

Hiver 2020

Votre magazine du vol libre en Belgique

Fly!

120



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.

SECRETARIAT

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

ORGANE D'ADMINISTRATION

PRESIDENT

Jean-Yves Squifflet

0474 555 961

mail.jy.squifflet@gmail.com

ADMINISTRATEUR

Olivier Georis

0486 31 34 36

olivier.georis@skynet.be

ADMINISTRATEUR

William Sterckx

016/203281

william.sterckx@telenet.be

ADMINISTRATEUR

Koen Michiels

0470881119

paraglidingkoen@gmail.com

ADMINISTRATEUR

Aron Michiels

0472090104

aron.michiels@gmail.com

ADMINISTRATEUR

Nathanael Majoros

0473 28 98 13

fbvl@majoros.net

ADMINISTRATEUR

Patrick Brison

0479 900 166

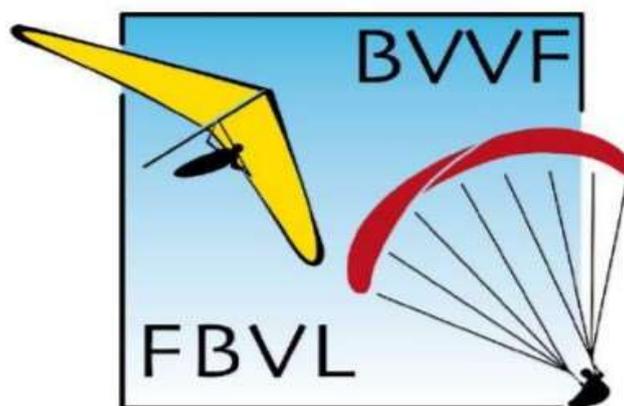
pbn@skynet.be

ADMINISTRATEUR

Robin Lefebvre

0496566493

robin@airport.be



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.

SECRETARIAT

P/A Jean Solon

Stationstraat 103

B-2860 Sint-Katelijne-Waver

TEL/FAX: 015 32 18 20

E-mail: info@fbvl.be

SITE WEB

WWW.FBVL.BE

4-6	Assemblée Générale de la FBVL
7	Et le pliage des secours ?
8-9	Nouveaux brevets de Pilote de parapente
11	Projet formation jeunes
12-14	Championnat de précision d'atterrissage
16-24	Hike & Fly (Marche ou vole)
25	Appel sites de la Côte d'Opale
26	Avertissement sécurité biplace
27-30	Rapports réunions Organe d'Administration
31-32	Cotisations et assurances FBVL 2021

L'Organe d'Administration de la FBVL vous invite cordialement à

L'ASSEMBLEE GENERALE ANNUELLE de la FBVL

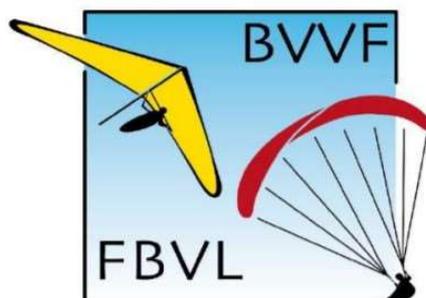
SAMEDI le 30 JANVIER 2021 à 19h30

dans la grande salle du

« CENTRUM SINT-MAARTEN », VELDEKE 1 à ZAVENTEM

si les mesures sanitaires COVID-19 le permet, sinon l'assemblée pourra être organisée de manière électronique ou la date pourra être reportée.

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.



DROIT DE VOTE A L'ASSEMBLEE GENERALE

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 l'Organe d'Administration après une demande écrite (par la poste ou par e-mail) pour devenir membre effectif. Un membre effectif qui redevient 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 2018, 2019 ou 2020, perdront leur statut de membre effectif.

Ils pourront toutefois, s'ils ont payé leur cotisation en 2019 et 2020, faire une demande afin de redevenir membre effectif pour l'assemblée générale de janvier 2021 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 2020 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, l'Organe d'Administration le fera à sa réunion de mi-janvier (il faut donc renvoyer le talon ici-bas à temps !).

Nous vous demandons donc d'envoyer le talon par la poste ou par mail **avant le 31 décembre**.

Les membres qui se sont affiliés pour la première fois en 2020 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 2022 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 p/a Jean Solon, Stationsstraat 103, 2860 St-Katelijne-Waver ou à info@fbvl.be

PROCURATIONS ASSEMBLEE GENERALE 2021

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 30 janvier 2021.

Lieu et date:

Signature:

CANDIDATURES ORGANE D'ADMINISTRATION

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...

Envoyez votre candidature au secrétariat ou au Président de l'Organe d'Administration.

Le soussigné,,

habitant

Pose ma candidature pour l'élection du Conseil d'Administration de la FBVL lors de l'assemblée générale du 30 janvier 2021.

Lieu et date:

Signature:

ET LE PLIAGE DES SECOURS ?

La grand-messe annuelle de lancer et de pliage de nos parachutes de secours organisée par le Pick Up Club est annulée cette année. Comme l'indique assez laconiquement le communiqué sur le site de la fédé, cet événement est organisé pour promouvoir la sécurité mais réunir des personnes par temps de pandémie est contraire à cette idée et donc inconciliable...

Tout cela est bel et bien, mais – passé le côté ironique de la situation – que faut-il donc faire avec nos parachutes de secours ? Les laisser bien pliés et écrasés au fond de nos sellettes en se disant avec conviction que cela est nécessaire et que l'on n'a pas le choix ? Se sentir rassuré par le simple fait d'avoir tout fait pour éviter à tout prix la propagation du virus et se dire que – tant pis – ce secours attendra bien des jours meilleurs pour qu'on s'en occupe ?

NON, bien entendu ! L'aération et le repliage réguliers des parachutes restent **toujours** indispensables ! Certains diront qu'il y a peu de chances qu'on doive s'en servir... c'est vrai, et tant mieux. Tout le monde espère – comme pour le casque, la ceinture de sécurité ou les airbags – ne **jamais** avoir à s'en servir mais le risque n'est (vraiment !) pas nul et, en cas de nécessité, son utilisation est notre **dernière** chance. Augmenter les risques d'un côté dans l'espoir de les diminuer de l'autre n'a pas beaucoup de sens, d'autant que si le virus peut à priori épargner les gens en bonne santé, un secours défaillant ne fait lui aucune distinction...

Le problème est d'autant plus critique que tous les autres clubs qui organisent également des séances de pliage ne pourront fort probablement pas non plus le faire à nouveau avant un certain temps, voire un temps certain.

L'idéal, si on a une certaine expérience et qu'on « le sent », c'est d'apprendre à replier son secours soi-même. Ce n'est pas forcément très compliqué et c'est au bout du compte un bon investissement. Pas seulement au niveau financier, mais cela permet de démystifier l'engin, de mieux comprendre son fonctionnement et de gagner en autonomie.

Pour ce faire, de nombreux documents sont disponibles en ligne, à commencer par le manuel du fabricant qui reprend toujours la procédure de pliage qu'il préconise. Ceci étant, **ATTENTION**, cette démarche n'est pas anodine ! En effet :

- de nombreuses erreurs de pliage ou de montage dans la sellette sont possibles,
- la plupart de ces erreurs peuvent rendre le secours inopérant,
- le secours est la dernière chance de se sauver en cas de besoin.

En résumé, un secours mal plié ou monté fonctionnera encore plus mal qu'un secours oublié dans la sellette ! Avant d'entreprendre cette manœuvre, il vaut donc mieux l'avoir fait quelques fois avec quelqu'un d'expérimenté... et, dans le doute, s'abstenir !



Pour ceux qui ne se sentent pas prêts, il faut absolument qu'ils trouvent quelqu'un **de confiance** pour faire ce nécessaire entretien de leur secours pour eux, voire de manière

individuelle avec eux. Le mieux est donc qu'ils prennent contact avec leur club, une école ou un pilote de leur connaissance pour voir s'il n'y a pas moyen d'organiser un système de collecte des secours et sellettes ou de fixer un rendez-vous pour une séance individuelle.

Enfin, on ne peut qu'appeler les clubs, écoles et autres personnes expérimentées à répondre positivement à ces requêtes. On peut même d'ailleurs aussi espérer qu'ils n'attendent pas les demandes et proposeront spontanément des solutions alternatives à ce potentiel problème de sécurité majeur.

Pour rappel, un parachute de secours doit être replié au moins une fois par an et idéalement deux fois.

Bonne recherche et bon pliage !

Patrick Brison (Photo : Niels Van Weereld).

NOUVEAUX BREVETS DE PILOTE DE PARAPENTE

Chers membres,

Depuis plusieurs années, nous travaillons avec la commission enseignement à actualiser nos brevets. Nous avons réfléchi ensemble pour faire cela au mieux.

Nous avons établi une liste de compétences que nous avons bien sûr testé avec nos élèves.

Ensuite nous avons créé un nouveau carnet de vol sur base de ce que la FFVL fait (nous les remercions au passage). Le carnet a pu être finalisé en début de cette année.

A présent nous avons aussi validé les textes des nouveaux brevets.

A partir de maintenant, tout pilote désirant avoir le brevet FBVL devra avoir complété les compétences dans son carnet de vol.

Les examens pratiques seront aussi uniquement acceptés si signés dans le carnet FBVL.

Bien sur toutes les écoles belges l'utilisent déjà mais vous pouvez aussi valider votre brevet pratique avec un moniteur étranger. Il lui suffira de signer dans le carnet FBVL en mentionnant ses coordonnées.

Pour clôturer cela, nous finalisons aussi un texte pour l'examen pratique. Examen que nous pensons aussi organiser en Belgique.

A bientôt et d'ici-là, bonne continuation dans votre apprentissage.

Pour la commission enseignement

Jean-Yves Squifflet.

Brevet Initial

Brevet Soaring (IPPI 3 – facultatif)

Brevet de Pilote (IPPI 4)

Brevet de pilote XC (IPPI 5)

Toutes les compétences pour ces brevets sont reprises dans le carnet de vol FBVL. Il est disponible dans les écoles FBVL ou au secrétariat de la fédération.

Le pilote devra connaître et pouvoir appliquer toutes les compétences. Il les cochera dans son carnet et fera signer sa progression par son/ses moniteurs.

Il ne sera accepté que les attestations de brevet remplies dans le carnet FBVL.

Charte du pilote

Avant de voler

- connaître les règles aéronautiques et l'espace aérien (jusqu'à quelle altitude que vous pouvez voler)

- connaître les règles de priorité
- avoir pris votre assurance RC aérienne
- assurez-vous de connaître les n°s de téléphone des services de secours
- connaissez votre aile (est-ce qu'elle est adaptée à votre niveau et toujours en bon état)
- avoir un équipement approprié (casque, parachute de secours, radio, gilet de secours si vous volez au-dessus de l'eau)
- vérifiez les conditions météo et ne volez que quand celles-ci sont appropriés
- assurez-vous que vous avez vérifié votre équipement
- vérifiez l'espace autour de vous (pour ne pas décoller au même moment que d'autres pilotes ni les gêner)

Atterrissage:

- repliez votre aile sur le côté afin de ne pas gêner d'autres atterrissages

Toujours:

- respectez le voisinage (bruit, cris de joie en vol, déchets, conduite, indications en règles locales)

Brevet Initial

- Etre capable d'étaler et de préparer la voile de façon indépendante.
- Etre capable d'ajuster les réglages du harnais.
- Décollage dos à la voile avec contrôle visuel de la voile et ses suspentes.
- Affaler la voile.
- Etre capable d'atterrir avec une approche en PT8.
- Etre capable d'atterrir avec une approche en PTS.
- Etre capable d'atterrir avec une approche en PTU.
- Atterrir dans les limites d'un terrain d'atterrissage connu.
- Reconnaître des conditions météo saines.
- Avoir effectué 15 grands vols en école ou club (agrée).
- Avoir volé sur 3 sites de grands vols différents.

Brevet Soaring (IPPI 3 - facultatif)

Avoir validé le brevet initial ainsi que:

- Décollage face à la voile.
- Décollage face à la voile dans du vent fort.
- Affalement de la voile dans du vent fort.
- Cobra.
- Oreilles avec accélérateur.
- Réussir l'examen théorique pour le brevet de Pilote.
- Avoir fait 2 vols d'une demi-heure sur site de plus de 250 m.

Brevet de Pilote (IPPI 4)

Avoir validé le brevet Initial ainsi que:

- Connaître le lancement du secours avec procédure de neutralisation.
- Montage du parachute de secours.
- Décollage face à la voile.
- Décollage face à la voile dans du vent fort.
- Affalement de la voile dans du vent fort.
- Oreilles avec accélérateur.
- Fermeture asymétrique sans accélérateur.
- Voler un 8 en 30 secondes (2 cercles connectées, pas un 8 aplati).
- Savoir faire deux 360 en 30 sec sans tangage ou roulis à la sortie.
- Etre capable de contrôler la voile dans des conditions thermiques.

- Réussir l'examen théorique pour le brevet de Pilote.
- Avoir effectué 35 grands vols supplémentaires.
- Avoir volé sur 6 sites de grands vols différents.
- Avoir totalisé 10 heures de vol.

Brevet Pilote XC (IPPI 5)

Avoir validé le brevet de Pilote ainsi que :

- Atterrir dans les limites d'un terrain d'atterrissage inconnu
- Tangage (jusqu'au décrochage frontal).
- Fermeture symétrique sans accélérateur.
- Autorotation.
- Spirale (>45°).
- Décrochage .
- Réussir l'examen théorique pour le brevet de Pilote XC.
- Etre capable de préparer un vol de distance (météo, site, NOTAM).
- Reconnaître des conditions météo à la limite de ses capacités.
- Avoir totalisé 20 heures de vol.

Compétences conseillées :

- Replier le parachute du secours.
- Cobra.
- Atterrissage au sommet.
- Etre capable de faire un virage pendulaire dans la phase d'accélération.
- Etre capable de faire un virage pendulaire dans la ressource.
- Fermeture asymétrique avec accélérateur.
- Fermeture symétrique avec accélérateur.
- Vrille/manœuvre d'évitement.
- Premiers Secours.

L'examen théorique

Il est organisé par la fédération plusieurs fois par an.

Il peut être organisé dans les clubs et écoles en collaboration avec la fédération.

L'examen peut être présenté avant ou après l'examen pratique.

Participation aux frais : 5€.



Paragarage devient partenaire certifié Nova Service Partner et Beamer Packing Center pour le BeNeLux et le Nord de la France.

La plupart d'entre vous n'auront encore jamais entendu parler de Paragarage. C'est le nom qui a été donné il y a quelques années à un projet qui n'est réellement lancé que maintenant. Fin 2017, des investissements ont été réalisés dans des outils et des instruments pour tester les parapentes, pour déterminer toute usure et aussi pour effectuer des corrections ou réparations nécessaires pour les faire voler de manière optimale. Après une période de test, la phase suivante a été lancée pour renouveler l'atelier: le résultat est un grand atelier adapté de plus de 100m² pour tester les voiles ou plier les parachutes de secour dans des conditions idéales.

Nova par contre n'a plus besoin d'être présentée. Leur premier parapente est sorti en 1989 et depuis ils font partie intégrante de notre sport. L'expérience qu'ils ont accumulée au fil des années est phénoménale et cela se voit également dans les programmes de maintenance qui existent chez eux.

Après une formation approfondie chez Nova au siège en Autriche, nous avons commencé à travailler ensemble. En premier lieu, nous assisterons Nova avec leur programmes NTT (Nova Trim Tuning) et NFS (Nova Full Service). Idem pour les parachutes de secour, en particulier le Rogallo Beamer de High Adventure.

Bien sûr, tout le monde est invité à apporter son aile ou son parachute de réserve (avec harnais) pour le faire vérifier/plier. Pendant ce temps, des discussions sont toujours en cours avec des autres fabricants pour une coopération plus étroite avec eux, plus à ce sujet dans quelques mois. Plus d'informations peuvent être trouvées sur paragarage.com ou vous pouvez nous contacter avec vos questions à info@paragarage.com



Suite à différents postes que j'ai publié sur Facebook avec les gonflages, la pente-école et des vols en biplace avec mes enfants, j'ai été contacté par des pilotes aujourd'hui parents dont les enfants ont émis l'envie d'apprendre à voler.

J'ai donc réfléchi à une formation adaptée aux jeunes enfants/adolescents, car les formations actuelles (stage d'initiation en France en une semaine avec pente école durant 3 jours, un biplace pédagogique et terminer la semaine par quelques grands vols me semblent tout à fait précipitées. Nos formations en Belgique avec la pente école qui se fait sur plusieurs semaines et de façon beaucoup plus approfondie et ensuite la semaine de stage « 1^{er} Grands Vols » sont certainement déjà plus adaptées.

Lors de la formation d'un enfant, il y a des points sur lesquels il faut être encore plus vigilant que lors de la formation d'un adulte. La perception et l'évaluation des distances chez l'enfant ne seront bien établies qu'à l'âge de 12 ans environ. Il faut donc être particulièrement attentif aux problèmes de latéralités, de concentration....

Aussi, lors des premiers grands vols, il faudra être encore plus attentif à la gestion émotionnelle de la hauteur. Tous ces éléments m'ont fait réfléchir et essayer de trouver une formation beaucoup plus progressive et adaptée aussi en utilisant l'encadrement familial des parents pilotes. L'intérêt et l'implication des parents me semblent primordiaux pour proposer une formation « Jeunes » de qualité mais il est important de rester à l'écoute des désirs de

l'enfant et de s'adapter à son envie et non celle des parents.

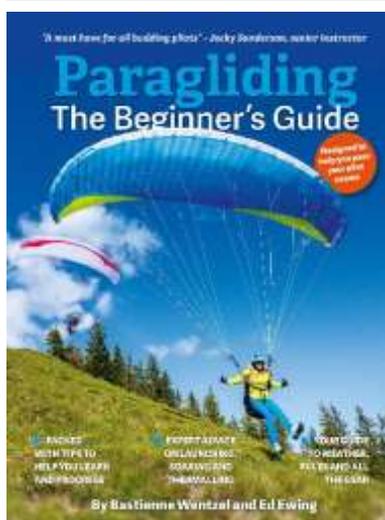
Le premier critère important, c'est prendre son temps. Un travail de la gestuelle et de la coordination par des séances de gonflage sur le plat et de nombreuses pentes écoles complété ensuite par de nombreux petits vols afin d'appréhender la hauteur progressivement et s'assurer qu'émotionnellement et techniquement, l'enfant soit prêt pour les grands vols. Toute la première partie de cette formation se déroulera bien entendu en Belgique au départ de nos pentes école en région namuroise. Nous y ajouterons certainement quelques sessions de vols en biplace au treuil (en collaboration avec le club Touch the Sky) afin de nous assurer que les jeunes s'habituent à la hauteur. Nous travaillerons en double commande afin de leur permettre de piloter et donc de gérer les virages, les approches et le posé.

Pour le stage « grands vols » nous demanderons que les parents pilotes soient présents pour garder un contact et assurer une ambiance familiale. Ils voleront avec nous en parallèle durant le stage.

L'encadrement sera assuré par moi-même, Thierry Moreau, licencié en Education Physique et moniteur depuis 30 ans, accompagné de Thibault Voglet, Régent EP, maître d'éducation physique et de psychomotricité, aide-moniteur.

Thierry Moreau,

thierrymoreau@afulduvent.net



NOUVEAU LIVRE

Ecrit **en Anglais** par Bastienne Wentzel et le très réputé Ed Ewing, ce livre de 318 pages édité par Cross Country que vous retrouverez certainement auprès de votre école ou boutique de vol libre, est très agréable à lire et est truffé de photos et d'autres illustrations pour expliquer ce qui n'est pas toujours très facile à expliquer en mots. Les chapitres sont : historique, équipement, techniques de base, aérodynamique, météo, techniques avancées, règles et réglementation aéronautique (basique), navigation.

Ce livre s'adresse à des débutants et est intéressant pour avoir une vision un peu plus « internationale » qu'ont généralement les livres français.

<https://beginnersguidetoparagliding.com/>



Deuxième championnat de Belgique de précision d'atterrissage sous l'égide de la FBVL - 5 et 6 septembre 2020



Le week-end du 5 et 6 septembre s'est déroulé le 2^{ème} championnat de Belgique de précision d'atterrissage = PA. Plus de 30 pilotes se sont présentés samedi matin à 8h30 à Coe sous un ciel encore serein. Le temps de faire les formalités d'inscription et installer la zone d'atterrissage avec la cible et celui-ci s'est bien chargé et le vent s'est mis à souffler.

J'ai fait un vol comme ouvreur mais la réserve de vitesse et les conditions instables m'ont fait prendre la décision d'annuler la manche. Quelques minutes après être revenu au décollage, la pluie est arrivée. Le reste de la journée s'est passé entre averses et éclaircies permettant néanmoins aux pilotes patients de faire l'un ou l'autre vol. Quoiqu'il en soit, c'était une sage décision de ne pas lancer une manche dans ces conditions. Le niveau des pilotes inscrits étant somme toute assez débutant. Nous serons récompensés dès le lendemain.

Nous avons donné rendez-vous à Rochefort, le temps est de la partie et nous offrira une très belle journée

de vol. Certains pilotes venus la veille n'y ont pas cru ou avaient un empêchement, mais les pilotes présent (23) seront récompensés par 7 rotations! Les pilotes présents avaient pour la majorité, peu d'expérience (de l'ordre d'un ou deux stages pour entre 7 à 50, 60 grands vols). Je pense qu'ils ont apprécié découvrir cette discipline en participant à cette compétition très amicale et encadrée.

Vous l'aurez compris, ce type de compétition n'en est encore vraiment qu'à ses débuts ici en Belgique. Elle se veut avant tout amicale et les performances de chacun n'étaient pas le plus important. Pour les pilotes présents, pouvoir accumuler des décos, le matin sans vent, les obligeant à soigner le gonflage, la prise de décision sur un décollage somme toute assez court et se terminant pas une petite falaise étaient pour eux une très bonne expérience.

Par la suite, un vent léger s'est installé facilitant les envols. En fin d'après-midi, il est devenu plus variable en direction, demandant plus d'attention.



Au final, sept rotations, soit plus de 160 vols sur la journée **sans incident!** J'ai été assez étonné par le niveau technique de la majorité des pilotes. Pour beaucoup d'entre eux, c'était la première fois qu'ils décollaient de Rochefort. C'est certain que les voiles actuelles, grâce à leur facilité de mise en œuvre et leurs performances, permettent très vite de faire de beaux vols!

La journée s'est terminée par un drink dans une des tavernes de Rochefort avec une jolie remise des prix. Il y avait un lot pour chacun. Je tiens ici encore à remercier les fidèles firmes qui nous soutiennent chaque année pour la compétition de Vol et Ski et aujourd'hui la compétition de PA. Je citerai, BGD (qui

est très impliqué dans les compétitions de PA et qui a généreusement doté la compétition), Advance, Air Design, Axis, NEO/Gin/Skywalk, Level Wings, Nervures, PHI, Ripair, Supair, Syride.

Je souhaite aussi remercier les bénévoles (Céline et Brigitte) qui ont officié comme juge sous la direction de Jean-Yves et les chauffeurs, (Patrick et Dino)

A l'année prochaine pour l'une ou l'autre nouvelle manche de PA.

Thierry Moreau, Moniteur FBVL 14,
Au Fil du Vent, voyages et stages

Jean- Squifflet, Ecole Fou d' L.



Avec le soutien de

AtOm S.à r.l.

&

**Advance, Air Design, Axis, BGD, Gin,
Level Wings, Nervures, Phi, Skywalk, Ripair,
Supair, Syride**

CHAMPIONNAT DE PRECISION D'ATTERRISSAGE : RESULTAT

Numéro	Classement	Nom	Prénom	Catégorie	Voile	Pts
1	1	Moreau	Thierry	Homme	BGD - Magic	939
16	2	Degembe	William	Homme	BGD - Magic	1423
3	3	Stiliaras	Alexandros	Homme	Niviuk - Ikuma	1892
14	4	Cuvelier	Loic	Homme	Advance - Alpha 6	1995
17	5	Frasson	Bruno	Homme	BGD - Magic	2249
19	6	Hamaide	Jean-François	Homme	Advance - Alpha 5	2269
12	7	Nieuwland	Benjamin	Homme	Niviuk - Hook	2276
21	8	Lambert	François	Homme	Advance - Iota 2	2300
7	9	Schmidt	Thomas	Homme	Advance - Alpha 6	2341
9	10	Bonte	Guillaume	Homme	Advance - Alpha 6	2354
15	11	Brison	Patrick	Homme	Advance - Alpha 6	2503
10	12	Lesceux	Denis	Homme	Advance - Alpha 6	2560
23	13	Bancel	Alexandre	Homme	Niviuk - Hook	2562
6	14	Berny	Xavier	Homme	Advance - Alpha 6	2715
18	15	Fisson	Benjamin	Homme	Advance - Alpha 6	2749
4	16	Casse	Didier	Homme	Advance - Alpha 6	2860
11	17	Fiorucci	Hélène	Femme	BGD - Magic	2937
5	18	Martucci	Franco	Homme	BGD - Magic	2953
2	19	Debruyn	Denys	Homme	Advance - Alpha 6	3000
8	19	Knippenberg	Sabine	Femme	Advance - Epsilon 9	3000
13	19	Puzan	Igor	Homme	BGD - Punk	3000
20	19	De May	Daniel	Homme	Niviuk - Hook	3000
22	19	Gilliot	Stéphanie	Femme	Skywalk - Mescal	3000



Bonjour à toutes et tous,

Cette année 2020 fût très particulière, dans notre quotidien mais également dans notre pratique. Les conditions sanitaires ont un peu modifié nos habitudes, les navettes bondées n'avaient plus trop la cote.

Nombreux sont ceux parmi nous qui ont favorisé les montées au déco à pied. De fil en aiguille nous sommes de plus en plus à réaliser que cela a bien des avantages. Quand on ajoute à cela l'attrait depuis quelques temps d'évènements comme la Xalps, le St-Hil' Airtour, la Borne to Fly... on comprend que la pratique type Hike & Fly devient de plus en plus populaire. La tendance c'est encore confirmée en 2020 où une partie d'entre-

nous y ont vu un bon moyen de pratiquer leur passion en évitant, comme indiqué précédemment les rassemblements, les sites et transports bondés.

Nous pensons que cette tendance est partie pour durer. Aussi nous avons voulu donner la parole à certains de nos membres qui pratiquent le Hike & Fly. Vous pourrez ainsi découvrir comment ils y sont venus, ce qu'ils y trouvent, ce qu'ils en retirent.....et qui sait vous transmettre leur passion pour cette facette de notre sport.

Nous tenons à remercier Thibault, Marc, Nicolas, Frédéric & Dimitri pour avoir partagé leur expérience.



FBVL : Comment êtes-vous arrivé à cette pratique du vol libre? Comment l'avez-vous découverte?

Thibault :

A la base, par obligation, ayant pu voler avant de conduire, le seul moyen de me déplacer était à pied. Ensuite, j'aime énormément le sport et la nature, le marche et vol est donc devenu une suite logique dans ma pratique. Finalement, la recherche d'objectifs différents des vols

classiques m'a boosté pour participer à cette discipline.

Marc :

Dans ma tête cela n'a jamais été différent: je voulais apprendre à voler en complément de la marche/course à pied. J'étais aussi naïf de penser que ce serait parfaitement possible dans les Ardennes Flamandes puisqu'il y a assez de collines ici. Depuis ce temps j'ai, avec un peu plus d'expérience et de meilleures voiles, quand même pu voler un peu ici :)

Frédéric :

C'est Dimi (NDLR : Roman) qui lors d'un open en Espagne m'a fait prendre conscience de l'existence d'épreuves accessibles. Avant je ne voyais ça que comme un truc d'aventuriers chevronnés. 7 mois plus tard je participais à ma première épreuve, la Jura Hike&Fly.

Nicolas :

Totalement par hasard. A la base, je suis passionné de montagne, accompagnateur en moyenne montagne et alpiniste amateur. En octobre 2011, un ami me demande si je peux prendre en charge une cordée avec un de ses amis parapentistes. L'objectif est le Mont Blanc, et un vol en biplace peut-être à la clé. Je me retrouve encordé avec Olivier Stamford. On devra s'arrêter au Tacul duquel il arrivera à

nous faire décoller. Je découvre alors une manière extraordinaire d'envisager la montagne et totalement complémentaire à l'alpinisme. La semaine suivante, je m'inscris aux pentes-école de Fou d'L dans l'optique de redescendre en vol depuis les sommets atteints crampons aux pieds. Puis ce sera la rencontre avec Dimitri Roman et la naissance d'une véritable et solide cordée ! On s'entend parfaitement, on fourmille de projets, je me concentre sur les aspects liés à la montagne, et au sommet je lui transmets naturellement le témoin pour qu'il gère les choix et les décisions en lien avec le vol.



Dimitri :

La rencontre avec Nicolas Bodart, alpiniste et guide. Il a débuté le parapente il y a 8 ans pour redescendre des sommets, par la voie des airs. Première sortie au Petit Mont Blanc (3424m) après une nuit passée au Bivacco Gino Rainetto et puis il m'a proposé l'ascension du Mt Blanc par les 3 Monts. Nicolas vérifiait si la montagne était en condition et m'encordait, itinéraires, trace et guidage, matériel, rythme conseils et décisions. Je jetais un œil au volet aérologie/vol. Ça marche depuis 8 ans. Plusieurs sorties par an, descente en vol 9x/10.

Les invitations répétées de Marc (Delongie), à nous inscrire naturellement aux compétitions de H&F suisses, très ludiques et bien organisées (Vercofly, Jura H and F, Gruyère Fly), avec Geoffroy Salmon, Nicolas, Ferdy, Olivier Gosselet et Marc et Fred Dalle.



FBVL : Que recherchez-vous dans le Hike & Fly?

Marc :

Quand on parle d'un marche & vol (vol bivouac) sur plusieurs jours, alors chaque jour est une nouvelle aventure. Les seules choses qu'on planifie vraiment sont ses vacances et son équipement, tout le reste est improvisation. On est occupé du matin au soir. Il faut faire tant de choses sur une journée qu'on oublie tout le reste.

Thibault :

Tout d'abord, le dépassement de soi, allier dépense physique et mentale est selon moi un mariage parfait ! Je pratique également le marche et vol dans le but de découvrir les régions différemment et plus amplement que simplement en volant.

Une journée de marche et vol ne comprends que rarement de «parawaiting », l'idée de ne pas trainer sur un décollage me satisfait énormément

Finalement, adopter une approche écologique, qui est plus que jamais dans l'air du temps, me tient énormément à cœur. Le futur de notre planète est dans cette direction, alors autant y mettre chacun du sien. Développer cette discipline me semble importante et ce même en Belgique. On n'a pas de montagnes mais on a de magnifiques parcours de randonnée.

Nicolas :

Un sentiment de liberté et d'espace. Le fait d'être seul ou en petit groupe, d'être totalement autonome dans les choix d'itinéraires, de plan de vol, de lieux de décollage; dans la prise de décision, est assez grisant. Et tout cela au milieu d'un environnement exceptionnel.

C'est aussi une façon de découvrir des lieux de manière inédite. Et comme dit, ce sont des activités totalement complémentaires. Survoler sa trace sur la glacier, les crevasses évitées soigneusement, un sentier emprunté une heure plus tôt ou frôler des parois de granit offrent un angle de vision nouveau sur ces éléments : la crevasse inquiétante et fascinante à pieds devient une balafre d'un esthétisme fou...

Et puis il faut pas oublier les moments de détente autour d'un verre de vin, les côtés ludiques et parfois les longs moments d'attente contemplative. Et se faire mal un peu aussi? Ça forme un tout.

Frédéric :

Je cherche l'imprévu, c'est hallucinant à quel point on a aucune idée de ce qu'on fera dans l'heure qui suit. Va-t-on marcher, voler, est-ce qu'il y aura un déco, ... Bon pour être franc, parfois on sait qu'on va marcher pour les 3 prochaines heures... mais je ne vois pas le problème!



Dimitri :

Une expérience de liberté, paradoxalement, parce qu'elle se vit dans un océan de contraintes. Une aventure humaine. La solitude parfois et l'infusion du corps dans la montagne pour rompre avec la distance de la nature.

Une autre vision du monde. Dans la contemplation des paysages et le détachement d'en bas.

Le contact et l'éducation musculaire dans une nature toujours majestueuse. Les décollages et les atterrissages loin de la foule, l'évaluation des conditions aérologiques et météorologiques et leur influence sur l'écoulement du vent aux différentes altitudes, l'improvisation et l'adaptation. La découverte et l'isolement.

L'incertitude du décollage et les opportunités à saisir pour voler le plus souvent.

Le silence. Les animaux toujours visibles. Le contact avec la neige et la glace en été. Les progressions sur glacier dans le crissement des crampons et la cerise sur le gâteau : la descente en vol après avoir atteint le sommet. Les nuits en montagne. Les levers et couchers de soleil. Les départs vers le sommet dans la nuit, à la frontale. La chaleur tellurique du pôle à bois dans les refuges non gardiennés à 3000 m le soir autour du pinard, du jeu de carte et de la fondue au fromage montés dans le sac.



4,8 kg de matériel de vol dans un sac de montagne. Les cristaux de sel sur la peau du visage à l'atterrissage après deux jours d'ascension. Le spectacle des crevasses et le bruit des coulées de neige et de la montagne en mouvement. Elaborer le programme de la sortie sur les cartes IGN et Google earth, consulter les prévisions météorologiques et choisir le sommet qui risque de pouvoir être gravi. Espérer que le vent tombera durant la nuit quand ça souffle à tout berzingue à 22h00 la veille au soir dans le refuge. Atteindre le sommet. Décoller sur le glacier. Atterrir sur le l'herbe verte. Le premier verre de rouge à l'atterro après l'ascension, avec les amis.

FBVL : Que vous apporte le Hike & Fly, que peut-être vous ne trouvez pas dans les autres pratiques du parapente?

Frédéric :

J'adore le fait que nous ayons besoin de tracer notre propre route. Dans chaque épreuve à laquelle j'ai participé il y avait des balises optionnelles (qui rapportent plus de points), ça décuple les options. Il y a des jours où les pilotes démarrent dans des sens opposés, c'est hallucinant.

Ensuite, on passe sa journée à s'interroger sur la meilleure option possible, sachant que chaque choix aura un impact déterminant sur la suite.

Plus que toute autre épreuve, le Hike&Fly fait tomber les barrières entre les pilotes. On se retrouve rapidement avec des gens qu'on a jamais vus. En quelques heures on se sent tous dans le même bain, pas dans un esprit de compétition mais en fraternité et solidarité.

Marc :

En un mot ? L'aventure.

Nicolas :

Il y a un côté plus brut, plus pur dans le Hike&Fly. D'abord on est seul, ou parfois 2 ou 3 tout au plus. Les décors ne sont pas répertoriés et équipés d'une manche à air. La place à l'improvisation fait partie de l'activité, mais une improvisation lucide et réfléchie. Les choix et les décisions ne sont pas anodins.

J'ai aussi l'impression que la notion de temps est différente. On est debout très tôt, les journées sont longues, marquées par des efforts physiques importants mais aussi par longs moments à simplement attendre et contempler sur qui nous entoure. Il y a une profonde sensation de bien-être démultipliée, même si parfois on en bave et on râle sec.

Et il y a de vraies rencontres. Sans aucune prise de tête.

Dimitri :

L'apprentissage de la lenteur et de la disponibilité offerte par la marche pour plonger le regard à l'intérieur de la montagne et penser.

La liberté, perdue habituellement par les

contraintes météorologiques nécessaires au vol de distance et les moyens d'accès au sommet et dont la progression à pied nous émancipe.

L'immersion dans la montagne en utilisant les moyens les plus simples et les plus accessibles pour se déplacer au sol et en l'air. La liberté.

La blancheur de la neige par une matinée glaciale, sous un ciel bleu.

Le ralentissement du temps quand tu marches. Marcher dans les pas de l'autre. A l'arrivée, au sommet, cette chose qui nous attend. Une incision lumineuse.

La liberté, des choix des lieux de décollage et d'atterrissage. L'autonomie et l'indépendance. La solidarité. L'effort physique. La récompense de la descente en vol.

Les décollages techniques, dans une aérologie délicate, dans la neige non transformée avec une densité de l'air significativement faible.

Les échanges fluides avec des athlètes armés d'une condition physique ahurissante et une expérience multidisciplinaire autorisant des parcours d'une créativité sans limite.





Thibault :

Contrairement à une pratique habituelle, le marche et vol permet de profiter davantage de la nature et des paysages. Se retrouver au lever du soleil au sommet d'une montagne prêt à décoller pour une fléchette matinale n'est pas quelque chose d'habituel lors des vols classiques.

Ensuite, contrairement à une pratique classique, le marche et vol nous force à évoluer et sortir de notre zone de confort. Sur les compétitions, chaque kilomètre fait en vol est un kilomètre à ne pas faire en marchant ou en courant. Du coup, on est obligé de se surpasser pour voler le mieux

possible et pas forcément dans les conditions de vols idéales. Je vois le marche et vol comme un vecteur supplémentaire de progression dans ma pratique.

Finalement, le marche et vol demande des compétences globales : cross, précision d'atterrissage, descente rapide, course à pied, alpinisme... Mais également des compétences théoriques comme la connaissance de son corps. Finalement, il existe sur les challenges marche et vol un côté stratégique très intéressant, décoller et remonter à pied ou attendre les conditions et économiser ses jambes ?





FBVL : Quelle est l'anecdote la plus marquante que vous souhaiteriez partager à ce sujet?

Nicolas :

Pas vraiment d'anecdote comme ça mais de grands souvenirs! L'impression d'une première au Mont Brûlé avec Dimi (il doit y avoir 5 personnes par an au sommet à tout casser, sans parapente).

Le vol depuis le sommet du Mont Blanc. Un vol balistique d'une heure, 4.300m de dénivelé (si tu poses à Passy), en survolant des lieux mythiques.

Le déco du Toubkal au Maroc, à deux au sommet avec un léger vent arrière. Long soaring le long d'une paroi de granit au bord de la mer de Norvège aux îles Lofoten.

Ah oui, mon premier vol avec Oli Stamford, j'ai quand même vomi dessus 😊

Thibault :

J'ai eu l'occasion de vivre énormément de moments magiques grâce au marche et vol ! Que ce soit sur des longs parcours, des ploufs améliorés, de l'inattendu ou encore des réussites sur les compétitions.

Néanmoins, nous retenons également quelques souvenirs moins joyeux. Si je devais décrire un moment vécu, je choisirais une fin de journée lors de la Bornes To Fly 2018 en compagnie de Gaetan et Lode. Alors que nous entamons notre 3000eme mètres de dénivelé du jour et arrivons au sommet du Petit Môle, nous déjantons... La montée s'est déroulée sous un ciel bleu, il est 18h, nous espérons un dernier petit thermique pour nous permettre quelques kilomètres durement mérités ! Malheureusement, en arrivant au sommet, il pleut sur Cluses, il tonne sur le sur les Bornes et vers le massif du Mont Blanc, l'ouest du chablais est la seule région plus ou moins épargnées. Pas le temps de trainer, ce derniers micro-cross se transforme donc en sauve qui peut vers la prochaine balise. Perdu, le bouclage du parcours le lendemain sera fort compliqué.

Le parapente provoque énormément d'émotions, en 2 minutes, on peut passer de l'euphorie à la déchéance. C'est exactement ce qui s'est passé sur cette journée, nous étions remplis d'espairs pour finalement être rempli de frustration. Malheureusement, c'est le jeu et c'est également grâce à ces erreurs que l'on progresse !

Marc :

Il y en a autant... Et ce qui est spécial pour moi, ne l'est pour cela pas pour quelqu'un d'autre.



Frédéric :

Un jour, je me suis retrouvé seul avec Chrigel Maurer dans le thermique. J'aime autant vous dire que je m'applique! Plus tard dans la journée, je le recroise en marchant (soyons clairs, il devait avoir tourné un demi-douzaine de balises en plus que moi), il me demande si c'était moi avec la Gradient Nevada, de fait. Il me donne une tape sur l'épaule en me disant : "Bien volé". C'est bête, mais quand on s'est donné toute la journée, ça fait vraiment plaisir.

Dimitri :

Rien de vraiment anecdotique, en haute montagne !

FBVL : Quels conseils donneriez-vous aux pilotes qui souhaitent se lancer dans cette pratique?

Dimitri :

Marcheur(-se), sportif(-ve) et bon(-ne) pilote passionné(-e) de vol, ne perdez plus une seconde! Identifier les sources valables d'information météorologiques et de progression en montagne et consultez-les cartes IGN-Topo de montagne et Google Earth.

Choisir des itinéraires réalistes en élaborant le programme du cheminement au sol et en l'air. Le vent est souvent fort au-delà de 4000m, mais il y a toujours des vraies fenêtres décollables. Ça décolle quasiment toujours 400m plus bas.

Le matériel a relativement peu d'importance au départ si vous êtes sportif(-ve). Rencontrer les pratiquants en participant à des événements ou des compétitions où l'expérience personnelle de vol ne doit pas être un critère décisif, parce que le pilote décide d'effectuer le parcours en vol mais il peut toujours l'effectuer à pied (niveau brevet de pilote mais autonomie sur les décollages et atterrissages sauvages).

Les compétitions, sont conviviales et l'aventure toujours humaine.

En haute montagne, garder à l'esprit et dans le timing de la progression qu'il sera peut-être indispensable de redescendre à pied si les conditions météorologiques se dégradent après une longue marche d'approche avec un vrai sac à dos.

Donc, en H and F, on marche...toujours.

Thibault :

Mon premier conseil est de se donner des objectifs à hauteur de ses moyens. Ne pas partir directement sur des sorties de grandes ampleurs. Une sortie réussie nécessite une bonne préparation, l'itinéraire doit être minutieusement vérifié, le matériel adapté, la météo idéale, le corps et l'esprit prêt à attaquer l'effort.

Ensuite, garder de l'énergie pour la descente, en vol ou à pied. N'ayez pas peur de la descente à pied et osez renoncer !

Il est « facile » de prendre des risques pour s'éviter la descente douloureuse... Cependant, il faut pouvoir être sage et accepter que le vol ne soit pas safe...

Finalement, n'hésitez pas à demander des conseils autour de vous, n'hésitez pas à lire les infos sur le net, on trouve énormément d'infos sympathiques !

Pour ceux qui ressentent le besoin de se faire accompagner, vous pouvez me contacter ! Des sorties « apprentissage H&F » sont prévues ce printemps, en Belgique et en montagne !

Marc :

Choisissez une semaine ou quelques jours avec du beau temps (car avec de la pluie c'est -pour moi en tout cas- beaucoup moins amusant), préparez-vous bien mais restez minimaliste en termes de matériel et partez.

Ce n'est pas vraiment nécessaire de planifier une route soi-même. Par contre, il est important de s'assurer que vous savez tous les jours faire une analyse de la météo. La Drôme, les Apennins, la région piémontaise et probablement le Sud-Est de l'Espagne (la Sierra Nevada et plus au nord) sont de belles régions à faire au printemps/en automne.

Toutes les Alpes dès qu'assez de neige a fondu... Et ne soyez pas plus catholique que le Pape, il n'y a rien de mal à prendre le bus ou le train pour faire un certain trajet pour ne donner qu'un exemple...

Frédéric :

Si vous n'avez pas une logistique qui vous suit, commencez par des épreuves sur un jour. Cela permet d'adapter son équipement au jour le jour, on apprend énormément au début. Ne vous sentez pas obligés d'investir dans tout le matériel dès le début, ça marche aussi avec du matériel standard.... c'est juste plus lourd.

Commencez à faire l'inventaire de l'équipement que vous souhaitez prendre bien à l'avance, ce sont les petits détails qui peuvent améliorer votre journée.

Et enfin, un peu de préparation physique ne fait pas de tort!

Nicolas :

Il ne faut pas être un cadavre du parapente. Perso, je suis un pilote très très moyen. Si tu as un peu de condition physique, que tu es capable de décoller d'un peu n'importe où, de pouvoir improviser et décider très vite de l'endroit où tu vas poser, essaie !

Mais surtout il faut pouvoir s'adapter, descendre dans la pente parfois beaucoup plus bas, marcher une heure de plus ou renoncer au vol si tu as le moindre doute.

Nous tenons à remercier Thibault, Marc, Frédéric, Dimitri, Nicolas et tous les autres pratiquant du H&F pour leur aide à la création de cet article.

Nous avons trouvé leur passion pour le H&F



extrêmement communicative et espérons que ces quelques lignes (et les superbes photos qu'ils nous ont gentiment transmises) vous auront touchés autant que nous et que ces quelques témoignages vous inspireront.

APPEL SITES DE LA COTE D'OPALE

Madame, Monsieur,

A l'initiative du Parc Naturel Marin des Estuaires Picards et de la Mer d'Opale (PNMEPMO), l'Agence Française pour la Biodiversité (AFB) a sollicité la préfecture pour mettre en place deux arrêtés préfectoraux de protection de biotope afin de préserver les sites de reproduction des colonies de Fulmar boréal et de la Mouette tridactyle. Les deux sites concernés sont les falaises du Cap Blanc Nez et la Pointe de la Crèche.

L'interdiction porte, entre autre, sur la pratique du parapente du 1 janvier au 31 août, soit **8 mois sur 12**.

Nous considérons que ces arrêtés sont abusifs (en l'état) sur la durée d'interdiction mais également sur les limites des secteurs concernés :

- Sur le plan géographique d'abord. Il n'y a jamais eu de nidification de Fulmar boréal sur le côté Sud de la Pointe de la Crèche, et sur les falaises du Cap Blanc Nez les derniers nids sont au niveau du 1er forage du tunnel. Tous les documents publiés l'attestent.

- Sur le plan de la durée ensuite. L'interdiction repose sur une période de nidification de **8 mois**. Or, comme l'écrivent les spécialistes, la période de reproduction des Fulmars est de 4 mois.

Alors, pourquoi ces interdictions ?

D'autres régions sont concernées par la préservation des mêmes colonies d'oiseaux nicheurs, notamment la Normandie. Ces régions ont fait le choix de concilier les activités humaines et la sauvegarde des oiseaux. Pour preuve, L' APPB concernant les falaises du Bessin interdit le vol uniquement pour les aéronefs motorisés et uniquement 6 mois de l'année (voir Annexe 2. APPB des Falaises du Bessin occidental).

Depuis plus de 10 ans, une convention liait le club de parapente local, le Conservatoire du littoral, le conseil général du pas de calais et EDEN 62 Cette convention a permis d'encadrer la pratique du parapente sur les sites des 2 Caps et notamment de faire respecter

la période d'interdiction de vol. (Voir convention entre le club paral'aille 62, le Conservatoire et le C.G. 62). Il semble que cet engagement réciproque fût une réussite puisque l'évolution des effectifs des populations d'oiseaux concernés est à la hausse sur le site des caps (voir bilan reproduction 2019).

Notre constat est simple : ces arrêtés ont plus pour objectif de mettre '**sous bulle**' le site des Caps que de protéger les oiseaux.

Est-ce la volonté politique d'exclure le parapente sur ces sites ?

Si oui, alors, la Côte d'Opale se priverait de l'image positive que véhiculent les loisirs de nature, les touristes iront vers des régions plus 'hospitalières' aux pratiques des activités de plein air. C'est donc une partie de l'économie locale, basée sur le tourisme qui va souffrir de ces interdictions. De nombreux emplois sont en jeu est-ce bien le moment ?

D'un point de vue écologique n'est-il pas aussi préférable de permettre les pratiques dans notre région plutôt que d'inciter à des longs déplacements routiers vers d'autres sites éloignés ?

Nous sommes déterminés à nous battre contre ces arrêtés en l'état et nous vous demandons votre appui, afin que notre très beau littoral ne devienne pas uniquement un sanctuaire pour les oiseaux mais que soit préservée la richesse de ses activités et de ses traditions.

Les enquêtes qui ont lieu jusqu'au **18 décembre** : à l'adresse :

1) <https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Consultation-publique-Projet-d-arrete-prefectoral-de-protection-de-biotope-du-Cap-Blanc-Nez>

2) <https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Consultation-publique-Projet-d-arrete-prefectoral-de-protection-de-biotope-de-la-Pointe-de-la-Creche>

3) <https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Projet-de-classement-au-titre-des-sites-de-la-pointe-de-la-Creche-et-ses-perspectives-maritimes-vers-les-Deux-Caps-et-les-cotes-anglaises>

Attention pour les points 1 et 2 (APPB) il est nécessaire de mettre en copie à : **paralaile62appb@gmail.com** pour avoir une trace de votre mail , étant donné que nous faisons une réponse à l'AFB (qui est donc juge et partie).

Nous restons à votre disposition pour tous compléments et échanges.

Laurent Dewisme (dewisme7@yahoo.fr),
Président de l'association Paral'aille 62.

Damien Dewisme (damiendewisme@hotmail.com),
Correspondant des sites de l'association Paral'aille 62.

Sylvain Huret (sullyvain@hotmail.com), Référent
Espace Aérien pour la ligue régionale de vol libre.

Cher membres biplaceurs,

Nous vous faisons suivre cette information sécurité initiée par nos collègues de la FFVL. Il s'agit d'attirer votre attention sur un potentiel risque lors du montage de votre sellette pilote sur les écarteurs lorsque les sangles du parachute de secours sont guidées (et parfois lovées) sur les écarteurs.

Lorsque la sangle du secours est lovée sur l'écarteur comme le montre la photo ci-jointe, il peut y avoir une confusion lors de l'attache du mousqueton. Comme

vous pouvez le constater, cette sangle forme une boucle qui peut être confondue avec la sangle d'attache de l'écarteur.

Nous vous invitons donc à stocker le surplus de sangle dans le container du parachute de secours et non pas sur l'écarteur de telle façon qu'il ne puisse pas y avoir de doute sur le point d'accroche avec le mousqueton de la sellette pilote. Le velcro sur l'écarteur sert uniquement à « conduire » la sangle du parachute.



Carte IPPI-6: les détenteurs du brevet FBVL de Pilote Biplace peuvent maintenant également obtenir une carte IPPI 6 moyennant paiement de 25 € sur le compte FBVL avec mention « Carte IPPI-6 biplace » s'ils sont membres de la FBVL et assurés vis-à-vis de passagers.

Présent (téléconférence) : Jean-Yves Squifflet, Olivier Georis, Patrick Brison, Robin Lefebvre, Koen Michiels, William Sterckx, Jean Solon (notules).

Remboursement tickets d'avion équipe nationale

La différence entre le prix des tickets et ce que la compagnie aérienne rembourse sera également remboursée à Aron Michiels et Thibault Voglet en raison de l'annulation du championnat d'Europe.

Coo

Louis Neys demande l'intervention de la FBVL pour ses lunettes qui ont été cassés lors d'une journée de travail sur le site de Coo. Comme les assurances FBVL ne peuvent pas intervenir, et au vu du dévouement de Louis depuis plus de 20 ans, il est décidé de rembourser Louis directement des fonds FBVL et ce de façon exceptionnelle.

Louis propose également un projet d'enterrement de la ligne électrique sur le plateau de Ster, à côté de l'atterrissage. Ce projet nécessitera l'obtention de subventions de la commune et/ou de la région Wallonne, car il s'agit d'un budget de +/- 35.000 €. Louis va pour cette fin créer une asbl mais demande que la FBVL prenne les frais d'un devis officiel en compte car celui-ci sera nécessaire pour introduire la demande de subventions. Un budget de 500 € est accordé.

Beauraing

L'organe d'administration remercie vivement Paul Schmit et Stéphane De Roover pour l'accord conclu avec la commune et tout le travail de gestion qui en est la conséquence. Le bourgmestre a l'air content du résultat et il semblerait qu'il n'y ait plus de nouvelle plaintes, toutefois il n'y a pas eu beaucoup de jours de vol à Beauraing entre-temps, il faut donc rester vigilant et voir comment la situation évolue.

BPO 2021

Tout semble en ordre pour le report du BPO vers 2021, qui aura lieu à Laragne du 6 au 12 juin, juste après les mondiaux. Olivier prépare une annonce.

Bouée 7-Meuses

Un voisin du terrain le long du chemin du halage a proposé de réinstaller une bouée le long de son mur, comme c'était le cas il y a quelques années.

Patrick contactera le club des Mousquet'Air pour voir s'il n'y a pas moyen de demander cela à la commune concernée, puisque le Ravel passe également par là.

Fly

Un Fly est prévu pour décembre.

Les personnes qui ont payé 35 € pour les Fly en papier verront leur abonnement « papier » prolongé gratuitement en 2021.

Géozones

Olivier a relancé tous les gestionnaires de sites pour obtenir les coordonnées précises afin de les communiquer lors de la réunion du BELANC d'octobre.

Glider areas

Olivier fera le point avec les planeurs début octobre. Il prévoit une réunion avec les pilotes pour constituer un projet à présenter à l'assemblée générale.

Moniteurs et brevet XC

Patrick préparera une communication aux (Aide-)Moniteurs, qui n'ont jamais passé l'examen sur la réglementation aérienne, dans laquelle on leur demanderait qu'ils le fassent le plus vite que possible, même si ce n'était pas nécessaire au moment de la délivrance de leur brevet de Moniteur ou d'Aide-Moniteur.

Prochaines réunions

Le 13 octobre par Zoom.

Le 19 novembre – endroit ou Zoom à déterminer.

Le 15 décembre - endroit ou Zoom à déterminer.

Brevets et formations

- Robin Lefebvre est nommé formateur biplace parapente.
- Bert Adams obtient une prolongation d'un an pour terminer sa formation d'Aide-Moniteur parapente chez Airsport.
- Bram Declercq obtient le brevet d'Aide-Moniteur temporaire parapente limité à l'école Airsport. Ses films d'exercices SIV sont acceptés comme attestation de stage.

(suite sur la page suivante)

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 3 SEPTEMBRE 2020 (SUITE)

Brevets et formations (suite)

- Sam Zoppé obtiendra le brevet d'Aide-Moniteur temporaire parapente limité à l'école Fou d'L s'il envoie son dossier au secrétariat et que celui-ci est complet. Il est délibéré pour quelques points sur son examen théorique.
- Patrick Brison obtient l'autorisation pour faire des biplaces en parapente aux 7-Meuses.
- Olivier Duplicy obtient une prolongation d'un an pour terminer sa formation de Pilote Biplace de parapente auprès de Fou d'L et d'Au fil du Vent.

Championnat de précision d'atterrissage

Aura lieu le 5 et 6 septembre et il y a déjà plus que 30 inscrits. L'organisation demande une subvention de 250 € comme les autres championnats de Belgique. Ceci est accordé.

Info sites sur site internet

Olivier et Patrick vérifieront l'information sur les sites qui est repris sur le site internet de la FBVL.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 13 OCTOBRE 2020

Présent (téléconférence) : Jean-Yves Squifflet, Nathanael Majoros, Olivier Georis, Patrick Brison, Robin Lefevbre, Koen Michiels, Aron Michiels, William Sterckx, Jean Solon (notules).

Bouée 7-Meuses

La commune ne veut pas installer de nouvelle bouée et l'ancienne aurait été volée.

Patrick estime le coût de l'achat d'une bouée + caisse + corde assez longue entre 300 et 500 €. Il regardera pour avoir un prix plus précis. Comme le budget le permet, on essaiera de l'installer encore avant la fin de l'année.

Fly

Il faut sortir un Fly avant la fin de l'année, de préférence début décembre, afin de faire les appels à la cotisation et l'annonce de l'assemblée générale du 30 janvier 2021.

A part cela il y a déjà un compte-rendu de la compétition PA, il manque donc beaucoup de contenu. Nathanael, Olivier, Aron feront des articles et les autres membres sont invités à en faire autant.

William cherchera une photo pour la couverture.

Deadline : prochaine réunion du 19 novembre.

Comptes FBVL

Jean a fait un compte de résultat prévisionnel pour 2020 et le résultat devrait être positif.

Ce qui permet l'achat de la bouée des 7-Meuses et une balise météo « test » entre 500 et 1000 €.

BAHF 2021

Thierry Moreau et Jean-Yves proposent une nouvelle compétition ludique et amicale pour cet hiver sur les sites belges. Une fois par mois il y aurait une manche de course à pied vers le décollage suivi d'exercices de pilotage et de précision d'atterrissage.

Ils demandent de pouvoir bénéficier de subsides semblables aux autres compétitions, afin de prévoir des prix pour tous les participants. Un subside de 250 € est accordé.

Une invitation sera envoyée à tous les membres et clubs.

Table ronde des clubs

Cette table ronde est, à cause de la situation COVID-19, reporté jusqu'à nouvel ordre. On reverra cela début 2021.

Géozones

Olivier a envoyé toutes les informations sur les sites au représentant de l'Aéroclub pour les communiquer lors de la réunion prochaine du BELANC.

Glider areas

La période d'essai des planeurs se termine, Olivier recontactera la fédération de vol à voile.

Une réunion avec les pilotes a eu lieu et les tâches ont été réparties pour constituer un projet à présenter à l'assemblée générale. Ce groupe de travail va se réunir régulièrement par Zoom.

(Suite sur la page suivante).

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 13 OCTOBRE 2020 (SUITE)

Nouveaux textes de brevet de parapente

La première partie du texte portant sur ces brevets est acceptée. La partie sur les examens pratiques devra être discutée lors d'une réunion Zoom entre moniteurs.

Entre-temps il est demandé à Jean de publier la partie déjà votée sur le site FBVL.

Examens pour le brevet de Moniteur

Une réunion entre les écoles sera organisée afin de voir de quelle façon on peut améliorer le passage de cet examen qui est difficile à organiser dans l'état actuel des choses.

Examen théorique

Cet examen du 20 octobre est annulé en raison de la situation COVID-19. Jean contactera tous les inscrits.

Cours de réglementation aérienne

Jean a donné les deux cours de réglementation aérienne par Zoom, les élèves semblaient contents

même si Jean a des réserves sur cette façon de donner cours.

Collaboration franco-belge en vol treuillé

Jean a répondu aux questions du responsable FFVL pour le treuillé, les questions portaient surtout sur les assurances. Entre-temps le projet a été suspendu pour d'autres raisons.

Brevets et formations

- Nicolas Ancion peut faire sa formation de Treuilleur de parapente avec Frédéric Heurion.
- Quentin Courtois obtient l'autorisation pour faire des biplaces en parapente aux 7-Meuses.
- Karlien Engelen peut faire sa formation d'Aide-Moniteur de parapente chez Airsport.
- Karel Vanderheyden peut faire sa formation d'Aide-Moniteur de parapente chez Airsport.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 19 NOVEMBRE 2020

Présent (téléconférence) : Jean-Yves Squifflet, Nathanael Majoros, Olivier Georis, Patrick Brison, Robin Lefevbre, Koen Michiels, Aron Michiels, William Sterckx, Stéphane De Roover (invité), Jean Solon (notules).

Incidents 7-Meuses

Stéphane De Roover du club local relate les incidents qui ont eu lieu aux 7-Meuses le même jour d'affluence, surtout concernant les 2 pilotes qui se sont retrouvés dans les arbres dont un non-membre et non-breveté FBVL. On a dû faire appel aux pompiers (GRIMP) et à une firme pour faire enlever la voile du pilote non-membre qui n'avait informé ni la FBVL ni les autorités.

La facture de l'opération sera envoyée à ce pilote avec la demande urgente de respecter les règlements des sites et de se faire membre de la FBVL. Entre-temps Jean payera la facture de 363 €.

L'autre pilote s'est retrouvé encore une fois aux arbres quelques jours après, après avoir laissé sa première voile pendre quelques jours aux arbres avant de l'enlever. Sa deuxième voile a ensuite été volée par des inconnus, une plainte a été déposée auprès de la

police. Une lettre lui sera adressée dans laquelle il sera remarqué qu'il n'est pas normal de laisser pendre sa voile pendant plusieurs jours et il lui sera demandé de remettre sérieusement en question sa façon de voler. Stéphane et Patrick écriront un article sur le sujet pour le Fly.

Le club local parle aussi d'organiser une journée « écureuil » avec le GRIMP.

Par ailleurs il faudrait investiguer sur une éventuelle « Procédure 112 » afin que les services de secours ne soient pas inutilement alarmés.

Un autre pilote non-membre de la FBVL mais probablement à la FFVL, a fait des biplaces aux 7-Meuses sans l'autorisation nécessaire à cette pratique. Jean-Yves contactera le club français PAP pour leur demander s'il est membre chez eux, sinon il contactera la FFVL, pour communiquer les règlements des 7-Meuses et de Beauraing.

(Suite sur la page suivante).

Bouée 7-Meuses

Stéphane propose une bouée avec 30 m de corde pour un montant d'environ 250 €. Ceci est approuvé, Stéphane fera l'achat et enverra une note de frais à Jean pour se faire rembourser. Le club installera la bouée le long de l'eau.

Assurance FBVL

Jean-Yves et Jean ont eu une réunion avec Aviabel, il s'avère que les statistiques des dernières années sont mauvaises, surtout à cause d'un accident en biplace en 2019, où le passager a été grièvement blessé. Mais le reste des statistiques ne sont pas de nature à pouvoir combler ces pertes dans un temps raisonnable, malgré les confinements en 2020. Aviabel demande d'agir sur la fréquence et la gravité des accidents, sinon le contrat ne restera pas viable avec les montants actuels.

Jean-Yves a demandé des informations plus précises sur les accidents individuels et leurs conséquences (financières), et Aviabel va nous fournir ces données, rendues anonyme bien sûr.

Deux nouvelles réunions sont prévues en 2021 avec Aviabel pour analyser les accidents et de voir comment pallier au problème.

Assemblée Générale

La date du 30 janvier 2021 est maintenue, si possible on le fera en présentiel, mais on étudiera la possibilité de le faire par voie électronique si nécessaire. Si ceci n'est pas faisable un report de la date reste possible. Cela sera annoncé de cette façon dans le Fly, les convocations seront envoyées par mail au moins deux semaines à l'avance, comme prévu par la loi.

Réunion suivante

Le 15 décembre par téléconférence.

Fly

Olivier enverra un texte concernant Marche ou Vole.

Il faut faire un appel à la cotisation.

Il faut aussi publier les nouveaux brevets ainsi qu'une explication du pourquoi et comment, Jean-Yves s'en charge.

On pourrait aussi mettre un article « retro » d'un ancien Fly. Jean essaiera de trouver quelque chose.

Geozones

Olivier a fait la liste des sites avec leurs coordonnées et points de contact, ils seront présentés à la réunion de concertation BELANC en décembre ou janvier.

Glider areas

Olivier résume les travaux du groupe de travail, qui cherche une solution de live tracker plus universelle et démocratique. Pour la développer il faudrait un petit budget de 200 € afin de pouvoir faire des essais. Ce budget est approuvé.

BPO 2021

Le club des Potes en Ciel se désiste pour l'organisation du BPO en 2021 car il est presque impossible d'avoir des réponses des autorités en France lors de cette crise COVID et le temps avance.

Nathanaël, Aron et William regardent pour trouver des alternatives.

BPC 2021

Les frais d'abonnement pour le logiciel sera payé par la FBVL comme les dernières années.

Balises météo

Olivier montre certaines fonctionnalités des balises qu'il a étudié (Holfly et iWeather) et également celle qui a été proposée par le club des Ailes du Levant (Sencrop). Les prix quand-même assez conséquents et d'autres éléments sont mis en avant. Le choix est fait de mettre la même balise sur tous les sites FBVL qui en seront équipés.

Olivier fera un tableau comparatif des trois balises pour la réunion suivante.

Brevets et formations

La demande d'Olivier Gillot pour pouvoir faire son stage d'évaluation pour le brevet de Moniteur en même temps que son stage dans une école étrangère, est refusée. Le stage d'évaluation doit se faire dans une école Agréée par la FBVL avec laquelle il n'a pas de liens financiers et où il n'a pas été formé. Robin est d'accord qu'Olivier vienne pour cela chez Airsport.

Rapporteur: Jean.

COTISATION ET ASSURANCE FBVL 2021

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 avait décidé de maintenir la cotisation 2020 au même niveau qu'en 2019, mais ensuite **l'assemblée générale de février a décidée d'une petite augmentation pour 2021 (voir tableau).**

Les membres ont 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 » 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.

	<u>Sans assurance (1)</u>	<u>Avec assurance (2)</u>
Membre normal	75 €	100 €
Première affiliation	60 €	85 €
Après le 31 août 2020	30 €	55 €
Fly! en format papier	+ 35 €	+ 35 €
Cotisation Premium (soutien aux sites)	+ 40 €	+ 40 €
Assurance RC passagers biplace (3)		+ 55 € / + 150 € / + 300 €
Assurance moteur auxiliaire (4)		+ 30 €
Carte IPPI 4, IPPI 5 ou IPPI 6 (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), de Pilote XC (IPPI 5 ou de Pilote Biplace (IPPI 6), 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 (AXIS), 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

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 (au plus tôt le 20/12/2020) jusqu'au 31 décembre 2021.

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.