Harpigny pour les autocollants de 2020.

Fly

Il faut urgemment trouver et écrire des articles. Tous les membres du conseil sont demandés d'y contribuer.

Panneaux sites

Les panneaux sites sont presque tous installés.

Rapporteur: Jean.

COMMUNICATION RÉUNION DU CONSEIL FBVL DU 04 NOVEMBRE 2019 – MILFAG

Un débat réfléchi et constructif autour d'une question cœur du respect des règles des espaces aériens belges s'est accompli tout au long de ce conseil.

Lors de la saison 2019, une expérience a été réalisée au sein du Vortex Klub afin de valider la possibilité de voler en semaine dans les MILFAG

(<https://www.vortexklub.be/2018/11/16/milfag-trial-project/>).

Ce club a établi préalablement un accord entre les militaires d'une part et les clubs de vol à voile CNVV (Centre National de Vol à Voile – St Hubert), RBAC (Royal Belgian Air Cadets) et RVA (Royal Verviers Aviation). Il définit un cadre légal et une autorisation d'une année. Un petit nombre de pilotes appartenant à ce club ont validé tout au long de la saison 2019 la faisabilité de voler de manière non ambiguë dans cet espace aérien. Pour ce faire, ils étaient tenus de suivre un protocole strict, d'être muni en vol des équipements spécifiques de communications et de produire des traces live.

Les démarches, les contacts, le contrat, les équipements et le suivi du respect strict des règles ont été à l'initiative du Vortex Klub.

À terme, il est question que ces espaces aériens soient aussi ouverts aux pilotes XC de la FBVL. Pour cela, il a été proposé à la FBVL de se substituer au Vortex Klub afin de suivre le même protocole, muni des mêmes équipements, de trace live et de faire respecter ces mêmes critères pour tous.

Cependant, pour les saisons de vols à venir la FBVL ne peut assurer poursuivre et étendre l'expérience du Vortex club en reprenant ces accords principalement pour les raisons suivantes :

- Pour la FBVL, l'urgence actuelle, prioritaire et difficile, est le respect des 4500 ft AMSL en semaine,
- La FBVL doit, avant tout, approfondir la connaissance de ses membres tout en assurant son autorité,
- La FBVL doit poursuivre la construction d'outils et la mise en place de structure pour imposer une autorité sur l'ensemble de ses membres (ROI, chartre, ...).

Il en a été conclu que la FBVL ne peut offrir, dans un avenir proche, les MILFAG à tous ses membres XC. Toutefois, elle soutiendra et encourage la poursuite de l'accord MILFAG au sein du Vortex Klub.

La FBVL s'engage à faire le nécessaire pour pouvoir signer un accord MILFAG dans le futur. Elle tiendra au courant ses membres au sujet de ce dossier afin de leur offrir ce service le plus rapidement possible.

Durant cette période, le Vortex Klub étudie une révision des accords en tenant compte de la motivation des pilotes et non pas de leur niveau.

La CSEA pour la FBVL

RAPATRIEMENT ET AUTRES FORMES D'ASSISTANCES

Pour les membres FBVL qui ne le sauraient toujours pas malgré les mentions répétées : l'assurance FBVL ne couvre PAS le **rapatriement** et d'autres formes d'**assistance** sur place lors d'un accident à l'étranger (et en Belgique d'ailleurs).

L'assurance FBVL couvre primordialement la Responsabilité Civile (obligatoire dans la plupart des pays où nous volons) et en annexe les frais médicaux, de recherche et de sauvetage, de décès et d'invalidité permanente et ce pour des montants très limités pour l'assurance de base (cotisation avec assurance).

Les garanties en frais médicaux, invalidité permanente et décès peuvent être augmentées moyennant le paiement de primes supplémentaires que vous retrouvez dans chaque Fly et sur le site FBVL.

Mais ces frais ne seront remboursés que par après et ne seront, sauf cas exceptionnel peut-être, jamais avancées par notre assureur. Et il ne s'occupera pas non plus d'organiser votre rapatriement ni de le payer, en tout cas avec la garantie de base de 2500 euros il ne sera pas possible de rembourser un rapatriement qui chiffre rapidement dans les 10.000 € ou un multiple de ce montant.

L'assurance maladie obligatoire que vous avez souscrite auprès de votre mutuelle (= sécurité sociale) ne le fera pas non plus sauf en cas de nécessité médicale absolue, et c'est le médecin de la mutuelle qui en décidera (avec la possibilité de se retourner contre vous pour les frais par après).

Pour ce genre de service (assistance et rapatriement) potentiellement très importants, il existe des **assurances de voyage**.

Mais attention : beaucoup d'assurances de voyage excluent le vol libre ou la compétition, à commencer par **les assurances « complémentaires » (donc non obligatoires) des mutuelles, on n'en a trouvée aucune qui couvrait le vol libre (deltaplane, parapente)**.

Pour vous donner une idée des assurances de voyage qui (ne) couvrent (pas) le vol libre, nous avons fait une petite recherche dans les exclusions de différentes assurances et là où ce n'était pas clair, demandé à l'assureur s'ils couvraient le vol libre.

Même s'ils ont parfois répondu positivement par mail, nous vous informons quand-même sur les passages qui sont litigieux à notre sens, à vous de voir s'ils vous posent problème et de demander confirmation vous-même pour votre propre contrat, puisqu'il s'agit presque toujours de contrats individuels.

Pour cette même raison les clauses de ces assurances peuvent changer à chaque instant, il faut donc toujours

aller vérifier dans les conditions générales si le parapente, le deltaplane et/ou la compétition ne sont pas exclus entre-temps (en général dans un lien en bas de page où on vous « vend » l'assurance, nous mettons quelques liens en bas de cet article mais vérifiez également sur la page où vous prenez l'assurance en question). Il faut trouver les « exclusions » pour la (les) partie(s) de l'assurance qui vous intéresse (rapatriement, frais médicaux, frais de recherche, etc.) ... Nous avons aussi noté que certaines assurances d'hospitalisation du genre DKV n'excluent pas le vol libre, mais ces assurances ne vont pas vous rapatrier, donc c'est hors sujet ici. Toutefois il est intéressant de demander à l'assureur de votre employeur ce qui est assuré/exclu.

Cette liste n'est bien sûr pas exhaustive et d'autres assurances sont possibles, mais il faut toujours bien vérifier ce qui est couvert et ce qui est exclu au moment de la prise de l'assurance en question.

Liens des différents assureurs

Allianz: [https://www.allianz-](https://www.allianz-assistance.be/content/dam/onemarketing/awp/allianz-assistance-be/documents/B2C_CP_BE_fr_TCs.pdf)

[assistance.be/content/dam/onemarketing/awp/allianz-assistance-be/documents/B2C_CP_BE_fr_TCs.pdf](https://www.allianz-assistance.be/content/dam/onemarketing/awp/allianz-assistance-be/documents/B2C_CP_BE_fr_TCs.pdf)

AXA: <https://www.assudis.be/files/fr/pdf/cgfulltravel.pdf>

Belfius:

<https://www.belfius.be/common/FR/multimedia/MMDownloadableFile/GeneralConditions/assistance.pdf>

DKV assistance: <https://biblio.dkv.be/pdfbib.ashx?lang=fr&tid=14001.pdf>

Ethias assistance Family:

https://www.ethias.be/part/pdf/fr/Conditions_generales/cg_assistancepersonnes_fr.pdf

Ethias assistance:

https://www.ethias.be/part/pdf/fr/Conditions_generales/cg_assistance_fr.pdf

Europ Assistance Light Europe & World: <https://www.europ-assistance.be/tools/cg/001?lngcod=fr>

Europ Assistance Smart Europe & World: <https://www.europ-assistance.be/tools/cg/002?lngcod=fr>

Europ Assistance Sport Europe & World: <https://www.europ-assistance.be/tools/cg/004?lngcod=fr>

Europ Assistance VIP Europe & World: <https://www.europ-assistance.be/tools/cg/003?lngcod=fr>

ING Mastercard Business:

<https://www.ing.be/static/legacy/SiteCollectionDocuments/ReglementIngMcBusRechtspersoonNewFR.pdf>

ING Mastercard et Visa Gold:

<https://www.ing.be/static/legacy/SiteCollectionDocuments/ReglementIngVisaGoldMcGoldOldFR.pdf>

ING:

<https://www.ing.be/static/legacy/SiteCollectionDocuments/ReglementIngVisaNewFR.pdf>

Inter partners: <https://www.assudis.be/files/FR/pdf/CgRefExc2007.pdf>

Touring:

https://www.touring.be/sites/default/files/item/files/cg_assistancevoyage_o_o.pdf

VAB: <https://www.vab.be/-/media/vab-online/files/producten/fr/vab-document-informatif-ipid-assistance-voyage-annuelle.pdf>

RAPATRIEMENT ET AUTRES FORMES D'ASSISTANCES

Situation au 15 septembre 2019 – Conditions générales à vérifier avant de prendre le contrat					
Compagnie	Assurance	Vol Libre	Compétition + entraînements amateur	Territorialité assurance aux personnes	Remarques - Exceptions
Allianz	Assistance	Loisir seulement	NON	Monde	
Allianz	Europe Comfort Protection	OUI	OUI	EUROPE	
Allianz	World Gold Protection World Full Protection Classic Protection	OUI	OUI	Monde	
AXA (Assudis)	Full travel Assistance	OUI	OUI	Monde	Excepté décès et invalidité permanente.
Belfius	Voyage Assistance	OUI	OUI	Monde	
BNP Paribas	= Europ Assistance				
De Europese	Go Safe	NON			
DKV	Assistance	NON			
DKV (hospitalisation)	HOSPI PREMIUM DKV HOSPI FLEXI DKV HOSPI SELECT DKV MEDI PACK HORIZON	OUI MAIS PAS d'ASSISTANCE DE VOYAGE ou de RAPATRIEMENT	OUI	PAS d'ASSISTANCE DE VOYAGE ou de RAPATRIEMENT	Excepté « un acte intentionnel ou téméraire de la part de l'assuré, à moins qu'il ne prouve qu'il s'agit d'un cas de légitime défense. L'acte intentionnel est l'acte commis volontairement et sciemment avec l'intention de causer un dommage. Un acte téméraire résulte d'une action risquée ou imprudente commise de façon consciente ; »
DVV	DVV assistance	NON			
Ethias	Assistance	OUI	OUI	Monde	
Europ Assistance	Light Europe	OUI – max 14 jours	OUI	EUROPE	Excepté « Les activités sportives particulièrement dangereuses (sports extrêmes) pouvant exposer l'assuré à des blessures graves ou à la mort en cas d'erreur dans son exercice. Ces activités se caractérisent la plupart du temps par la prise de risque due à la vitesse, la hauteur ou la profondeur, et/ou l'engagement physique de l'assuré, et implique un matériel ou équipement spécifique. Ces activités sont néanmoins couvertes lorsqu'elles sont exercées ou accompagnées par une personne qui a suivi une formation professionnelle, attestant de sa connaissance et de sa bonne pratique de ces activités ainsi que de son engagement par rapport au respect des normes de sécurité. Une copie de l'attestation officielle lui sera demandée; »
Europ Assistance	Light World	OUI – max 14 jours	OUI	Monde	
Europ Assistance	Smart Europe VIP Europe Sport Europe (Conçue en collaboration avec Tom de Dorlodot)	OUI	OUI	EUROPE	
Europ Assistance	Smart World VIP World Sport World (Conçue en collaboration avec Tom de Dorlodot)	OUI	OUI	Monde	
Federale	Mondial Assistance	OUI	OUI	Monde	
ING	VISA, Mastercard, ING Card	NON			
ING	Lion Assistance	NON			
Inter Partner (Assudis)	Assistance	NON			
KBC	Assurance voyage	NON			
Mapfre Assistance	Go Safe	NON			
NOMAD	Assistance	NON			
NOMAD	Voyage	NON			
Touring	Assistance	NON			
VAB	Voyage	NON			

COTISATION ET ASSURANCE FBVL 2020

Fin 2019 notre assureur Aviabel (Axis) nous a fait savoir qu'il serait nécessaire d'augmenter les primes de l'assurance à cause des mauvaises statistiques des dernières années du contrat FBVL et une nécessité générale d'augmenter les primes dans le secteur. **En contrepartie Aviabel a consenti de doubler la garantie frais de recherche et de sauvetage à 6.000 €.**

Mais malgré l'augmentation de plus de 10% des primes d'assurance, le conseil a décidé de maintenir la cotisation 2020 au même niveau de 2019 et elle soumettra une petite augmentation pour 2021 à l'A.G. de février 2020.

Les membres ont toutefois toujours l'option de payer une cotisation « Premium » en payant 40 € en plus, nous répétons

que cette partie Premium est gardée sur un compte séparé qui servira uniquement à l'acquisition ou la conservation de terrains d'atterrissage ou de décollage. De plus les membres premium recevront une carte de membre « papier » et un autocollant par la poste, les autres membres pourront télécharger et imprimer leur carte de membre sur leur compte MyFBVL, un mail de confirmation sera envoyé pour pouvoir le faire.

Les options biplace et moteur auxiliaire ainsi que les assurances complémentaires augmenteront toutefois, car sinon la FBVL risque de se retrouver dans les chiffres rouges.

	<u>Sans assurance (1)</u>	<u>Avec assurance (2)</u>
Membre normal	70 €	95 €
Première affiliation	55 €	80 €
Après le 31 août 2020	25 €	50 €
Fly! en format papier	+ 35 €	+ 35 €
Cotisation Premium	+ 40 €	+ 40 €
Assurance RC passagers biplace (3)		+ 55 € / + 150 € / + 300 €
Assurance moteur auxiliaire (4)		+ 30 €
Carte IPPI 4 ou IPPI 5 (5)		+ 25 €
Licence sportive FAI (6)		+ 5 €

(1) Envoyez au secrétariat de la FBVL la preuve que vous êtes assuré en Responsabilité Civile pour la pratique du deltaplane et/ou du parapente (feuille de police et preuve de paiement).

(2) Couverture possible du 20 décembre 2019 au 31 décembre 2020. Pour les couvertures voir le point (7) ci-contre.

Le rapatriement n'est pas couvert, pour vos voyages à l'étranger nous recommandons vivement une assurance de voyage (type « assistance ») qui n'exclue PAS le parapente ou le deltaplane (voir exclusions contrat).

(3) Assurance Responsabilité Civile complémentaire (en plus de la cotisation avec assurance de base) vis à vis de tiers transportés, jusqu'à 325.000 € par passager (sans franchise), avec responsabilité civile « admise » jusqu'à 114.500 € et frais premiers secours pour passagers jusqu'à 10.000 €, uniquement pour les pilotes détenant le brevet FBVL de Pilote Biplace lors de vols biplaces non-commerciaux. Cette assurance peut être prise par aile/voile, avec la possibilité d'assurer plusieurs Pilotes Biplace brevetés par la FBVL volant sur cette même aile/voile.
Prime par aile/voile : 300 €, par pilote individuel : 55 €.

Le biplace non-commercial avec (et sans) moteur auxiliaire est couvert pour les détenteurs des brevets FBVL de Pilote Biplace ET de Pilote XC, en payant l'assurance moteur auxiliaire (voir (4)) et une surprime de 150 €, donc un supplément de 175 € (delta) ou de 225 € (paramoteur dorsal).

(4) Assurance complémentaire (en plus de la cotisation et l'assurance normale) uniquement pour Pilotes XC brevetés par la FBVL. Ne couvre que les parapentes et les deltas avec moteur auxiliaire, décollables à pied (et donc pas les paramoteurs à tricycle ni les DPM).

(5) La carte IPPI n'est délivrée qu'aux membres FBVL détenteurs du brevet de Pilote (IPPI 4) ou de Pilote XC (IPPI 5), assurés pour la pratique du vol libre. La carte sera envoyée par la poste et reste valable tant qu'elle est accompagnée par une carte de membre FBVL en cours de validité.

(6) Uniquement pour les pilotes assurés, détenteurs du brevet FBVL de Pilote XC.

(7) ASSURANCE FBVL

AVIABEL, Avenue Louise 326, 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 6000 €.

Extension territoriale:

Le monde entier à l'exclusion de: l'Afghanistan, le Burundi, l'extrême nord du Cameroun, la République Centrafricaine, 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 Lougansk en Ukraine, d'Ossétie du Sud, le Nagorno-Karabakh, le district fédéral du Nord Caucase, le nord du Sinaï (Egypte); et tous les pays sous sanction des Nations Unies.

Pour l'Algérie et la Colombie la couverture est limitée aux vols en solo et uniquement aux détenteurs du brevet FBVL de Pilote. Tout vol de perfectionnement, d'instruction ou de biplace, ou toute variante de celui-ci, dans l'un des deux pays précités, n'est pas couvert.

PAYEMENT UNIQUEMENT PAR VIREMENT SUR LE COMPTE FBVL AVEC MENTION COMPLETE DU NOM ET DE L'ADRESSE (surtout si vous payez par un autre compte que votre compte personnel) ET POUR QUOI VOUS PAYEZ EXACTEMENT :

IBAN: BE41 3100 9022 1810 - BIC : BBRU BEBB - SWIFT BBRU BEBB 200

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

COUVERTURES COMPLÉMENTAIRES POSSIBLES À L'ASSURANCE DE BASE FBVL

Attention : montants des suppléments modifiés ! Pour pouvoir souscrire ces couvertures il est nécessaire de d'abord prendre l'assurance de base de la FBVL (avec votre cotisation FBVL).

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

Dégâts corporels suite à un accident de vol libre

Option 1 Seulement décès	Couverture assurance de base		Couverture supplémentaire		Couverture totale		Supplément par année
	3.750,00 €		25.000,00 €		28.750,00 €		20,00 €
	3.750,00 €		50.000,00 €		53.750,00 €		40,00 €
	3.750,00 €		75.000,00 €		78.750,00 €		60,00 €
	3.750,00 €		100.000,00 €		103.750,00 €		80,00 €
	3.750,00 €		125.000,00 €		128.750,00 €		100,00 €

Option 2 Seulement invalidité permanente (1)	Couverture assurance de base		Couverture supplémentaire		Couverture totale		Supplément par année
	7.500,00 €		25.000,00 €		32.500,00 €		50,00 €
	7.500,00 €		50.000,00 €		57.500,00 €		100,00 €
	7.500,00 €		75.000,00 €		82.500,00 €		150,00 €
	7.500,00 €		100.000,00 €		107.500,00 €		200,00 €
	7.500,00 €		125.000,00 €		132.500,00 €		250,00 €

Option 3 Décès + frais médicaux	Couverture assurance de base		Couverture supplémentaire		Couverture totale		Supplément par année
	Décès	Frais médicaux	Décès	Frais médicaux	Décès	Frais médicaux	
	3.750,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	28.750,00 €	5.000,00 €	95,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	53.750,00 €	7.500,00 €	190,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	78.750,00 €	10.000,00 €	285,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	103.750,00 €	12.500,00 €	380,00 €
3.750,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	128.750,00 €	15.000,00 €	475,00 €	

Option 4 Invalidité permanente (1) + frais médicaux	Couverture assurance de base		Couverture supplémentaire		Couverture totale		Supplément par année
	Invalidité perm. (1)	Frais médicaux	Invalidité perm. (1)	Frais médicaux	Invalidité perm. (1)	Frais médicaux	
	7.500,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	32.500,00 €	5.000,00 €	110,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	57.500,00 €	7.500,00 €	220,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	82.500,00 €	10.000,00 €	330,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	107.500,00 €	12.500,00 €	440,00 €
7.500,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	132.500,00 €	15.000,00 €	550,00 €	

Option 5 Décès + invalidité permanente (1) + frais médicaux	Couverture assurance de base			Couverture supplémentaire			Couverture totale			Supplément par année
	Décès	Invalidité perm. (1)	Frais médicaux	Décès	Invalidité perm. (1)	Frais médicaux	Décès	Invalidité perm. (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 €	125,00 €
	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 €	250,00 €
	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 €	375,00 €
	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 €	500,00 €
3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	128.750,00 €	132.500,00 €	15.000,00 €	625,00 €	

(1) Invalidité permanente: couverture proportionnelle au taux d'invalidité avec une franchise de 25 % de taux d'invalidité.