

Hiver 2021

Votre magazine du vol libre en Belgique

Fly!

122

Spécial parachute de secours



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

Olivier Georis

0486 31 34 36

olivier.georis@skynet.be

ADMINISTRATEUR

Jean-Yves Squifflet

0474 555 961

mail jy.squifflet@gmail.com

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

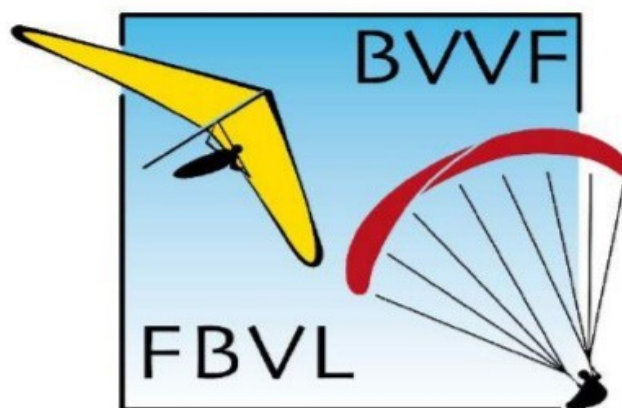
pbn@skynet.be

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	Secours ? Vous avez dit secours ?
8	Le parachute de secours parapente, un équipement secondaire ? Pas vraiment...
9	Défaut d'ouverture du secours : analyse d'un accident mortel
10-11	Les secours, ne rien oublier
13	Gliders Areas Ardennes... bilan 2021, perspectives 2022
14-17	Entretiens sites de Coos et d'Ouren
18-19	Travaux et fiche technique sites d'Anderlues
20-22	Gentlemen's agreement 7-Meuses
23-24	Journée de lancer PUC dans la Topsporthal Gent
25	Décès membre fondateur de la FBVL
26-27	SVAS : donnez une nouvelle vie à vos anciens parachutes de secours
28-38	Rapports réunions Organe d'Administration
39-40	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 19 FEVRIER 2022 à 19h30

dans la grande salle du

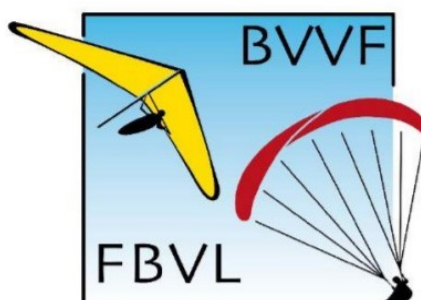
« CENTRUM SINT-MAARTEN », VELDEKE 1 à ZAVENTEM

suivi d'une

CONFERENCE sur le pliage de parachutes par plieur professionnel

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 2019, 2020 ou 2021, perdront leur statut de membre effectif.

Ils pourront toutefois, s'ils ont payé leur cotisation en 2020 et 2021, 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 2021 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 2021 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 2023 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 2022

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 19 février 2022.

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 Organe d'Administration de volontaires qui partagent cet objectif et souhaitent s'impliquer pour assurer le relais avec leur (les) club(s) et les autres pilotes.

Avec le nombre actuel de 8 membres et plusieurs d'entre eux ayant exprimé le souhait d'arrêter, il est indispensable de trouver de nouveaux membres.

En effet, suivant ses statuts, la FBVL ne PEUT PAS fonctionner avec moins de 6 administrateurs 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 de l'Organe d'Administration de la FBVL lors de l'assemblée générale du 19 février 2022.

Lieu et date:

Signature:

Secours ? Vous avez dit secours ?

Le parachute de secours... tout le monde en a entendu parler de ce machin que l'on trimballe tous - ou presque - en permanence au fond de sa sellette quand ce n'est pas – plus rarement – dans un container ventral qui ne manque pas de nous emm... avec son côté encombrant.

Si les parachutes de secours sont aussi communs, pourquoi donc en parler ? Après tout, si on a dépensé tant d'argent pour l'acheter et que l'on continue à dépenser tant d'efforts pour l'emmener sur tous les décors, c'est qu'on est convaincu de son utilité, non ? Et comme on en a un, on a certainement fait tout ce qu'il fallait pour assurer sa sécurité ? Oui, si on veut. Il est effectivement indéniable que la plupart d'entre nous sont convaincus de l'utilité du secours et rares d'ailleurs sont les pilotes qui se sentiraient à l'aise à l'idée de voler sans, en dehors éventuellement de cas précis, en conditions calmes.

Et pourtant... on n'en parle quasiment jamais, et on serait étonnés du nombre de pilotes – principalement des « débutants » bien sûr - qui ne l'ont jamais vu, leur secours. Ils ont reçu leur sellette avec et n'ont jamais osé ouvrir le compartiment ou même approcher leur main de la poignée, de peur de faire une bêtise...

Les pilotes plus anciens ont bien entendu généralement vu leur secours, et ont aussi probablement un peu démystifié son conditionnement dans la sellette. On peut même supposer, sans toutefois en avoir la certitude, que la majorité le replie plus ou moins régulièrement, individuellement, avec des potes ou encore lors de « séances de pliage » en club.

Et pourtant... à chaque événement de « lancer de secours » sur tyrolienne, il y a des parachutes qui ne s'ouvrent pas ou ne sortent même pas de la sellette. N'est-ce pas frustrant de s'être coltiné 1 à 2 Kg de tissu pour rien en se croyant en sécurité ?

Et pourtant... les pilotes qui participent à ces événements font sans doute partie des plus motivés et concernés, et ils ne sont pas en situation de vrai danger. Que donnerait l'exercice en situation réelle sur l'ensemble de la communauté ?

Et pourtant... le parachute de secours est notre **dernière** chance en cas d'incident car son dysfonctionnement ne pardonne en effet généralement pas, comme le confirme malheureusement encore l'accident (mortel) récent dont vous trouverez un compte-rendu dans ce Fly !

Et pourtant... bien utilisé, ce parachute de secours peut vraiment nous permettre d'arriver au sol avec stress peut-être mais sans bobo, comme le prouve le témoignage d'Aline à lire également dans ce Fly !

On n'insistera donc jamais assez sur l'importance de ce secours, de son entretien, de son pliage et de son conditionnement correct dans la sellette. Si on a le moindre doute (ou même parfois si on n'en a pas!), il faut se documenter, se renseigner et, si le doute persiste, il faut impérativement trouver quelqu'un de fiable pour nous aider. Les séances de pliage organisées occasionnellement sont des initiatives intéressantes mais... le gars qui plie avec vous en sait-il plus que vous ? Connaît-il vraiment tous les pièges ? Attention aussi lors de ce genre d'événements de ne pas céder à la distraction ou au leurre du (trop) vite fait, bien fait.

Le traitement du secours n'est pas anodin et aucune étape ne peut être bâclée ou omise, sous peine de risquer une issue fatale ou – au mieux – trimballer son poids inutile pendant un an... autant alors prendre des bières 😊

Conscient que la gestion des secours manque probablement de rigueur, l'Organe d'Administration de la fédé a invité un rigger professionnel à venir nous parler de cette problématique lors de notre prochaine Assemblée Générale. J'ai par ailleurs aussi préparé un petit formulaire avec une check-list générique que vous trouverez dans l'article qui suit celui-ci. Son but est d'aider chacun à s'assurer que chaque étape du conditionnement du secours a bien été correctement effectuée et ainsi limiter les risques d'erreur ou d'oubli. J'espère sincèrement que cette première mouture pourra déjà vous être fort utile. N'hésitez surtout pas à me faire part de vos commentaires et remarques afin de pouvoir l'améliorer.

En attendant, soyez prudents et... bons pliages !

Patrick.

Le parachute de secours parapente, un équipement secondaire ? Pas vraiment...

Un secours, un mot qui fait peur mais qui au final sauve des vies ;-).

Tout pilote espère ne devoir jamais l'ouvrir, mais finalement quand c'est le cas, on est heureux de l'avoir bien aéré, plié, testé en lieu sécurisé ou vu les vidéos de David Eyrault sur le lancer de secours. Vidéo qui peut prêter à sourire en se disant qu'il suffit de le sortir et de le lancer... mais non ce n'est pas si simple surtout dans une situation aussi stressante où la moindre seconde compte et où tu n'as qu'une seule chance...

Je vous raconte mon expérience...

Cette année, lors d'un vol, j'ai eu un accrochage avec un autre parapentiste. J'étais en thermique, je me trouvais plus bas et le pilote ne m'a pas vue ou peut-être trop tard... Son passager, comme c'était un biplace, s'est pris les pieds dans ma voile. Peut-être avons-nous tous les deux loupé un micro moment, un regard qui nous aurait permis d'éviter cet accrochage... je ne le saurai jamais.

Ma première réaction a été "m... quel con". Ensuite, tu vois que tout est emmêlé et que sauf un miracle, ta voile ne va pas se démêler toute seule et revoler d'elle-même... A ce moment-là, je n'ai plus attendu, j'ai lancé mon secours en repensant à ce que j'avais appris. Mon regard a suivi l'ouverture... et ouf j'ai vu qu'il s'ouvrait correctement. Je pense que le fait d'avoir tiré mon secours 2 fois en tyrolienne fait que le geste ne m'était pas inconnu et qu'il était resté ancré dans ma mémoire. Ensuite, je me suis dit : je dois affaler ma voile... sauf que je n'en avais plus... elle était enroulée autour du pilote et son passager... Pour ma part, je n'ai pas eu l'impression de "tomber" dans le vide, mais peut-être c'est mon cerveau qui me protège et occulte cette partie car je sais, par contre, que pour ceux qui m'ont vue "tomber" du décollage ce fut impressionnant... L'autre pilote, a eu de son côté les

bons réflexes également, son secours étant aussi lancé et sa voile affalée.

Après j'ai entendu qu'on me disait à l'oreille... « prépare-toi à l'impact » et là tu te concentres sur ton environnement en te demandant où tu vas atterrir... et tu te prépares aux différentes possibilités... d'un côté j'ai vu des grands sapins mais de l'autre côté, par contre c'était les falaises. Finalement, ce fut un sapin, une branche bien haute (30m) qui m'a accueillie et plus bas les 2 autres personnes... tous les 3 sur le même arbre, mon secours toujours au vent et

gonflé. Aucun de nous 3 n'a été blessé... La suite fut la venue de l'hélico, le rappel le long du tronc, démêler la voile... le retour sur la terre ferme... et finalement le retour en vol dès le lendemain...

Finalement, nous nous en sommes très bien sortis, personne n'ayant été blessé et ayant eu tous les deux les bons réflexes dans le bon timing. On ne sort pas indemne de ce type d'incident. Voler reste compliqué, surtout lorsqu'il y a du monde en vol. Il faut apprendre à retrouver confiance en soi et dans les autres. Aujourd'hui, je suis encore plus prudente, j'essaie d'encore

mieux anticiper, me mettre à la place de l'autre, d'avoir un œil partout, de montrer du regard mes intentions et de me dire que lorsque la concentration n'est plus à 100%, il faut mieux renoncer et aller se poser. Un seul moment d'inattention peut avoir de graves conséquences. Ceux avec qui je vole et qui étaient présents disent également que finalement ça leur a aussi apporté du positif... ils ont tous checké leur parachute, fait une poignée témoin à leur vol suivant et sont plus attentifs à leur environnement.

Je terminerai en disant ... merci à tous les pilotes qui m'ont encouragée et aidé à continuer à voler et à mon plieur de secours 😊

Aline.



Défaut d'ouverture du secours : analyse d'un accident mortel

La DHV (fédération allemande de vol libre) a diffusé récemment un rapport concernant un accident mortel survenu cet été en Allemagne.

Ce rapport est particulièrement interpellant, et pas à cause de l'incident initial – une autorotation avec une petite cravate sans doute elle-même causée par une fermeture asymétrique – ni à cause du manque de réaction initial, malheureusement trop fréquent même chez des pilotes expérimentés. Non, ce rapport est interpellant parce que le pilote a finalement lancé son parachute de secours, suffisamment haut pour qu'il ait le temps de s'ouvrir et... qu'il ne s'est pas ouvert... du tout.

Il ne s'est en effet pas « juste » emmêlé dans le cône de suspentage du parapente, ce qui peut arriver dans certaines configurations défavorables. Non, il était bien dégagé et n'est juste jamais sorti du pod... On entend parfois dire qu'un parachute finit toujours par s'ouvrir, même mis en boule dans un sac poubelle, et certains ont même fait des essais réussis sur tyrolienne, mais cet accident malheureux est la preuve que ce n'est pas le cas et donc un exemple parfait pour démontrer à ceux qui en douteraient encore l'importance du parachute de secours et surtout de son installation correcte. S'il avait fonctionné correctement, il semble évident que l'issue fatale aurait pu être évitée.

Mais pourquoi donc ce parachute ne s'est-il pas ouvert ?

On entend souvent parler du risque de défaut d'extraction (du pod du compartiment de la sellette) dû à une liaison trop courte entre la poignée et le pod. Lorsqu'on tire, on tire donc directement sur le pod et pas sur les « aiguilles » qui maintiennent le compartiment fermé. C'est d'ailleurs une des raisons qui justifie les tests d'extractions systématiques conseillés.

Pour éviter que cela arrive, certains fabricants allongent fortement cette liaison. Comme ça, on peut attacher n'importe quel pod, avec n'importe quel point d'attache, et il n'y a plus de soucis ; l'attache sera toujours assez longue pour permettre l'extraction. Oui, sauf que trop, c'est trop, et si la liaison est suffisamment longue pour permettre à la poignée d'aller s'emmêler dans les suspentes du parachute, cela peut provoquer une catastrophe... comme le nous le rappelle assez brutalement cet accident.

L'enquête de la DHV a en effet conclu que c'est cette poignée d'extraction du secours – assez rigide de surcroît – qui a empêché le pod de s'ouvrir et donc le parachute de se déployer. Pour ceux qui le souhaitent, le rapport d'accident complet (très intéressant, surtout la photo finale) est disponible sur le site de la DHV :

https://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/files/2021/Sicherheit_2021/Accident_report_Werfenweng_12_8_2021.pdf

L'important dans un accident, c'est d'en tirer des leçons et de rechercher les erreurs commises. Pas pour jeter la pierre aux responsables, mais juste pour éviter de les reproduire. A qui donc la « faute » ici ?

Sans doute en (grande) partie au fabricant qui a conçu une poignée avec une attache aussi longue. 40 cm alors qu'un pod « standard » mesure autour des 30 cm, c'est nettement excessif et la porte ouverte à ce genre de problème. De plus, comme également relevé dans le rapport, cela peut rendre l'extraction et le lancé difficile si on a des petits bras. Les deux fabricants (de la poignée et du secours) ont d'ailleurs diffusé des avis de sécurité suite à l'accident... mieux vaut tard que jamais :

<https://www.bvvf.be/wordpress/wp-content/uploads/2021/10/KR2-20102021-EN.pdf>

<https://www.finststerwalder-charly.de/images/stories/startseite/news/sicherheitsmitteilung/safety-note-charly-reserves-2021113.pdf>

Ceci étant, l'installateur du pod dans la sellette qui a attaché cette fameuse poignée, qui que ce soit, n'a pas vraiment fait preuve de beaucoup de conscience (compétence?) non plus. Il aurait pu (dû) se rendre compte du risque posé par la longueur excessive et raccourcir l'attache. Comment ? Simplement en faisant un « bête » nœud comme le préconise maintenant le fabricant dans son avis de sécurité...

Donc, finalement, la leçon à tirer de cet accident est que, lors du pliage et de l'installation d'un parachute de secours, le moindre détail est (ou peut devenir) vital. Il ne faut entreprendre ce travail qu'en parfaite connaissance de cause et / ou s'adresser à quelqu'un de compétent pour le superviser.

Perdre la vie pour un simple nœud... un peu dommage, non ?

Patrick

Les secours, ne rien oublier

Le pliage du secours n'est pas tout ! Une bonne partie des problèmes vient d'une installation incorrecte du parachute dans la sellette. Les causes en sont principalement de deux types :

- Le matériel peut être mal conçu (rare) ou – plus souvent – composé d'éléments incompatibles entre eux. Les « combinaisons » sont en effet innombrables et donc pas forcément toutes testées, surtout en conditions réelles.
- Une erreur humaine peut survenir lors de l'installation (p. ex. secours pas attaché!) ou du pliage (p. ex. suspente oubliée!). Un moment de distraction est très vite arrivé et une fois que l'on a tout refermé, on ne sait plus s'en rendre compte avant... éventuellement trop tard !

Dans tous les cas, l'issue d'un problème peut être fatale comme le démontrent nombre de tests d'extraction ou – plus tristement – d'accidents réels. On doit donc tout faire pour détecter les incompatibilités et éliminer les erreurs.

En aéronautique on utilise souvent des check-list pour s'assurer de ne pas oublier l'une ou l'autre étape d'une procédure, c'est un moyen réputé simple et efficace pour limiter les risques d'erreurs. Malheureusement, dans le microcosme du vol libre, cette pratique est très peu répandue y compris pour ce qui concerne le traitement de nos parachutes de secours.

Cette lacune est à présent comblée, et voici enfin une tentative d'établissement d'une check-list générique pour assister les plieurs / intégrateurs dans leur travail ! Avant de la présenter en l'expliquant un peu, il est important de préciser que **cette liste n'est pas un manuel** mais seulement une aide pour ne rien oublier. C'est ce qui lui permet d'ailleurs de rester générique malgré la multitude de combinaisons d'équipements : elle énumère ce qu'il faut faire et non comment le faire. Chaque point devra donc être interprété - voire même éventuellement ignoré - en fonction du cas pratique, par des plieurs / intégrateurs compétents, en connaissance de cause.

Une version imprimable en format A5 de la liste est disponible sur le site de la fédé :

<https://www.bvfv.be/wordpress/wp-content/uploads/2021/12/Rescue-checklist-v1.1.pdf>

Le but est en effet de remplir ce formulaire pour chaque pliage / installation en cochant les cases au fur et à mesure de l'avancement. Cela permet également de conserver une trace du travail et d'ainsi savoir à quand remonte le dernier pliage du parachute. Pour rappel, un parachute de secours doit être replié au moins une fois par an et idéalement deux fois.

Si comme je l'espère vous utilisez activement cette liste, n'hésitez bien entendu pas à rapporter les éventuels manquements constatés ou à suggérer des améliorations.

Voici cette première version de la liste. Bonne lecture et bon pliage !

Patrick

Check-list gestion de secours

Informations

PliEUR(s) :

Intégrateur(s) :

Date du pliage : Date de l'installation :

[Le pliage et l'installation peuvent se faire séparément, par des personnes différentes.](#)

Parachute (marque, modèle, année, n° de série)

[Les références du parachute pour mémoire, sorte de « certificat » pour savoir quand, comment et par qui il a été « traité ».](#)

Sellette (marque, modèle)

[Cela peut aussi être un container ventral, spécifique à une sellette ou non.](#)

Pod utilisé : secours / sellette / autre (biffer les mentions inutiles)

[La sélection du pod utilisé est critique et il est important de la noter.](#)

Remarques :

[Toute remarque pertinente concernant le contrôle, le pliage ou l'installation.](#)

Contrôle

- Pas de déchirures dans le tissu
- Pas de taches éventuelles ayant fragilisé ou rendu collant le tissu
- Vérification des coutures
- Vérification de l'état des suspentes

[Le contrôle doit être plus minutieux si le parachute a été utilisé ou peut être plus succinct si on est certain qu'il n'a pas été abîmé ou mouillé.](#)

Vérification de la disposition correcte des suspentes
Une seule suspente « coiffante » peut empêcher une ouverture correcte. Voir le manuel.

Connexion(s) suspentes – élévateur(s) correcte(s)
A priori pas un maillon mais un nœud en tête d'alouette, bien fait... à vérifier

Centrage correct de l'apex
Seulement sur certains parachutes.

Choix du pod utilisé (celui fourni avec le secours ou la sellette)
Il faut faire le choix du pod **avant** de commencer le pliage...

Compatibilité du pod utilisé avec le secours ET avec la sellette
... et s'assurer que ce choix est le bon (voir les manuels respectifs).

Vérification du bon état du pod
Attention aux déchirures, taches d'humidité / moisissures, élastiques détendus...

Pliage du secours

Disponibilité du manuel de pliage du fabricant
Indispensable, toujours **la** référence, même pour les riggers professionnels.

Compréhension de la méthode de pliage du fabricant
Cela semble évident mais certaines procédures sont parfois complexes et / ou mal expliquées.

Nettoyage de l'espace de pliage
Il faut qu'il soit un minimum propre !

Inventaire du matériel initial
Pour comparer en fin de processus, voir plus loin.

Respect du pliage préconisé par le fabricant
C'est à priori le **seul correct**

Récupération du matériel utilisé pour le pliage (suspente!!!)
Oublier un poids est peu probable, mais une suspente c'est vite arrivé (si, si!)... et ça **rend le parachute tout à fait non fonctionnel et donc inutile !**

Nouveaux élastiques pour lover les suspentes (ou lover en 8)
Récupérer les vieux élastiques est une très mauvaise idée car ils risquent de « fondre » et de coller les suspentes. Si on en a pas, mieux vaut ne pas en mettre du tout et lover en 8.

Longueur de suspentage suffisante laissée hors du pod
Elle doit notamment permettre de ne pas lancer le secours et est en principe spécifiée dans le manuel de pliage.

Test d'ouverture du pod (juste avec le poids du secours)

Il doit s'ouvrir avec son seul poids mais pas trop facilement non plus (sinon il y a risque d'ouverture dans la poche de la sellette).

Installation dans la sellette

La poignée n'est pas trop courte (pour permettre l'extraction)

La poignée n'est pas trop longue (pour éviter les emmêlages)

En principe, la longueur de la poignée devrait être correcte mais un accident mortel récent a prouvé le contraire. Se renseigner impérativement s'il y a le moindre doute.

La poignée est attachée correctement et au bon endroit sur le pod

Il y a parfois plusieurs points d'attache, voir le manuel pour choisir le bon.

Connexion(s) secours – sellette correcte(s) et sécurisée(s)

Lancer son secours et le voir partir tout seul en continuant à descendre à toute vitesse n'est pas une expérience souhaitable. C'est tellement évident qu'on pourrait l'oublier !

La taille du compartiment de la sellette est adaptée à celle du pod

Trop petite, il ne rentre pas et trop grande, il risque de tourner et de s'emmêler à l'intérieur. Dans certaines sellettes, la taille de la poche peut (doit) être adaptée.

Le pod est mis dans le bon sens dans le compartiment de la sellette

Voir le manuel de la sellette.

Le parcours des éleveurs du secours est correct (à l'extérieur)

Le risque existe surtout pour les containers ventraux ou les biplaces.

Le compartiment de la sellette est correctement fermé (dans le bon ordre)

Il est parfois possible de fermer les volets dans un ordre incorrect et cela risque d'empêcher l'ouverture du compartiment et donc l'extraction du secours.

Vérification

Test d'extraction

En principe à faire à chaque fois pour valider l'intégration, idéalement en étant dans la sellette suspendue à un portique. Certainement **indispensable** en cas de changement de matériel.

Inventaire du matériel final (rien ne doit manquer)
Suspentes, poids, pinces... **on doit retrouver tout le matériel** que l'on avait dans l'inventaire initial... sinon il est resté dans le pod. Danger de mort !!!

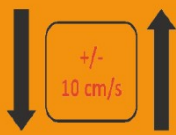
Bon travail !

AIR³

NEW GENERATION FLIGHT PHABLET



"ALL IN ONE" RUGGED ANDROID 7" VARIO GPS PHABLET



ACCURATE
VARIO



POWERFUL
GPS



LIVE
TRACKING



100%
ANDROID



RUGGED 7"
IPS SCREEN



OPTIMISED
READABILITY



PHONE &
MESSAGES



XCTrack
COMPANION

PARAGLIDER - HANG GLIDER - PARAMOTOR - GLIDER - BALLOON

COLOR MAP
NAVIGATION (XC)



THERMAL
ASSISTANT



AIRSPACE
ASSISTANT



IDEAL FOR
COMPETITION



Contact: info@fly-air3.com - WWW.FLY-AIR3.COM - +32495249656

Gliders Areas Ardennes... bilan 2021, perspectives 2022

Bonjour à tous,

L'année 2021 arrive presque à son terme et le moment est idéal pour jeter un petit regard dans le rétroviseur et penser à préparer la prochaine saison.

Nous tenions à partager avec vous l'état de la situation du projet Gliders Areas Ardennes (aka GAA), maintenant que la période d'activité est terminée (Pour rappel, les GAA sont actives du 15 Mars au 15 Octobre).

Comme vous le savez maintenant certainement toutes et tous, nous avons signé courant juillet la side letter qui officialisait l'accord « GAA pour parapentistes et deltistes » entre la FBVL, les représentant de la Composante Air, ceux du Centre National de Vol à Voile et ceux du Royal Verviers Aviation.

Nous tenons d'ailleurs à les remercier pour la confiance qu'ils nous ont accordés.

Depuis juillet, il s'en est passé des choses, et de nombreuses personnes parmi nos membres ont continué à s'investir énormément dans le projet.

En effet, dès le mois d'août, les notes du cours « XC GAA » étaient finalisées et une première version du questionnaire d'examen était prête (les liens vers ces documents se trouvent à la fin de cet article).

Très rapidement les premières sessions de « cours-examens » ont été organisées. Pas moins de 4 sessions ont pu vous être proposées et plusieurs dizaines de nos membres ont pu déjà se former et recevoir leur licence XC GAA.

Tout ceci n'aurait pas été possible sans le travail précieux de personnes telles que Bertrand Fontaine, Quentin Debras, Lode Spruyt,.....

D'autres sessions de formation seront organisées et il est prévu qu'y participent les moniteurs FBVL. En effet, et cela était envisagé dès le départ, les moniteurs FBVL auront bientôt la possibilité de donner les formations XC GAA et faire passer l'examen. Ceci devrait nous permettre de vous

proposer de nombreuses sessions de formation-examen, dans les deux langues.

Fin octobre a eu lieu la réunion du « BELANC » (il s'agit de l'instance qui réunit les différents acteurs en charge de l'espace aérien, DGTA, Composair, Skeyes, aéroclub, ...) et l'un des points à l'agenda était l'évaluation du projet GAA et plus particulièrement de l'intégration des parapentistes et deltistes au projet.

Le constat général est que l'intégration s'est faite sans heurts, de manière fluide et transparente. Bien que rien ne soit jamais acquis, les signaux sont au vert pour que l'accord soit reconduit pour la saison 2022.

La réunion de début d'année du BELANC devrait officialiser ce point et nous espérons pouvoir venir avec une bonne nouvelle lors de notre prochaine assemblée générale.

Je terminerai ce petit article par quelques remerciements. Tout d'abord à vous tous, nos membres, qui nous avez fait confiance en nous mandatant à l'AG pour négocier cet accord en votre nom. Ceux parmi vous, qui ont été les premiers à être certifiés et qui avez montré que vous saviez respecter l'accord en « volant dans les clous ». Remercions encore une fois ceux qui ne comptent pas leur temps pour faire avancer le projet et ceux sans lesquels tout ceci n'existerait pas, qui ont été il y a quelques années déjà les pionniers de ce projet.

Lien vers le cours et les questions (dans les dernières planches):

<https://www.bvuf.be/wordpress/wp-content/uploads/2021/12/%C2%B0-Glider-Ardenne-Area-Training-11-12-21.pdf>

Olivier Georis.

Entretien sites de Coo

Jean-Claude Collée et le club Aérolosirs ont pris en charge l'organisation de l'entretien des deux décors de Coo.

La coupe des bouleaux a eu lieu le samedi 9 octobre. Présent sur le site de 10 à 16 h :

Pascal Grégoire, Jonathan jP, Yves Pi, Jonas + femme et deux enfants, Alain lo, Claudy L., Nicolas B., Geoffrey S. + enfants, Ronald, Jean-Claude.

Un grand merci à eux et au club Aéroloisirs !





Travaux à Ouren

Dimanche 10-10-2021 : nettoyage du déco.

Organisation de Marc Zeyen, Pascal Grégoire, Alain Lorenzo, Mathéus François, l'indien...

Un grand merci à eux et au club Aéroloisirs !





Site d'Anderlues - interventions d'entretien

Afin de minimiser les risques d'incidents aux décos et atteros émis depuis longtemps et sans cesse rappelés par la FBVL, les entretiens des sites sont soutenus financièrement par la FBVL et le club des ailes du levant pour les terrils de notre région.

Il est rappelé que la responsabilité de chaque membre ou utilisateur étranger est engagée pour assurer la sécurité, l'entretien, la pérennité des sites et ce pour garantir un terrain de jeux correct pour tous.

L'activité sur terril a l'avantage outre d'éviter de longs déplacements, d'agir pour le maintien physique, mental et social et de conserver les automatismes liés à l'activité (prévol, réflexions, décos, atteros).

L'activité parapente sur les terrils est accessible à tous, Anderlues est à considérer comme "pente école" vu sa situation.

Merci aux intervenants bénévoles qui ont œuvrés à l'entretien de ce site en fonction de leur disponibilité ainsi qu'aux futurs membres qui seront sensibilisés par cet article.

Chacun a la possibilité d'agir pour sa propre sécurité et celle des autres en consacrant un peu de temps.

Il existe sur WhatsApp un groupe Anderlues et vous y êtes les bienvenus (on pense au nettoyage annuel). Vous pouvez vous rendre sur le site internet des Ailes du Levant et envoyer un mail : <https://www.lesailesdulevant.be>

Liste des travaux :

- Aplanissement de l'atterro côté Nord
- Ensemencement (on va réensemencer une 2^{ième} fois le printemps prochain)
- Coupe de la couronne d'arbres en Nord
- Regroupement en tas des résultats de la coupe

Personnes présentes :

Jean Aerssens, Ivan Debiasio,
Marc Opdebeek.

Un grand merci à ces personnes et au club des Ailes du Levant ! (note du rédacteur).



Julien Crête et une équipe de RTL Tvi est venu faire un petit reportage sur le parapente au terril du Roton, voici le lien :

<https://www.rtl.be/info/video/792983.aspx>

Site d'Anderlues : fiche technique

C'est une Pente Ecole.

Site dans la CTR de Charleroi : interdiction de monter juste un petit soaring est toléré.

Orientations

Soaring : N / NNE / NNO / S

Ploufs possibles: ONO / ENE / NO / NE / S

Stationnement côté sud le long de la N9.

Le **métro** Charleroi Anderlues s'arrête devant le terril, arrêt Surchiste.

Interdiction d'atterrir dans :

- les champs sauf après la récolte et avant l'ensemencement suivant.
- la prairie en Ouest.

En Nord :

- Poser sur chemin goudronné ou le long chemin en terre atterro aménagé.

La clôture est enlevable au début de l'atterro aménagé, ne pas oublier de la remettre.

En Sud :

- Dans le zoning tant qu'il ne sera pas utilisé

- Chemin Fluxys entre le garage Renault et le bosquet.

Attention turbulences en cas de vent SSO / SSE

Remerciements à la commune de Fontaine l'Evêque !

Jean Aerssens (& Franco Marioli)



Avant les travaux



Après les travaux

Gentlemen's agreement 7 Meuses

Pour diminuer le risque de collision à basse altitude entre aéronefs ayant des caractéristiques de vol différentes, des zones de prise d'altitude privilégiées ont été établies pour d'une part les deltas et les biplaces parapentes (zone A) et d'autre part les parapentes solos (zone B).

La zone A se situe au-delà de l'épaule après le restaurant, la zone B entre le décollage et cette même épaule. La limite supérieure des deux zones se situe au niveau de la première transition blanc-rouge de l'antenne.

Merci de bien vouloir tenir compte de ces zones lorsque les deux types d'aéronefs sont en l'air en même temps afin d'éviter de potentiels accidents graves nuisibles à notre activité.

Dans toutes les zones, les règles habituelles de priorités restent en tout cas d'application.

La commission sécurité a décidé de promouvoir pour le site des 7 Meuses l'accord ci-dessus qui devrait grandement contribuer à plus de sécurité active mais surtout passive pour tous.

Voici les différentes raisons qui ont motivé cette décision :

- 1) diminuer le risque de collision à basse altitude où l'efficacité du parachute de secours est peu probable.
- 2) surfréquentation du site.
- 3) regain d'intérêt pour le deltaplane.
- 4) volume d'ascendance exploitable très étroit en basse couche.
- 5) proximité du relief.
- 6) performances différentes des aéronefs :
 - vitesse taux de chute mini (ou décrochage) supérieure pour les deltaplanes et parapentes biplaces.
 - taux de chute des parapentes solos inférieur.
 - stabilité en roulis des parapentes supérieure.
 - maniabilité et manœuvrabilité différentes.

Pour rappel, l'ascendance dynamique n'est pas homogène. Le volume exploitable est beaucoup moins important en basse couche. Par conditions faibles, le moindre écart pour céder la priorité risque de vous faire perdre l'ascendance. Les aéronefs ont donc tendance à voler très proches les uns des autres et également très proche du relief. Les vitesses, envergures, manœuvrabilités, maniabilités et stabilités en roulis différentes aggravent cette situation.

Une collision à cette hauteur ne permettrait pas une utilisation efficace du parachute de secours.

Plus haut, le volume de l'ascendance est beaucoup plus important. Il permet de garder un écart plus grand et donc une distance plus importante entre les aéronefs.

En cas de collision, la hauteur permettrait l'utilisation efficace du parachute de secours.

Deux zones de prise d'altitude en basse couche ont été établies, représentées sur la photo ci-dessous.



La limite latérale se trouve au niveau de l'épaule (rocher). La limite haute de ces zones se situe au niveau de la partie supérieure de la première partie blanche de l'antenne.

Le volume au-dessus ne change pas et reste un secteur commun.

Nous sommes convaincus que cet accord va contribuer à plus de sécurité pour tous.

En comprenant les caractéristiques de vol différentes des aéronefs, plus particulièrement le taux de chute supérieur des deltaplanes / parapentes biplaces, il est facile de comprendre qu'il y aura très peu de contraintes.

Prenons comme exemple différentes vitesses de vent sur le site:

15km/h: uniquement les parapentes tiendront et tout le site sera disponible.

18km/h: les deltaplanes /parapentes biplaces tiendront à peine dans leur zone et les parapentes solos seront dans le secteur commun. Excepté pendant la montée qu'ils effectueront dans leur zone de prise d'altitude.

A partir de 20km/h tout le monde sera dans le secteur commun.

Nous comptons sur votre bon sens, responsabilité et ouverture d'esprit pour respecter cet accord qui contribuera à plus de sécurité pour tous.

Merci pour votre collaboration.

Journée de lancer PUC dans la Topsportal Gent réussie

En effet, nous revenons sur une journée de lancer réussie dans la salle de sport de haut niveau à Gand!

Tous les préparatifs avaient été faits, puis le dernier jour il y a eu un comité de consultation gouvernementale qui a commencé à 9h00 et s'est terminé par une conférence de presse à 15h00.

Ouf, rien n'avait vraiment changé pour nous... on pouvait y aller... quel soulagement et maintenant toutes les mains à la pâte !

Préparations le vendredi soir et tôt le samedi matin pour préparer la salle par l'équipe du club PUC.

Comme d'habitude, il y avait environ 100 personnes inscrites, avec le dernier jour quelques désistements sous la pression Corona, mais aussi quelques inscriptions lorsque la rumeur a circulé que cela pouvait quand-même se faire.

Financièrement nous sommes un peu courts, mais ce n'est pas grave, l'objectif de pouvoir lancer, contrôler et plier 100 secours est quand-même un objectif beaucoup plus important.

L'organisation s'est impeccablement déroulée, comme toujours. C'est dû à l'engagement volontaire de nos membres, pour lequel nous les remercions beaucoup.

Pour la vérification des « covid safe ticket », les inscriptions, les harnais, les conseils, les lancers et le démontage... partout il y avait des personnes pour offrir de l'aide et guider les participants.

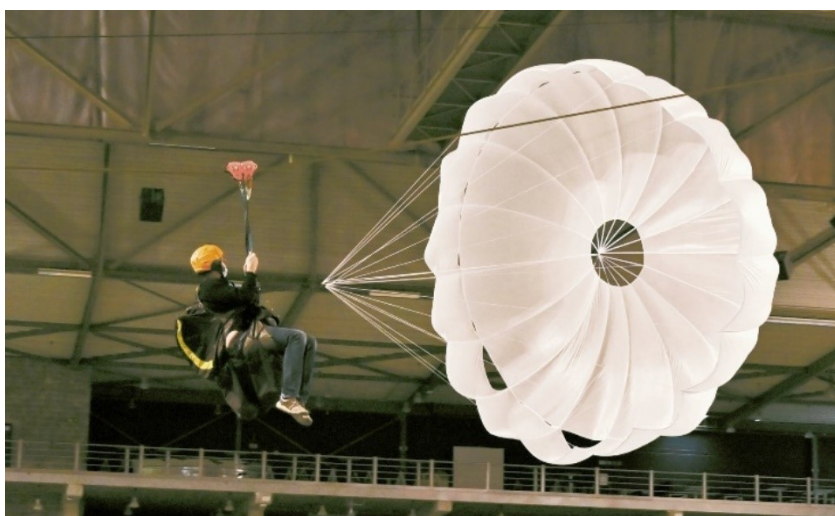
Après l'exercice, il y avait comme d'habitude la possibilité de déguster une délicieuse crêpe ou un hamburger.

La conférence très appréciée de Philippe Mal sur les assurances a été suivie par environ 50 visiteurs.

Un problème compliqué, plein de petites lettres... beaucoup d'interaction entre les pilotes et Philippe.



Beaucoup de questions des pilotes et des réponses claires de Philippe.



Parlons des lancers...

Il y a beaucoup de secours qui se sont rapidement bien ouverts, heureusement, c'est pour ça qu'on le fait !

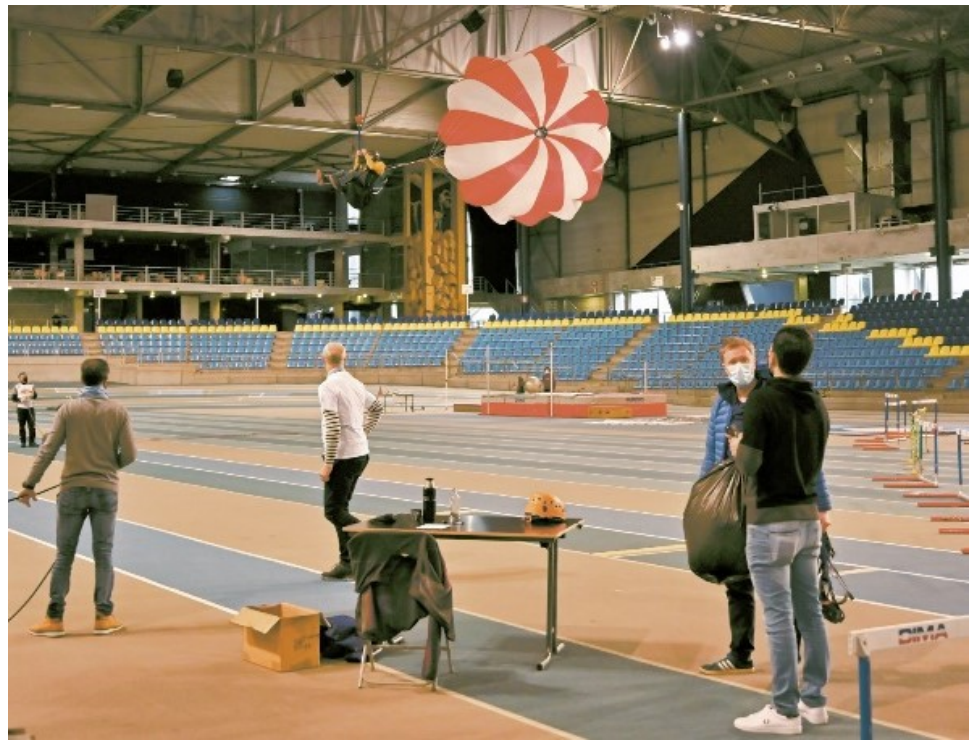
On a remarqué que des difficultés d'extraction, ou de laisser tomber, ou simplement de jeter vers le bas, provoquent de nombreux mètres de perdus et une ouverture tardive. 14/100 lancers.

Avec cela, nous voulons également attirer l'attention sur la vitesse et l'action consciente du pilote!



Vous pouvez vraiment vous entraîner à cela le jour des lancers dans des conditions sûres, dans une situation réelle simulée.

Le fait de ne pas avoir été aéré et plié récemment aura certainement également contribué à une ouverture plus lente.

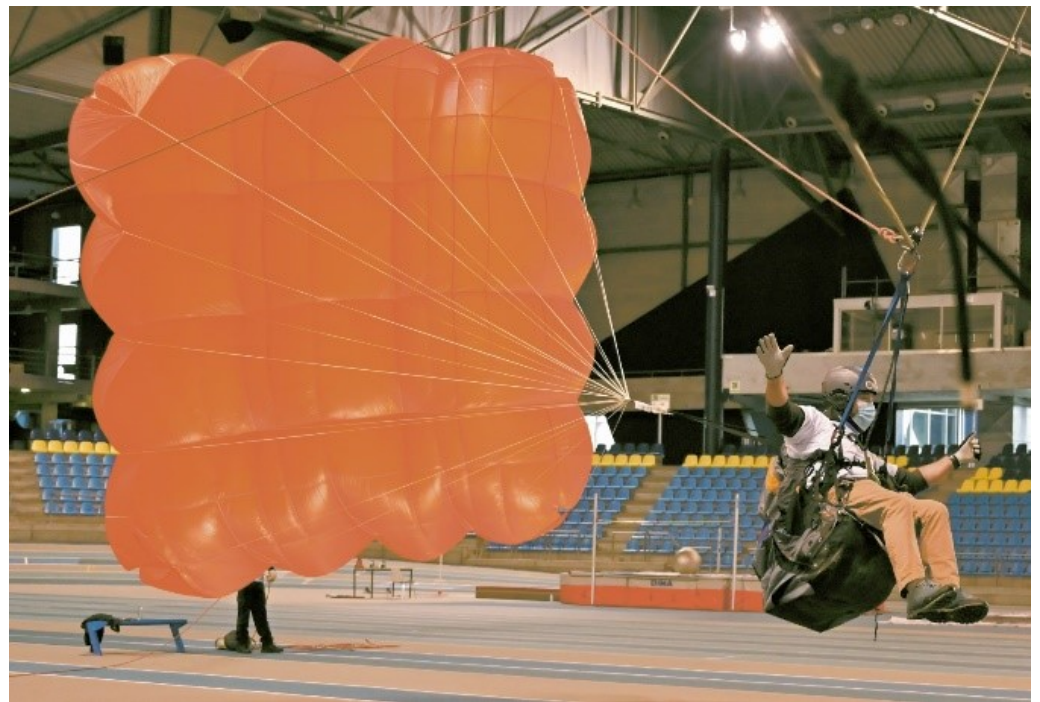


Pour 4 sur les 100 lancers, c'était grave, ils ne se sont jamais ouverts.

La boucle finale qui referme le POD: trop longue ou l'épaississement en fin des suspentes tiré à travers de l'élastique.

Une ligne au-dessus de la coupole principale (line-over) et une poignée qui se trouvait emmêlée dans les suspentes.

En raison d'une mauvaise installation du POD dans le harnais (insérez d'abord les boucles de suspentes restantes dans le harnais, puis insérez le POD.) Si le POD est trop petit pour le compartiment dans le harnais, les cordes peuvent également se déplacer librement et occasionner un line-over (insérez une éponge en profondeur du compartiment).



Tout le monde se souvient de l'accident grave cette année à Coos... une collision en vol, une chute à deux d'environ 50 mètres...

Un pilote a eu le sang-froid et la réaction de lancer immédiatement le secours... le 2ème pilote n'a rien fait...

S'il aucun des deux avaient lancé son secours, nous aurions probablement eu 2 collègues pilotes morts... maintenant le deuxième pilote était également accroché au secours du premier.

Je n'ose pas y penser... Nous croisons les doigts pour un prompt rétablissement!

Donc, le message est de venir lancer son secours chaque année !

De cette façon, vous vous entraînez en tant que pilote et en même temps votre matériel est vérifié et, espérons-le, bien installé.

Cela peut être d'une importance vitale.



Vous pouvez visionner un petit film de la journée ici:

<https://www.facebook.com/hans.fore/videos/933187934248867>

Merci pour la coopération de nos membres Puc.

A la Topsorthal de Gand.

A Philippe Mal pour la conférence.

A la FBVL.

Pour le PUC,

Hans Foré (Photos : Daniël Robberechts)



Décès membre fondateur de la FBVL

Louis Dombard nous a quitté.

Louis a créé la première école de delta à Overijse en 1974.

J'avais fait quelques vols en 1973 et c'est sur cette petite pente située Sint-Annastraat à Overijse que je l'ai rencontré.

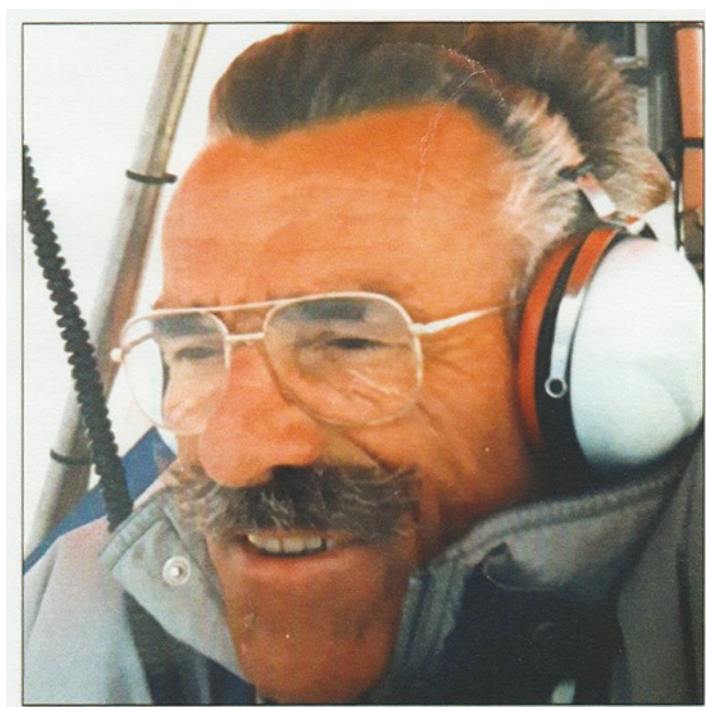
Louis avait un atelier de construction de caravanes à Overijse; il avait appris à voler en France et de retour en Belgique il a créé la Brussels Delta School et a commencé la construction des ailes delta.

Il possédait une maison en France à Moustier Ste Marie et c'est là que nous avons fait nos premiers grand vols.

Il participera en 1976 à la création de la FBVL et plus tard, ayant arrêté le delta, il s'était mis à l'ULM.

Louis nous a quittés ce 25 juillet, c'était un entrepreneur enthousiaste qui a largement contribué à la diffusion du delta en Belgique.

Dimitri Caloussis



CIVIL AVIATION CAPABILITIES THAT SAVE LIVES.



Photo : Sophie Schueler

SVAS : Donnez une nouvelle vie à vos anciens parachutes de secours !

SVAS et HPI C'est quoi ?

Super Versatil Airdrop System a été développé par l'association Suisse, **Humanitarian Pilots Initiative (HPI)**, pour livrer du matériel comme de la nourriture, des traitements de purification de l'eau, des panneaux solaires ou des médicaments en utilisant des parachutes de secours en fin de vie.

HPI a été créé en 2015 par des pilotes bénévoles qui mettent à profit leurs compétences et leurs expériences pour venir en aide aux personnes. Ils effectuent principalement de la surveillance aérienne en méditerranée pour aider aux opérations de sauvetage avec différents acteurs civils, dont Sea-Watch et pour documenter les actes de violation des droits de l'homme et du droit maritime par rapport aux embarcations de migrants. A côté de cela, HPI a pour ambition de développer d'autres actions comme le système **SVAS**, toujours pour venir en aide aux personnes dans le besoin.

Le système **SVAS** permet des largages de charges entre 30 et 180 kg à une hauteur de +/- 40 mètres (130 pieds) avec une précision de +/- 30 mètres dans des zones difficilement accessible par d'autres moyens de transports, et permet également de livrer du matériel

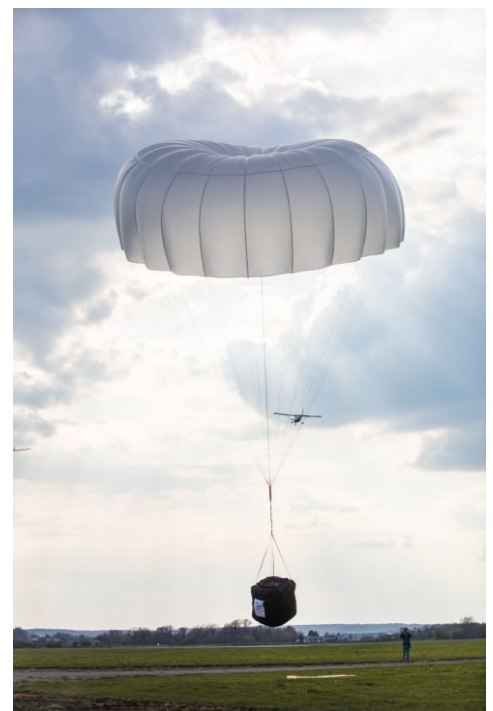


Photo : Sophie Schueler

fragile. Comme le système est innovant mais simple à mettre en place, il peut être déployé par une équipe formée en quelques jours.

Depuis 2018, les tests réalisés avec différents avions ont été concluants ce qui permet de continuer à développer le système partout dans le monde. Dans un premier temps, l'objectif d'HPI est d'offrir ce service aux petites organisations humanitaires locales qui ne peuvent généralement pas investir dans ce type de solutions. Leurs financements proviennent actuellement de donateurs privés, mais l'objectif dans le futur est de continuer à développer le système pour devenir un opérateur compétitif et offrir à moindre coût des services de largages spécialisés aux plus grandes organisations humanitaires.

Comment pouvez-vous aider ?

Au début de l'été 2021, l'équipe d'HPI a effectué plusieurs tests de résistance sur des parachutes en fin de vie avec Alain Zoller de l'atelier **Air Turquoise SA** en Suisse. Ceux-ci ont été concluants et permettent de réutiliser des parachutes de secours considérés comme « trop vieux » ou plus « en état » pour des vies humaines, mais encore tout à fait fonctionnels pour larguer du matériel.

Comme beaucoup de pilotes, d'écoles ou de club, vous avez probablement des parachutes de plus de 10 ans qui traînent au fond de vos placards. Nous vous proposons de les récolter pour les confier à l'équipe d'HPI qui s'engage à continuer des actions de manières désintéressée. Tous leurs volontaires sont actuellement bénévoles et tous les bénéfices sont réinvestis dans leurs opérations au profit des personnes dans le besoin.

Pour ce faire, 2 possibilités :

1. Contacter directement Quentin Courtois qui s'occupe de rassembler et centraliser les parachutes récoltés.
2. **Nous sommes à la recherche de volontaires dans différentes zones du pays pour également récolter et centraliser les parachutes proches de chez lui.** Cela peut-être une école, un club ou tout pilote individuel motivé.



Pour plus d'informations :

- Site web de HPI : <https://www.hpi.swiss/svas-drop-system>
- Vidéo de présentation du projet : <http://urlr.me/Y9XbW>
- Dossier du système SVAS : <http://urlr.me/Sfw1L>



Contact pour la récolte des parachutes :

- quentcourtois@outlook.com

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 15 DECEMBRE 2020

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

Incidents 7-Meuses

Pas de réponse de la part de Philippe H. aux sollicitations de remboursement des frais de décrochage de sa voile au-dessus de la grande route. Un appel sur le site et la page Facebook sera faite afin d'obtenir ses coordonnées car on n'est pas sûr de son adresse mail.

Un autre accident est survenu au pilote FBVL Philippe V., l'analyse de cet accident est faite pour autant qu'elle est possible à base des images vidéo d'un autre pilote en vol. La FBVL souhaite bon rétablissement à Philippe.

On devrait plus attirer l'attention sur le fait qu'il faut le brevet de Pilote et/ou l'autorisation spéciale pour faire des biplaces aux 7-Meuses, on pense à des autocollants qui seraient collés sur le bord du panneau. Jean-Yves relayera cette idée à Stéphane De Roover du club local pour demander leur avis.

Jean-Claude Bodart propose des zones dédiés aux deltas et rigides d'une part et aux parapentes d'autre part en cas de conditions faibles aux 7-Meuses, il a rajouté des illustrations avec ces zones. Ceci est accueilli favorablement et Jean-Yves relayera cela également à Stéphane De Roover pour avis.

Suivi accidents

Il faut rappeler aux membres de déclarer leur accidents dans la base de données de la FBVL, un courrier sera adressé aux membres et aux clubs à cet effet. Patrick fera un texte.

Respect des règlements de site

C'est de la responsabilité de tous les pilotes de faire passer les informations et de faire respecter les règles sur les sites. De plus tout membre FBVL devrait soutenir activement les pilotes ou responsables qui interpellent (poliment) un autre pilote inconnu ou ne respectant pas les règles. C'est la seule façon de pérenniser nos sites.

Assemblée Générale

La date du 30 janvier 2021 est maintenue, mais la décision est prise de ne pas la faire en présentiel, il est

peu probable que cela soit possible à cette date. Une Arrêté Royal a été pris pour rendre les Assemblées Générales possible de façon électronique et cette voie sera donc choisie.

Jean-Yves et Nathanaël se concerteront pour trouver le meilleur moyen pour organiser l'AG de cette façon.

Jean préparera les comptes et Jean-Yves la présentation.

Réunion suivante

Afin de préparer l'AG une réunion est prévue le 11 janvier à 19h30.

Câble treuil Avia Airports

L'achat de ce câble de 1800 m sera subsidié pour un montant de 540 €, car ce club redevient plus actif et le nombre de membres FBVL y est très respectable.

BPO 2021

Aron montre les prévisions budgétaires pour Feltre mais a peur que cela devienne trop cher. Cette option est abandonnée.

Nathanaël parle ensuite d'Ager, et cette option est retenue pour fin août. Nathanaël continue donc sur ce projet.

Balises météo

Une nouvelle firme est en train de se créer avec comme but d'assurer la réparation et le support des balises PiouPiou, que la FBVL avait acheté mais dont certaines étaient tombées en panne (qui se trouvent maintenant chez Louis Neys).

Il est donc décidé de contacter cette firme pour voir si l'option de remettre en marche les balises existantes n'est pas préférable à l'achat de nouvelles balises quand-même onéreuses.

Record du monde et d'Europe de Jochen Zeischka

La FAI a maintenant officialisé le record du Monde et d'Europe en delta de Jochen Zeischka (vitesse sur triangle de 25 km). C'est une première pour le vol libre belge et la FBVL. Une brève a été mise sur le site FBVL et sa page FB. L'Aéroclub Royal de Belgique a envoyé ses congratulations à Jochen et bien sûr la FBVL rejoint l'ACRB pour cette performance exceptionnelle (moyenne de 65 km/h).

(Suite sur page suivante).

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 15 DECEMBRE 2020 (SUITE)

Brevets et formations (suite)

Koen Michiels obtient l'autorisation spéciale pour faire du biplace en parapente aux 7-Meuses.

Il manque encore 30 vols en biplace à Thibault Voglet pour obtenir cette autorisation.

Frank Engelen doit fournir un carnet de vol plus clair et lisible avec tous ses vols en biplace parapente bien

énumérées afin de pouvoir obtenir cette même autorisation.

Denis Debruyne pourra faire sa formation biplace avec Thierry Moreau à partir d'un an après l'obtention de son brevet de pilote, comme prévu par les textes de brevet.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 11 JANVIER 2021

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

Assemblée Générale

La date du 30 janvier 2021 est maintenue, on fera l'assemblée de façon électronique.

Les membres devront s'inscrire à l'avance pour vérifier s'ils sont bien membre effectif et pour recevoir des liens pour participer à la réunion et pour voter.

Nathanaël s'occupera de la « hotline » pour des problèmes informatiques.

Les listes des membres effectifs doivent encore être faits conformément aux statuts. Jean et Nathanaël s'en chargent.

Jean-Yves fait déjà une première proposition pour la présentation.

Le contenu de l'invitation qui doit parvenir à tous les membres 15 jours avant la réunion, est discuté. Jean fera une proposition pour demain. L'invitation doit partir vendredi au plus tard.

Les comptes annuels sont présentés par Jean et acceptés pour soumission à l'assemblée générale.

Le budget 2021 proposé par Jean est amendé et accepté pour soumission à l'assemblée générale.

Réunion suivante

Afin d'accepter les candidatures pour devenir de membre effectif, il y aura une réunion le 28 janvier à 20h par Zoom.

Membres effectifs

Pieter Baele et Frédéric Tétart sont acceptés comme membres effectifs.

BPO 2021

Nathanaël donne la bonne nouvelle que les risques financiers seront entièrement au compte de l'organisateur local.

L'inscription à la FAI (sanction fee) sera récupérée de l'organisation 2020 annulée et il est voté que Jean rembourse cette inscription (375 €) au club Le Potes en Ciel moyennant une note de frais et une preuve de paiement à la FAI. Le nouvel organisateur remboursera par après cette inscription à la FBVL.

Balises météo

Il est décidé de soumettre la décision d'acheter de nouvelles balises météo à l'Assemblée Générale car il s'agit quand-même potentiellement d'une grosse somme d'argent avec toujours les soucis de fiabilité, surtout qu'il y a maintenant pas mal de sites internet qui donnent ce genre d'information.

Equipe nationale de parapente

Pour le championnat du monde en 2021, le Team Compétition a désigné les pilotes suivants pour représenter la Belgique : Dimitri Roman, Lode Spruyt, Thibault Voglet et Joeri Bal.

Brevets et formations

Peter Edel et Marc Jacobs peuvent faire leur formation biplace chez Airsport.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 18 FEVRIER 2021

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

BPO 2021

Les dates du BPO ont dû être déplacées, le BPO aura lieu entre le 10 et le 17 juillet.

Assemblée Générale

L'Assemblée s'est déroulée de manière satisfaisante par Zoom et Electionrunner, tout s'est bien passé au niveau technique avec quelques problèmes mineurs. Cette façon d'organiser l'Assemblée Générale reste une possibilité pour l'avenir, bien que l'aspect social manque. Et le nombre de participants n'était pas grand non plus.

Une critique est qu'on n'a pas assez parlé en Néerlandais, on devra faire attention à cela la prochaine fois.

La date de l'AG suivante est fixée au 29 janvier 2022 ou au 5 février 2022, avec préférence pour la date en janvier. Jean réservera la salle à une des dates données.

Nominations

Jean-Yves termine le mandat statutaire maximal de 5 ans en tant que Président. Il explique le rôle du président, en gros présider les réunions de l'Organe d'Administration et l'Assemblée Générale et se concerter avec Jean pour la gestion journalière. Il se déclare prêt à continuer à assumer certaines tâches qu'il avait pris sur lui, notamment représenter la FBVL à l'Aéroclub Royal de Belgique et l'EHPU et de soutenir pleinement le prochain président et de façon pratique.

Dans ces conditions, et parce qu'il veut mener à bon terme les dossiers des géozones et des glider areas et que le statut de président pourra l'aider pour ce faire, Olivier présente sa candidature comme Président de l'OA, et il est élu à l'unanimité.

Les administrateurs remercient Olivier pour reprendre le flambeau et Jean-Yves pour tout le travail qu'il a fort bien fait toutes ces années.

Beauraing

Jean a reçu un coup de téléphone du fermier de l'ancien atterrissage parlant de la vente de ce terrain,

par contre ce terrain est déjà vendu ensemble avec une parcelle à bâtir.

Le club local des Mousquet'Aires s'est fortement impliqué pour trouver les meilleures solutions au niveau des terrains d'atterrissage et continue sa recherche.

Jean contactera le fermier pour le remercier, et le notaire pour avoir les coordonnées du nouveau propriétaire.

Convention sites

Thierry Moreau envoie une proposition de convention pour terrains d'atterrissage.

Moyennant un petit amendement, cette convention est acceptée.

Jean contactera l'auteur de cette convention (ex-juriste membre FBVL) et Thierry.

Groupe de travail delta

Jean-Claude Bodart propose d'établir un groupe de travail delta qui serait constitué par lui-même, Tom Haagdorens et Jochen Zeischka, afin de faire des recommandations à l'OA. Ceci est approuvé.

Brevets sur sites belges

Une proposition est faite pour imposer le brevet de Pilote sur tous les sites belges, car ce sont en général de petits sites entourés d'obstacles (arbres, maisons, ...). Cette idée est à creuser avec les clubs et gestionnaires de sites et sera soumis au groupe de travail sur la Sécurité, où Patrick la soumettra.

Balises météo

Pieter Baele propose de faire un prototype de station météo pour +/- 200 €. On lui demandera de faire une proposition plus détaillée, Olivier contactera Pieter.

Olivier renverra le tableau des autres balises car certaines données ont changé.

Pascal Lhoas suggère des webcams, mais là aussi il y a un prix (+/- 400 €).

On discutera plus en détail de tout cela la réunion prochaine quand on aura toutes les données.

(Suite sur la page suivante).

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 18 FEVRIER 2021 (SUITE)

Géozones

Le représentant de l'ACRB et de la FBVL à la réunion concernée a obtenu qu'il y ait des zones de protection contre les drones de 800 m de rayon autour des sites répertoriés, et ce jusqu'à une hauteur de 1000 ft AGL (300 m/sol).

Il faudra transférer la liste des responsables des sites pour la cas où une dérogation serait octroyée à un opérateur de drones.

Prochaines réunions

Lundi 22 mars ;

jeudi 29 avril ;

Mardi le 1^{er} juin.

Envoi carnet de vol

Des envois par voie électronique des carnets de vol (scans) seront dorénavant acceptés.

Toutefois, dans ce cas, le nom du candidat devra paraître sur l'attestation de l'examen pratique.

Une courrier sera adressé à tous les moniteurs demandant de rajouter le nom du candidat sur cette attestation, car pour le moment il n'y a pas de place prévue à cet effet dans l'attestation.

Evidemment les candidats peuvent continuer à envoyer leur carnet de vol par la poste.

Examens théoriques

Pour le moment nous ne pouvons rien organiser à l'intérieur, dès que les mesures COVID le permettront on organisera des examens.

Logo FBVL

Jean-Michel Finet a envoyé une proposition pour un nouveau logo qui est bien reçu par les administrateurs.

Brevets et formations

William Sterckx obtient le brevet de Treuilleur delta.

Bert Adams obtient le brevet de Pilote Biplace au Treuil parapente.

Thibault Voglet obtient le brevet de Pilote Biplace au Treuil parapente.

Frédéric Heurion peut faire sa formation d'Aide-Moniteur de parapente chez Fou d'L.

Stéphane De Roover peut faire sa formation de Treuilleur de parapente avec Frédéric Heurion.

Mike Van Damme peut faire sa formation de Pilote Biplace au Treuil parapente avec Thierry Moreau.

Gaetan Mignolet peut faire sa formation de Pilote Biplace au Treuil parapente avec Jean-Yves Squifflet.

Frédéric Heurion peut faire sa formation de Pilote Biplace au Treuil parapente avec Jean-Yves Squifflet.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 22 MARS 2021

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

Houyet

Des contacts ont été établis avec le régisseur de la Donation Royale. Olivier suit le dossier.

Balises météo

L'OA valide le budget très modeste demandé pour la remise en marche des Pioupious. Olivier contacte Raymond Glaude, qui s'est proposé pour ce travail, pour les détails pratiques.

Géozones

Un projet d'Arrêté Royal nous a été transmis et a été vérifié. Les Géozones y auront un rayon d'un demi mile nautique (= +/- 900 m), ce qui semble être le maximum qu'on veut nous octroyer pour le moment. Ces zones ne sont pas des zones qui nous limitent mais des zones de protection contre des drones, qui devront signaler s'ils veulent pénétrer dans ces zones.

Ce projet est approuvé et ce sera communiqué à Baudouin Litt, le représentant de l'ACRB dans l'organe de concertation BELANC. Olivier demandera si on pourra se faire inviter à la prochaine réunion.

(Suite sur la page suivante).

Commission Sécurité et Espace Aérien

Patrick fait le résumé du rapport du CSEA.

La proposition d'obligation du brevet de Pilote sur tous les sites a été jugé contreproductive, cette obligation existe déjà sur certains sites et n'est pas justifiée pour d'autres sites.

Le rôle des Accompagnateurs Club et Observateurs FBVL devrait toutefois être accentué pour aider les pilotes sortant d'école à trouver leurs repères sur les sites Belges et ainsi limiter le risque d'accident. Le rôle des clubs est perçu comme crucial et avant de pouvoir en discuter lors d'une table ronde en présentiel, ce qui est toujours préférable à des réunions par téléconférence, on enverra un texte aux clubs dans lequel on demandera leur avis sur le sujet. Patrick et Olivier rédigeront le texte.

Jean-Claude Bodart a suggéré de départager les 7-Meuses, lors de certaines conditions très spécifiques, en deux zones, une pour delta et une pour parapente, afin d'éviter des incidents de vol entre des aéronefs avec des caractéristiques différents. Cette proposition n'a pas été jugée positivement car on craint une densité trop élevée de parapentes dans « leur » secteur. Toutefois on invitera Jean-Claude lors d'une réunion suivante afin de mieux expliquer le problème et les solutions possibles. Koen et William feront aussi un article, en collaboration avec Jean-Claude, pour le Fly.

Une proposition est faite de demander aux clubs de rapporter les accidents qui ont lieu sur les sites gérées eux. On leur demandera un point de contact, une communication à leur adresser sera préparée.

Glider Areas Ardennes

Il y aura peut-être une possibilité de débiter un essai fin du printemps dans la GA Malmédy.

Quentin Debras et Olivier suivent le dossier et nous informeront de la suite.

Panneaux sites

Plusieurs panneaux doivent être remis à jour ou sont abimés, et doivent donc être refaits. Olivier transmettra les fichiers à Aron.

Pour le panneau de Han sur Lesse on contactera Yves Borreman.

Examens théoriques

Ce n'est pas possible de les organiser pour le moment, même la DGTA ne le fait pas. La communication de la main d'Olivier est approuvée et sera traduite et envoyée par Jean aux membres déjà inscrits et mise sur le site web et la page FaceBook.

Brevets

Pour le brevet d'Aide-Moniteur provisoire de Karel Vanderheyden, les administrateurs acceptent que son attestation de premiers secours initial est actualisée par sa participation aux rappels de premiers secours organisés par la FBVL. Il obtiendra le brevet dès que tous les documents nécessaires parviennent au secrétariat.

Stéphane Pellegrini obtiendra le brevet de Pilote au Treuil dès que Jean recevra l'attestation de Jean-Yves Squifflet.

Thibault Voglet, Gaëtan Mignolet et Jean-Yves Squifflet seront évalués par William Sterckx pour leur brevet de Treuilleur de parapente.

Frank Daems peut faire sa formation de Treuilleur parapente et delta chez Avia Airports.

Peter Creces peut faire sa formation de Pilote Biplane de parapente avec Airsport.

Fly

Il faut trouver encore des articles, sont déjà prévus :

- Récit Bram
- Article delta <> parapente : William et Koen.
- Article sécurité et accidents : Patrick.

Travaux terril d'Hornu

Afin d'augmenter la sécurité sur le terrain d'atterrissage d'Hornu, le club des Ailes du Levant a demandé une intervention dans les frais d'aménagement de ce terrain (égalisation pour éviter des talus et fossés dangereux). Un devis d'un entrepreneur de 1650 € TVA comprise a été fourni. Comme la priorité de la FBVL est de prévenir un maximum d'accidents chez ses membres et même chez des non-membres sur les sites FBVL, cet investissement est jugé comme raisonnable et même important. Jean répondra au club et règlera la facture après que les travaux sont faits. Au club est demandé d'écrire un article pour le Fly avec photos.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 29 AVRIL 2021

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

Invité : Jean-Claude Bodart, Tom Haagdorens.

Secteurs de montée 7-Meuses

Jean-Claude Bodart et Tom Haagdorens expliquent leur proposition d'instaurer des secteurs de montée séparés pour deltas et parapentes (seulement) quand il y a les deux types d'aéronefs sur le site. Ces secteurs seraient très limités en hauteur et ne serviraient que pour donner la chance à tout le monde de monter au-dessus de la pente et de retrouver le secteur « commun ».

Cette mesure leur semble nécessaire afin d'augmenter la sécurité sur le site en évitant des collisions, près de la pente, entre aéronefs que ne volent pas à la même vitesse et que n'ont pas le même rayon de virage. Des statistiques démontrent qu'en absence de possibilité d'ouverture du parachute de secours les collisions à faible altitude en delta donnent 95% de chances de blessures ou pire.

Les administrateurs sont d'accord de faire un essai (en incorporant les parapentes biplaces dans le secteur « delta » car ils ont le même problème de maniabilité), après avoir préalablement contacté les gestionnaires du site et réglé avec eux les détails pratiques.

Jean-Claude préparera une proposition de règlement et un texte accompagnant pour bien expliquer les raisons de cette règle et les modalités de celle-ci afin que l'adhésion soit maximale.

Ce texte sera également divulgué dans le Fly.

Passe-clôture 7-Meuses

Stéphane De Roover demande un budget pour refaire un passe-clôture du côté du tennis devenu dangereux. Un budget de 300 € est approuvé.

Houyet

Olivier explique les démarches entreprises pour ce site. Les négociations continuent pour le rouvrir.

Han-sur-Lesse

Yves Borreman, qui gère cette pente école, a consulté les écoles qui y opèrent suite à un nouvelle

interpellation des propriétaires par rapport au nombre de personnes admises sur la pente. Il propose de modifier le règlement en augmentant le nombre de pilotes autonomes qui pourront être présent de 6 à 10, et demande que la FBVL paye 400 € au lieu des 200 € actuels, le reste étant pris en charge par les écoles (600 €). Les administrateurs sont d'accord d'essayer ce nouveau règlement jusqu'à la fin de l'année et de payer les 400 € pour 2021 .

Balises météo

Raymond Glaude annonce qu'il pourra prochainement mettre en état de marche les 3 balises Pioupiou de la FBVL, il attend encore de nouvelles batteries, on récupèrera donc bientôt ces balises. De plus il a construit une balise lui-même et l'a installé à Coos pour essai, ce qui libèrera peut-être une des autres balises pour une autre site, comme par exemple Maillen.

Les administrateurs sont enchantés par ces bonnes nouvelles et remercient chaleureusement Raymond pour son excellent travail.

De plus, Pieter Baele travaille toujours sur le prototype de la balise « Open Source », donc la FBVL aura bientôt peut-être plusieurs solutions à un coût plus que raisonnable, contrairement aux balises commercialement disponibles souvent assez onéreuses.

Géozones

La FBVL a reçu une demande pour établir des dossiers par site où on a demandé d'instaurer une géozone. Une discussion suit sur le texte précis de loi proposé et sur la faisabilité d'établir ces dossiers et les conséquences de livrer ces données aux autorités, surtout si le bénéfice pour nous en est limité. Olivier contactera Baudouin Litt pour avoir des réponses sur certaines questions que les administrateurs se posent.

Accès comptes bancaires FBVL

Jean et Jean-Yves ont accès aux comptes FBVL, Olivier ne voit pas la nécessité de changer cela pour le moment, car il s'agit juste d'avoir un back-up pour Jean au cas où il serait indisponible et qu'il y aurait besoin de faire des paiements en urgence.

(Suite sur la page suivante).

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 29 AVRIL 2021 (SUITE)

Fly

Articles prévus pour le moment, il faut les écrire au plus vite:

- Récit Bram (déjà écrit).
- Article delta <> parapente : William et Koen.
- Article sécurité et accidents : Patrick.
- Secteurs de montée 7-Meuses : Jean-Claude Bodart.
- Article "spécial gestionnaire sites": Olivier.
- Nouveau règlement Beuraing.
- Rapports.
- BPO ? : Nathanaël.

BPO

Le BPO 2021 n'est toujours pas certain d'avoir lieu à cause de la pandémie. La décision ultime d'annuler ou pas se fera fin mai.

Clubs et accidents

Olivier et Patrick vont contacter les clubs pour voir s'ils seraient disposés à participer à un système de renseignement concernant les accidents qui ont lieu sur les sites qu'ils gèrent, ou/et parmi leurs membres.

Examens théoriques

Ce n'est toujours pas possible de les organiser pour le moment, même la DGTA ne le fait pas. William s'informerait encore auprès des instances officielles pour confirmation. Il est évident que dès que la

situation le permettra plusieurs examens seront organisés.

Brevets

Karel Vanderheyden obtient le brevet d'Aide-Moniteur de parapente provisoire limité à l'école Airsport.

Olivier Gillot peut faire son examen pratique pour le brevet de Moniteur de parapente avec Jean-Yves Squifflet de l'école Fou d'L, avec comme deuxième moniteur présent Thierry Moreau.

Vincent Van Walle peut faire sa formation de Pilote Biplane delta avec Tom Haagdorens.

Site de Prayon

Robin demande s'il ne serait pas possible de mettre des boules d'avertissement sur le câble d'électricité qui traverse le terrain d'atterrissage. Le problème est qu'il n'y a qu'Electrabel qui peut le faire et que cela risque de coûter cher. De plus, tous les pilotes passent normalement à côté de l'atterrissage en montant pour aller voler et sont donc, normalement parlant, bien conscient des lignes.

Il y a aussi un problème avec des voitures garées en haut de la pente, or seul un pilote en chaise roulante a le droit d'y accéder en voiture par le haut. Un message sera publié à cet effet.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 1 JUIN 2021

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

Excusé : Aron Michiels.

Agréation Club

Le club Aéroloisirs a fait sa demande d'agréation, les administrateurs acceptent cette demande et remercient le club pour cette démarche positive. Jean adaptera le site FBVL en renseignant le club dans la liste des clubs agréés.

Panneaux sites

Le club de la Roch'Ailes nous a fait parvenir un devis (à confirmer) pour deux panneaux à 306,13 € par

panneau pour les sites de Maboge et de Marcourt. Les administrateurs décident de subventionner ces panneaux ainsi qu'un panneau identique pour le site de Rochefort. Jean mettra au courant le club et les gestionnaires de Rochefort afin de se concerter pour la commande et la livraison.

Balises météo

Olivier contactera Raymond Glaude pour récupérer les balises réparées. Une balise sera réinstallée à Maillen, pour cela on contactera Jean-Claude Bodart, une autre à Rochefort, si celle-ci arrive à raccrocher au réseau. Patrick se renseigne pour éventuellement encore faire une réparation sur la troisième balise qui n'est que partiellement réparée.

(Suite sur la page suivante).

Géozones

Olivier a contacté le responsable de la DGTA et il a eu un contact cordial avec lui. Il a fait le tour avec lui des informations à fournir et obtenu une réduction des tracas administratifs.

Sur proposition de la DGTA un « prototype » de dossier sera établi pour un seul site et envoyé à la DGTA pour commentaire avant de se lancer pour les autres sites. Un document type sera établi pour envoyer à tous les gestionnaires de site.

Un droit « d'enregistrement » de 175 € sera redevable par site (paiement unique).

La bonne nouvelle est que pour certains sites on pourra demander plusieurs cylindres à juxtaposer pour couvrir le site dans son entièreté (par exemple Beuraing).

Les administrateurs sont d'accord de continuer avec ce projet qui est certainement un bon investissement pour la sécurité de nos membres et la reconnaissance de la FBVL par la DGTA.

Secteurs de montée 7-Meuses

Suite à la réaction de Stéphane De Rover, Patrick a contacté Stéphane et Jean-Claude Bodart pour organiser une réunion avec eux afin d'arriver à un compromis.

Représentation FBVL terril de Genk

Beni Meys est en contact avec la ville de Genk pour ce site qui est fermé pour le moment. Il demande de pouvoir représenter la FBVL lors de négociations pour rouvrir le site. Les administrateurs sont d'accord et remercient Beni, qui a déjà contacté les anciens responsables site et négociateurs .

BPO

La situation sanitaire s'améliore également en Espagne, toutefois à cause des mesures Covid les frais ont augmentés. Mais le budget a pu être rééquilibré en supprimant les lunchs, qui deviendront optionnels et payants. Nathanaël négociera le prix et le contenu de ces lunchs afin de pouvoir informer les participants et de leur donner le choix.

Les administrateurs approuvent cette bonne gestion et pensent que les participants seront compréhensifs et quand-même heureux de pouvoir participer à un championnat bien organisé.

Examens en cours théoriques

En vue des assouplissements annoncés, deux dates d'examens ont été annoncés sur le site et la page FB : le 15 et le 29 juin. On aura la grande salle et il y aura 3 examinateurs, donc 47 places pour les candidats. Jean a d'abord informé par mail les personnes qui étaient déjà inscrits aux examens annulés en leur donnant la priorité de réserver une place.

Si nécessaire une autre session pourra être organisée le 22 juin.

En fonction des inscriptions et de cette troisième date éventuelle, Jean organisera encore deux cours de réglementation aérienne par téléconférence avant le 29 juin.

Glider Areas Ardennes (GAA)

Olivier a assisté à une réunion à St-Hubert, sur le terrain d'aviation, pour une présentation du projet des Glider Areas, qui a été très bien reçue.

Les pilotes devront être à l'écoute la tour de St-Hubert et la tour disposerait d'une application faite par Lode Spruyt et Bertrand Fontaine afin de pouvoir communiquer avec les pilotes dans la GAA.

L'application gratuite à installer sur le smartphone donnerait aussi le statut de GAA et des zones Golf.

Le 2 juin Olivier a une réunion avec les militaires pour faire une présentation, qu'Olivier montre rapidement aux administrateurs. Il a l'intention de proposer d'accepter tous les pilotes qui sont en ordre avec toutes les conditions (live tracking, radio, application, examen supplémentaire,...).

Fly

Un rappel des articles à rentrer est fait.

Brevets

- Jasmine Cryns obtient le brevet d'Aide-Moniteur de parapente provisoire limité à l'école Airsport.
- Jasmine Cryns, Dries Cordemans et Bram Declercq peuvent faire leur examen pratique pour le brevet définitif d'Aide-moniteur de parapente avec Rudi Roelens d'AirXperience.
- François Andrienne obtient le brevet de Pilote Biplace de parapente.
- Jasmine Cryns peut faire sa formation de Pilote Biplace parapente chez Airsport.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 16 SEPTEMBRE 2021

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

Excusé : Aron Michiels.

Invité : Thierry Moreau.

Balises météo

Deux balises réparées sont revenues chez Olivier. Il doit les rendre aux responsables site pour les réinstaller.

EHPU

Une réunion de l'EHPU aura lieu la semaine prochaine. Jean participera lors des deux jours prévus.

Glider Areas Ardennes (GAA)

Quatre sessions de formation ont eu lieu et 40 pilotes ont passé l'examen, la majorité a obtenu le brevet GAA, pour certains il manque encore quelques éléments des conditions à remplir.

Olivier demande à Jean de faire un Doodle pour organiser des formations par Zoom pour les Moniteurs.

Brevets

Maria Klenkova et Jean-Michel Oudin peuvent faire leur formation et leur examen théorique biplace avec Jean-Yves Squifflet.

Bram Declercq obtient le brevet définitif d'Aide-Moniteur de parapente. Pour sa demande de Moniteur, Jean-Yves demandera un complément d'information auprès du moniteur examinateur et Bram devra aussi encore obtenir son brevet de secouriste (12 heures supplémentaires au brevet de base qu'il détient) endéans les six mois.

Thierry Moreau est entendu concernant la formation biplace de Mike Van Damme. On demande à Jean de proposer une communication à Mike.

Concernant la demande de Dries Cordemans pour le brevet d'Aide-Moniteur, on demandera plus d'informations à Rudi Roelens. Par ailleurs il pourra passer son examen pratique pour le brevet de Moniteur avec Rudi et faire son stage à l'étranger avec Pierre Braems.

Dries Laleman peut faire sa formation de Pilote biplace de parapente chez Airsport.

Michel Rahal peut faire sa formation de Pilote biplace de parapente chez Imala.

Didier Kint et Valery Demaré peuvent faire leur formation de Pilote biplace de parapente avec Thierry Moreau.

Géozones

Un premier dossier sur les 7-Meuses est en cours de finalisation, on attend juste encore un courrier de la commune de Profondeville. Ce dossier servira d'essai pour les autres dossiers.

Dates examens théoriques

7 octobre et 25 novembre. Jean réserve la salle.

Prochaines réunions

19 octobre à Zaventem ;

18 novembre via Zoom ;

16 décembre (à décider).

Flight Level « excluded »

Une demande de Bertrand Fontaine concernant les altitudes maximales autorisées pour des Flight Levels « excluded » est discutée. Les administrateurs décident de s'informer davantage avant de trancher sur le sujet.

Examens théoriques

Les administrateurs décident qu'il est possible, exceptionnellement, qu'un Moniteur Administrateur peut passer des examens théoriques chez lui à la maison.

Contrôle de budget

Jean fait le tour des chiffres et prévoit un résultat positif à la fin de l'année, le nombre de membres n'a pas chuté, bien au contraire.

BPO

Suite à un malentendu, le club des Potes en Ciel a décidé de ne pas organiser le BPO en 2022. S'ils reçoivent un cahier de charge clair, ils sont toutefois prêts à envisager la version 2023.

Manches à Air

Le stock a diminué sensiblement et il n'y aura plus assez de manches à air pour combler la prochaine saison, car les manches ne sont pas très durables. William en recommandera 100.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 19 OCTOBRE 2021

Présent : Olivier Georis, Nathanael Majoros, Patrick Brison, Koen Michiels, William Sterckx, Aron Michiels, Jean Solon (notules).

Excusé : Jean-Yves Squifflet (contacté par téléphone pendant la réunion).

Assemblée Générale

Les administrateurs sont invités à réfléchir à ce qu'on veut dire et faire à l'assemblée générale.

On invitera le groupe de travail GAA.

Des examens théoriques auront lieu l'après-midi.

Fly

Les articles suivants seront préparés :

- Biplaces à Beauraing ;
- GAA (Olivier) ;
- Travaux sites : contacter gestionnaires sites ;
- Bénévoles inondations ;
- BPO 2021 (Aron) ;
- Examens pratiques ;
- Enquête DHV parachute de secours.

BPO

Des négociations sont en cours pour Piedrahita, pour la période de mi-août 2022.

Pour 2023 il faut envoyer un cahier de charges aux Potes en Ciel. Nathanaël enverra cela à Olivier.

Glider Areas Ardennes (GAA)

Olivier enverra le rapport du BELANC, positif en ce qui concerne l'essai avec des parapentes qui sera continué en 2022.

Jean-Yves contactera les fédérations limitrophes afin de trouver une solution pour les pilotes étrangers.

Un calendrier des prochaines formations va être établi pour continuer la formation de nos pilotes. A cet effet, une ou plusieurs sessions destinées à former les moniteurs FBVL sera (seront) organisée(s), afin d'avoir dans chaque école une personne à même de donner la formation et faire passer le test.

EHPU

Jean-Yves fait le rapport de la réunion de l'EHPU par téléphone avec comme points forts l'espace aérien et l'ESTC (comité européen pour la sécurité). Il enverra le compte rendu aux autres administrateurs dès qu'il le recevra.

Pliage de parachutes de secours

Il y a une nécessité d'un système d'information sur le pliage de secours. On pense à une check-list et une liste de plieurs.

Il faut trouver des personnes avec une grande expérience.

William demandera à Ronny Mariën de faire une présentation à l'assemblée générale.

Flight Level « excluded »

Des contacts seront initiés auprès de personnes de confiance dans les administrations des autorités compétentes.

En attente d'une réponse la FBVL appliquera les mêmes règles que les fédérations de vol à voile.

Brevets

Olivier Gillot obtient le brevet de Moniteur de parapente.

Bram Declercq obtient le brevet de Moniteur de parapente. Bram devra encore obtenir son brevet de secouriste (12 heures supplémentaires au brevet de base qu'il détient) dans les six mois.

Patrick Brison obtient le brevet d'Aide-Moniteur de parapente.

Dries Cordemans obtient le brevet d'Aide-Moniteur de parapente.

Pierre Balthazar obtient le brevet d'Observateur de parapente.

Julien Colle obtient le brevet de Pilote de parapente.

La commission des moniteurs est invitée d'étudier et se positionner sur les examens pratiques faits dans des écoles étrangères et d'autres équivalences.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 19 NOVEMBRE 2021

Présent : Olivier Georis, Nathanael Majoros, Patrick Brison, Koen Michiels, William Sterckx, Robin Lefebvre, Jean-Yves Squifflet, Jean Solon

Excusé : Aron Michiels.

(suite sur la page suivante).

Agréation club

Le club « Touch the Sky » est agréé par les administrateurs. Les Treuilleurs FBVL sont assurés par l'assurance FBVL quand ils travaillent avec un treuil dévidoir monté sur une voiture.

Assemblée Générale

La date est fixée au 19 février 2022.

On invitera Ronny Mariën pour une conférence sur le pliage de parachutes.

Il y aura également une présentation sur les GAA.

Une annonce sera faite dans le Fly, les invitations officielles seront envoyées par mail par après.

Conférence Thomas de Dorlodot

Pourrait être organisée en mars/avril.

Fly

Les articles suivants seront préparés et envoyés à Jean avant le 30 novembre:

- Biplaces à Beauraing ;
- GAA (Olivier) ;
- Travaux sites : contacter gestionnaires sites ;
- Bénévoles inondations ;
- BPO 2021 (Aron) ;
- Examens pratiques ;
- Résumé enquête DHV parachute de secours (Patrick).

BPO

Nathanaël confirme le site de Piedrahita du 13 au 20 août. Les formalités sont prises en charge par Lode Spruyt.

Glider Areas Ardennes (GAA)

Olivier a eu une réunion avec le club français limitrophe PAP, le projet a été très bien reçu.

Une des conditions est de devenir membre FBVL, on pourrait prévoir une « mini-cotisation » spécifique pour les membres FFVL.

Des formations auront lieu le 11 décembre à 9 h, en Néerlandais à Zaventem avec Lode Spruyt et en Français dans la région de Namur, avec Bertrand Fontaine. Jean enverra un mail à ceux qui ont montré un intérêt pour ces formations.

Géozones

Le dossier « prototype » des 7-Meuses a été envoyé à la DGTA et on est en attente d'une réponse.

Gentlemen's agreement 7-Meuses

Lors d'une réunion, un accord a été conclu entre les responsables de site (les Mousquet'Aires et Jean-Claude Bodart) concernant la cohabitation entre deltistes et parapentistes aux 7-Meuses afin de limiter les risques de collision. Les administrateurs approuvent cet accord et remercient tous les participants à cette réunion pour cette solution constructive.

Pliage de parachutes de secours

Patrick a contacté un plieur de parachute de Temploux et compte organiser une session d'échange d'informations. Jean-Yves contactera le Pick-Up Club.

Journée de lancement de parachute

A la demande du Pick Up Club, Jean enverra un mail à tous les membres rappelant la journée de lancement de parachute organisé par ce club.

Stage SIV en biplace

Jean-Yves veut organiser un stage SIV avec des biplaces et obtenir la couverture de l'assurance FBVL pour ce genre de stage.

Les administrateurs sont d'accord si les participants ont le brevet de Pilote Biplace et qu'ils ont fait au moins un stage SIV en monoplace.

Jean-Yves préparera le dossier pour la demande à Aviabel.

Sites : Doel

William et Koen ont visité les lieux avec Tom Haagdorens, qui a l'air très prometteur en tant que pente école, après travaux.

William assistera à une réunion vendredi, le projet pourrait aboutir dans le futur pas trop lointain.

Brevets

- Ruben Van Immerzeel peut faire sa formation biplace parapente avec Cris Claessens.
- Joren Janssens et Didier Le Lièvre peuvent faire leur formation biplace parapente avec Robin Lefebvre.

Rapporteur: Jean.

COTISATION ET ASSURANCE FBVL 2022

Après l'augmentation de la cotisation suite à une augmentation des primes d'assurance en 2020, la cotisation restera inchangée pour 2022.

Les membres ont toujours la possibilité 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 2021	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 2021 au 31 décembre 2022.
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 20/12/2021) jusqu'au 31 décembre 2022.

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.