

# Fly!

Hiver 2022

Votre magazine du vol libre en Belgique



# 124

## 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](mailto:info@fbvl.be)

### **SITE WEB**

**[WWW.FBVL.BE](http://WWW.FBVL.BE)**

## ORGANE D'ADMINISTRATION

### **PRESIDENT**

**Olivier Georis**

0486 31 34 36

[olivier.georis@skynet.be](mailto:olivier.georis@skynet.be)

### **ADMINISTRATEUR**

**Jean-Yves Squifflet**

0474 555 961

[mail.jy.squifflet@gmail.com](mailto:mail.jy.squifflet@gmail.com)

### **ADMINISTRATEUR**

**Nathanael Majoros**

0473 28 98 13

[fbvl@majoros.net](mailto:fbvl@majoros.net)

### **ADMINISTRATEUR**

**William Sterckx**

016/203281

[william.sterckx@telenet.be](mailto:william.sterckx@telenet.be)

### **ADMINISTRATEUR**

**Patrick Brison**

0479 900 166

[pbn@skynet.be](mailto:pbn@skynet.be)

### **ADMINISTRATEUR**

**Koen Michiels**

0470881119

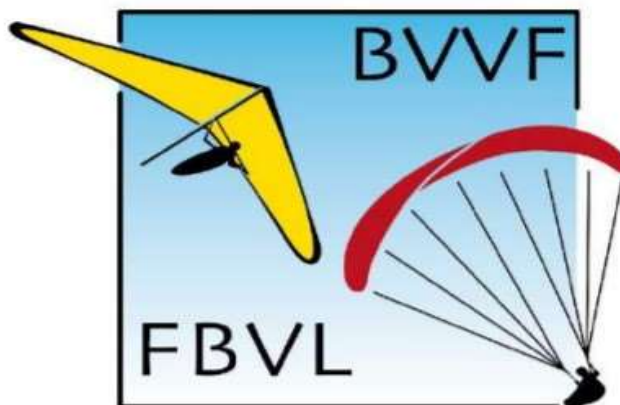
[paraglidingkoen@gmail.com](mailto:paraglidingkoen@gmail.com)

### **ADMINISTRATEUR**

**Robin Lefebvre**

0496566493

[robin@airport.be](mailto: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](http://WWW.FBVL.BE)**

<b>4-6</b>	<b>Assemblée Générale de la FBVL</b>
<b>7</b>	<b>Mot du président</b>
<b>8-9</b>	<b>BPO 2023</b>
<b>10</b>	<b>Nouvelles balises météo</b>
<b>11</b>	<b>Paracheck</b>
<b>12-13</b>	<b>Notre pauvre Corimont en était tout retourné !</b>
<b>14-15</b>	<b>GAA et GDT inter-fédération LFA GOLF</b>
<b>16-17</b>	<b>Nettoyage Fontaine l'Evêque</b>
<b>18-19</b>	<b>Parapentes EN C testés avec des lignes pliantes supplémentaires</b>
<b>20-21</b>	<b>Conseils sur le choix dans les classes EN</b>
<b>22-23</b>	<b>Journée de lancer PUC dans la Topsportthal Gent</b>
<b>24</b>	<b>Régionaliser... ou ne pas régionaliser ?</b>
<b>25-27</b>	<b>Plaidoyer pour la pérennité du parapente en Belgique</b>
<b>28-29</b>	<b>Stage ado</b>
<b>30-31</b>	<b>Voler en compétition, comment ça marche ?</b>
<b>32-36</b>	<b>Rapport du BPO 2022 à Piedrahita</b>
<b>37-41</b>	<b>Rapports réunions Organe d'Administration</b>
<b>42-43</b>	<b>Cotisations et assurances FBVL 2023</b>

REALISE PAR L'ORGANE D'ADMINISTRATION DE LA FBVL

REDACTION : JEAN SOLON

# INVITATION ASSEMBLEE GENERALE

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

## L'ASSEMBLEE GENERALE ANNUELLE de la FBVL

**SAMEDI le 4 FEVRIER 2023 à 19h30**

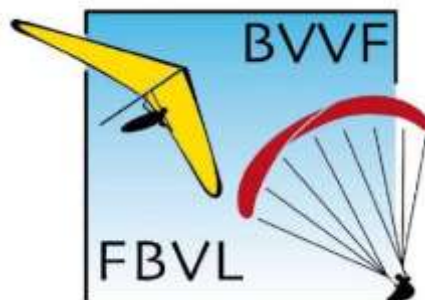
*dans la grande salle du*

**« CENTRUM SINT-MAARTEN », VELDEKE 1 à ZAVENTEM**

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

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

*(Les écoles et les clubs qui veulent un stand, doivent le faire savoir au secrétariat. Ils pourront monter leur stand à partir de 17 h, après les examens théoriques).*



## 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 ancien membre effectif qui revient membre cotisant après maximum 3 ans d'absence, redevient automatiquement membre effectif après paiement 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 2020, 2021 ou 2022, perdront leur statut de membre effectif.

Ils pourront toutefois, s'ils ont payé leur cotisation en 2021 et 2022, faire une demande afin de redevenir membre effectif pour l'assemblée générale de février 2023 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 2022 et qui sont membre depuis plus de 12 mois (ou réaffiliés après plus de 3 années de non-paiement de la cotisation), il faudra également renvoyer le talon ci-dessous afin de (re)devenir membre effectif et d'obtenir le droit de vote.

Pour l'acceptation de ces nouveaux membres effectifs, deux possibilités : soit l'Organe d'Administration le fera à sa réunion de mi-janvier (il faut donc renvoyer le talon ici-bas à temps !), soit il le fera le 4 février, juste avant l'assemblée générale (mais alors il faut que le talon soit rempli et remis à un membre du Conseil ou au responsable à l'entrée, **avant 19h30, faute de quoi il ne pourra plus être accepté pour l'Assemblée Générale de 2023** même s'il pourra l'être pour l'année suivante). Cela donne donc une possibilité en plus de se mettre en règle pour l'assemblée, mais il est bien sûr plus confortable pour tout le monde de le faire bien à l'avance.

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

Les membres qui se sont affiliés pour la première fois en 2022 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 2024 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 :

## PROCURATIONS ASSEMBLEE GENERALE 2023

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 4 février 2023.

Lieu et date: .....

Signature:

## WE NEED YOU !

La FBVL, ce n'est pas que le CA. La FBVL c'est nous tous.

Vous êtes très nombreux à être très actifs au niveau local, dans vos clubs, sur les sites de votre région, et nous vous en remercions.

Certains sujets requièrent eux une approche plus globale. Nous pensons par exemple à:

- quel plan de progrès pour notre Fédé?
- quels axes de travail mettre en avant?
- Comment développer et pérenniser nos sites?
- Comment défendre nos intérêts?
- .....

Il y en a tant d'autres. Et vous avez certainement vous aussi, des idées et des souhaits. Mais voilà, votre CA à ce

moment, c'est un groupe de 7 personnes. Et malheureusement, il ne nous est pas possible de nous attaquer à plus de sujets, non pas par manque de motivation, mais simplement par manque de temps. Il nous manque des bras.... Il reste tant à faire, il y a tellement de sujets qui devraient être traités, nous pourrions aller plus vite si nous étions plus nombreux.

Nous faisons donc appel à vous. Il y a des places à pourvoir au conseil et dans les groupes de travail. Alors oui, cela nécessite un peu de son temps, mais le jeu en vaut la chandelle quand on croise les membres sur les sites et qu'on voit la vivacité de notre activité.

Si vous vous interrogez, si vous hésitez, contactez-nous et nous serons heureux de répondre à vos questions.

Le soussigné, .....,

habitant .....

Pose ma candidature pour l'élection de l'Organe d'Administration de la FBVL lors de l'assemblée générale du 4 février 2023.

Lieu et date: .....

Signature:

## Mot du président

Chers membres,

Nous espérons que votre saison 2022 c'est bien passée et que vous avez pu profiter des conditions exceptionnelles dont nous avons bénéficié, conditions qui semblent se prolonger avec une arrière-saison tout aussi propice à notre activité.

La fin de saison est aussi le moment où on commence à faire le bilan et à se projeter vers la saison prochaine.

C'est également le cas de votre CA qui se penche sur les réalisations 2022 et prépare 2023. Premier grand constat, notre activité est en progression. Le nombre de membres augmente gentiment, nos écoles et clubs sont très dynamiques et certains signes ne trompent pas, l'affluence sur nos sites de vols atteint certaines journées, des records. Notre activité, comme beaucoup d'activités de plein air subit de nombreuses pressions et nos sites de vols n'y échappent pas. Pérenniser ceux-ci et en ouvrir de nouveaux est l'un des défis majeur de la FBVL et nous y travaillons de notre mieux aidé en cela par le dynamisme des bénévoles des clubs locaux, que nous ne remercierons jamais assez.

Certaines initiatives (voir lettre ouverte de Thierry Moreau) souhaitent que la FBVL se lance dans la création d'ailes "linguistiques" afin de pouvoir bénéficier de subsides de la part du BLOSO (Sport Vlaanderen) et de l'ADEPS. Ce sont des questions que nous nous posons de manière récurrente, mais les pièges sont selon nous nombreux et il faut procéder avec prudence. Plus de détails et d'éléments de contexte dans votre Fly.

Malheureusement il n'y a pas que de bonnes nouvelles. L'accidentologie des 5 dernières années montre une augmentation des sinistres avec hélas pour certains d'entre eux des conséquences à long terme. Nous avons dû à la demande d'Aviabel refaire un "round" de négociations sur les tarifs de nos assurances. Je pense que nous avons fait du mieux que nous pouvions vu leurs demandes et le risque qu'ils faisaient peser de ne plus nous couvrir. Nous avons veillé à tout particulièrement protéger les couvertures des bases (RC etc...) mais avons dû lâcher du lest sur la couverture biplace (qui était à un tarif juste incroyablement bas il faut le reconnaître). Nous nous attendions de toute façon à ce qu'Aviabel nous contacte, ne fût-ce que de par l'inflation qui si situe aux alentours des 10% en Belgique....

Tous les détails vous sont expliqués juste ici après.

Olivier.

### **Maintien de l'assurance FBVL et augmentation des primes biplace et moteur auxiliaire**

La bonne nouvelle est que l'assurance FBVL sert bel et bien à quelque chose et que nombre de victimes ont été dédommagées pour l'entièreté ou une grande partie de leurs frais (supplémentaires), on peut penser ici aux frais d'hélicoptère par exemple mais aussi aux frais médicaux.

Comme cette augmentation n'est pas énorme pour l'assurance de base, la cotisation ne sera pas augmentée pour 2023, aussi parce que cela doit passer par un vote à l'assemblée générale. On verra si c'est nécessaire de voter une augmentation pour 2024 mais cela sera plutôt nécessaire pour palier à l'inflation. Par contre, les assurances annuelles « élève » augmenteront de 5 € et passeront donc à 30 €, mais ces assurances ne peuvent être souscrites que par les écoles agréées et ces élèves ne sont pas considérés comme des membres.

**Les options moteur auxiliaire et biplace seront par contre augmentées**, l'assurance moteur auxiliaire n'augmente que de 5 € et passe donc à 40 €, par contre pour les assurances biplace les changements sont plus conséquents.

Il faut dire que l'assurance biplace de la FBVL était une des moins chères sinon la moins chère sur le marché (international), tout en comportant, comme on l'a vu, un risque énorme pour l'assureur. On a évité le pire en acceptant une nouvelle prime qui permet, selon ses calculs, à l'assureur de continuer à proposer cette couverture sans que cela compromette d'avantage le contrat d'assurance avec la FBVL. Cette prime est malheureusement nettement plus chère que l'ancienne : 145 €. La FBVL ne comptera pas de frais administratifs pour cette couverture et reviera l'entièreté du montant à l'assureur. Les autres conditions pour cette couverture (brevet, formation,...) restent inchangées.

L'assurance biplace par aile (N° de série et modèle à communiquer) augmente de 300 à 400 €, l'assurance biplace commercial de 350 à 450 € (par pilote).

**De même, les options avec les couvertures supplémentaires augmentent également de façon très importante.** De nouveaux tableaux se trouvent à l'arrière de ce Fly et sur le site internet de la FBVL.

Nous vous assurons que nous avons fait le maximum pour « limiter les dégâts » et conserver une bonne assurance auprès d'un assureur fiable et correct, comme cela a déjà été démontré depuis plus de 25 ans..

## Belgian Paragliding Open 2023, direction la Macédoine !



Un pays lointain, mais pas tant que ça, un lieu connu mais pas par les Belges, une plaine sèche mais pas trop, un terrain varié mais accueillant, des thermiques puissants mais pas violents, des plafonds stratosphériques mais atteignables, des manches ambitieuses mais réalisables ! Voici ce qui nous attend pour juillet 2023...



Pour la future édition du Belgian Open, l'équipe nationale a décidé de vous emmener dans un petit coin de paradis pour le vol et la compétition. A 3h de route de Skopje (capitale de la Macédoine), se trouve un petit village qui se voit assailli de parapentistes depuis une décennie, Krushevo. Perché sur sa colline surplombant la plaine sèche, Krushevo est devenu le must des compétitions de parapente. Sa particularité ? Un terrain vaste, sécurisant, proposant des conditions exceptionnelles en été qui permettent un large panel de vol... Accueillant couramment des compétitions de tout niveau ce petit lieu atypique séduit la grande majorité des compétiteurs s'y rendant. Après avoir été séduit lors de plusieurs compétitions, le team Belgium a proposé cette destination pour notre rendez-vous annuel !



## Dans la pratique :

Le championnat de Belgique aura lieu du 9 au 16 juillet prochain à Krushevo en Macédoine. Le dimanche 9 sera consacré à une manche d'entraînement ainsi qu'aux inscriptions, 6 manches seront proposées du lundi au samedi et la remise des prix aura lieu le samedi soir.

Les organisateurs et directeurs d'épreuves sont Martin Jovanovski (multiple gagnant de coupe du monde) et Goran Dimiskovski (Président du circuit de Coupe du Monde). Les points relais en Belgique sont les membres de l'équipe nationale (Principalement : Lode, Quentin et Thibault).

Connaissant la réticence du peuple gaulois à s'évader loin du pays, nous avons voulu vous faciliter la tâche avec 3 options d'inscriptions :

- **Option 1** : Inscription BPO (Organisation, navette, Lunch Packet, location de tracker).
- **Option 2** : inscription BPO + Logement au « Montana Palace » (déjeuner compris) + navette de l'aéroport de Skopje à Krushevo.
- **Option 3** : Inscription BPO + Logement + Navette Aéroport – Krushevo + Avion Belgique – Skopje. (Attention, cette option n'est pas encore confirmée et est toujours en cours d'élaboration).



Les tarifs exacts de ces options sont encore à définir. Notez également que le cout de la vie sur place est très bas. Pour un repas boisson, plat et café, nous tournons autour des 6-7€. Grillades, shopska salad ou encore Krushevo Pie sont des plats couramment servi dans les divers restaurants du village. Pour tous les gouts et à prix très bas, tout le monde trouvera son bonheur !

Les inscriptions et toutes les informations arriveront dans le courant du mois de janvier. Quoiqu'il en soit, notre objectif est d'amener la convivialité belge en Macédoine tout en profitant de ce lieu exceptionnel ! Et soyez en sûr, ce championnat de Belgique sera une fois de plus une très belle fête !

En espérant vous avoir mis l'eau à la bouche ! A très vite !

## Nouvelles balises météo

Chers membres,

Il est doucement temps en cette fin de saison de faire le point sur les réalisations concrètes que votre Fédé, aidée par des membres bénévoles et talentueux met en place, bien souvent sans "tambours ni trompettes". Nous consacrons plus de temps à essayer de faire des choses que d'en parler.

Il est donc temps de faire le point sur un des sujets ayant été mis au vote à l'AG d'il y a deux ans, les balises météo.

Un peu d'histoire. Nous avons passé une partie de l'année 2021 à investiguer le marché et comparer les différentes offres. Trois grandes marques semblaient pouvoir répondre au besoin, l'une d'elle ayant d'ailleurs été choisie par la FFVL et le Club des Terrilliens (en concertation avec le FBVL). Nous étions à deux doigts de choisir cette solution, lorsqu'un de nos membres, Pieter Baele nous a indiqué pouvoir ajouter les fonctions typiques des balises météo (force et direction du vent,...) aux stations de base OGN que nous pensions mettre en place pour améliorer la couverture "live tracking" dans le cadre du projet GAA. La FBVL a financé le matériel, et Pieter faisait la mise au point.

Fin 2021, après un an d'utilisation des GAA, le besoin de stations de base OGN n'est plus apparu nécessaire. Nous avons donc levé le pied et laissé Pieter travailler sur sa solution, qui nous en sommes certains, servira un jour.

Fast forward en 2022, le sujet des balises revient sur la table. A l'initiative des gestionnaires du site de Beauraing, un nouveau projet de balises "open source" voit le jour et nous prenons contact afin d'en savoir plus. Très rapidement nous sommes convaincus. La solution se base sur des capteurs Davis, utilisés entre autres sur les stations Holfluy. Le coût est estimé à 300 € l'unité et de par sa conception "open source", nous restons indépendants de sociétés commerciales et des abonnements parfois "fermés".

Rapidement nous contactons Maxime Jaspard et le projet est lancé. Maxime avait déjà fait la balise pour Beauraing, ainsi nous décidons dans un premier temps d'en faire deux de plus qui seraient installées à La Roche et Maillen. Sachant que grâce à l'initiative d'un autre membre, Raymond Glaude, il y a une balise à Coo. Ainsi, nous disposerons de 5 balises:

**Coo, La Roche, Beauraing, Maillen et les Terrils.**

Nous pensons ainsi couvrir assez bien notre aire de jeu. (Nous ne pensons pas qu'en mettre à Rochefort apporte pas un gros plus vu la position du site entre La Roche et Beauraing). Vu le faible coût nous pourrions en installer plus, mais lors de la dernière AG, cela n'a pas été vu comme nécessaire pour nos membres. Mais s'il le fallait, nous pourrions aisément le faire.

Bilan. Il est multiple. Nous avons maintenant une solution qui permet d'équiper nos sites à faible coût, une solution indépendante de sociétés commerciales et tout aussi important, nous pouvons donner l'initiative à nos membres d'exprimer leur talent et mettre celui-ci



au service de notre passion commune.

Nous travaillons à la création d'une page spécifique sur le site FBVL sur laquelle vous pourrez consulter toutes les balises (en plus de sites tels que SpotAir).

En attendant, voici les liens:

Balise des Terrils:

<https://www.spotair.mobi/wind/ffvl/5040>

Balise de Coo:

<http://www.mevoli.net/meteovollibre/index.htm>

Balise de Beauraing, La Roche (et bientôt Maillen):

<https://windspotbelgium.com/>

Que vouloir de plus :-)

La FBVL tient à remercier toutes les personnes qui ont consacré un peu (beaucoup) de leur temps à ce superbe projet.

Vous êtes-vous déjà posé des questions sur le contrôle périodique de votre aile lorsque vous regardez les prestations décrites sur les sites Web des différents « Centres de service»? Eh bien, vous n'êtes pas seul. Le nombre de pilotes augmente sans cesse et donc également le nombre de prestataires de services. Cela n'a pas échappé à l'attention de la fédération française de vol libre FFVL : le nombre de questions et de plaintes sur les prestations délivrées augmentent et ils essaient maintenant d'adresser ce problème. Pendant un an, ils ont travaillé avec un groupe de travail composé de professionnels expérimentés et de quelques fabricants.

En parlant des fabricants... Pendant des années, la Paragliding Manufacturers Association, ou PMA en abrégé, a été discrètement présent. Le PMA vise, entre autres, à donner des conseils pour les normes EN, mais aussi à s'assurer que ces normes EN sont traduites en chiffres concrets avec lesquels on peut travailler. Pour donner un exemple: les forces G maximales sur une aile sont essentiellement fixées dans une norme EN (926-1 ou 2). Ces forces G agissent sur toutes les suspentes de votre voile. Ainsi, vous pouvez déterminer une valeur de rupture minimale en quelques calculs à base des suspentes utilisées. Eh bien, cela manque pour le moment.

Ainsi, non seulement il manque des informations dans les manuels ou la documentation technique, mais il y a bien sûr aussi des désaccords entre les fabricants. Mais la PMA a promis de présenter un ensemble clair de chiffres d'ici la fin de l'année (peut-être de manière plus réaliste au début de l'année prochaine) qui permettra d'utiliser lors des contrôles annuels (ou tous les deux ans? Un autre point de discussion). De préférence aussi uniforme que possible pour tous les fabricants.

Une fois que la PMA aura pondu son œuf, la FFVL envisage donc d'organiser un service uniforme autour de ces données et a rédigé une charte concernant ce service, très probablement en prévision d'un label du même nom : ParaCheck. (ParaCheck est une marque déposée au sein de l'UE, pour éviter les abus). Lors de la Coupe Icare, une première réunion était prévue pour présenter la charte à tous les Centres de Service candidats ayant déjà déposé un dossier. Il y avait aussi quelques fabricants et le groupe de travail qui a travaillé sur cette charte. Voici une synthèse des choses les plus importantes, sans trop entrer dans les détails.

- Il a été souligné qu'il y aura d'abord une période d'essai. Au cours de cette période d'essai, des commentaires peuvent être formulés ou des ajustements peuvent être demandés.

- Le premier changement important est que le rapport de contrôle délivré doit respecter un certain nombre de paragraphes obligatoires, mais aussi que certaines informations peuvent ne plus être affichées: par exemple, le pourcentage ou le nombre d'années d'«espérance de vie». (Cette dernière information était extrêmement spéculative et plus une astuce de vente ou un outil de marketing).
- La barre d'état de certaines mesures ou la conclusion finale aura 5 positions. La chose la plus importante à savoir est que les différentes ailes des différents centres de service seront faciles à comparer les unes aux autres: le vert, qui signifie très bon, signifiera la même chose dans chaque rapport.
- L'objectif est d'avoir 1 type de contrôle : un contrôle complet. En plus de cela, seule la mesure des suspentes sera également possible à titre exceptionnel. Ce qu'il faut surtout éviter, c'est que l'on vend un contrôle total mais n'effectue en réalité qu'un contrôle partiel, puis on vend un contrôle total de luxe qui est légèrement meilleur que le précédent mais ne mesure toujours pas les suspentes...
- Pour le test de rupture des suspentes afin de déterminer leur usure ou leur résistance, une ligne inférieure, supérieure et médiane doit être testée, et celle d'un élévateur A ou B. (Une note en marge: après des discussions avec différents fabricants, il s'avère que quelques fabricants, qui suivent leurs propres protocoles et génèrent leurs propres rapports, ne sont pas d'accord. ..)

Bien que toutes les parties de la vérification aient été couvertes, ce sont les principaux points de changement.

Mais la partie technique n'est pas la seule à être couverte par la charte ParaCheck : l'entreprise qui effectue les contrôles est également examinée. Par exemple, l'espace ou le studio doit répondre à certains critères. Ces critères sont logiques et nécessaires pour pouvoir effectuer une vérification complète, comme un espace suffisant pour ouvrir complètement une voile, pour l'accrocher ; l'équipement nécessaire, etc.

La forme de l'entreprise et la responsabilité sont également prises en compte et doivent garantir que même après la livraison des voiles contrôlées, le pilote n'est pas laissé à lui-même en cas de négligence.

Dans l'ensemble, une évolution positive pour le pilote, même si (en dehors de la crise financière et énergétique dans laquelle nous nous trouvons) cela fera également grimper le prix d'un contrôle (toujours complet).

A suivre...

## Notre pauvre Corimont en était tout retourné !

Tout au long de l'année, nous bichonnons nos sites, et notamment notre décollage du Corimont qui est sans doute le plus fréquenté de la région. Nous recevons notamment l'aide de la Commune de La Roche-en-Ardenne, qui vient tondre les surfaces accessibles au tracteur, ou encore élaguer les branches sur le chemin d'accès pour permettre un



accès aisé aux éventuels véhicules de secours. Pour notre part, nous allons débroussailler le reste, élaguer certains arbres, ou carrément tronçonner des repousses de bouleaux et autres arbustes dans la pente. Ou encore remettre en place les mottes de terre et d'herbes que les sangliers viennent retourner la nuit...

Lors des abattages d'arbres, les entreprises d'exploitation forestière ont parfois bien du mal à créer un dépôt pour leurs grumes (troncs d'arbres) en attendant que celles-ci soient enlevées par un camion. Pour notre malheur, nous avons découvert notre cher décollage du Corimont en bien triste état, en cette fin d'été. Il avait servi de dépôt de grumes, et de nombreux déchets de bois, écorces, terre retournée l'avaient transformé en champ de bataille.

Sans doute l'exploitant serait-il venu « passer la lame », c'est-à-dire opérer une sommaire remise en état. Mais cette solution ne nous aurait pas suffi, aussi fut-il décidé de mobiliser les troupes ce dimanche 25 septembre en matinée.





Une vingtaine de membres avaient répondu à l'appel du comité, et ont pu redonner un meilleur aspect à notre terrain de jeu. Et ces participants furent deux fois récompensés : d'abord par des pains saucisses et boissons offerts par le club et la FBVL, ensuite par... le Corimont lui-même, qui s'est montré tout requinqué après son toilettage et a offert à qui voulait une belle après-midi de vol.

Pour La Roch'Ailes, Pierre-Eric Leclercq.



## GAA et Groupe de travail inter-fédération LFA Golf

Cher membres,

La protection de notre espace de jeu et les espaces aériens, un autre sujet sur lequel votre fédé travaille dans l'ombre tout au long de l'année, sans en faire grand cas, car tant que des accords ne sont pas signés, la discrétion reste de mise.

2022 est la seconde année où nos pilotes (ayant la qualification requise) peuvent profiter des **GAA**. La possibilité offerte de pouvoir dans certaines zones monter plus haut que 4500ft est un réel plus, surtout dans la GAA Malmédy car celle-ci permet de rejoindre plus aisément l'Eifel. Mais nos pilotes partant de Fumay savent que les GAA St Hubert et La Roche sont très intéressantes également

Le bilan 2022 est très bon, nos partenaires sont globalement satisfaits du comportement de nos pilotes et nous voyons une montée en maturité de nos membres, une meilleure compréhension de l'espace qui nous entoure. Nous sommes maintenant autonomes pour rédiger et faire signer la "side letter", qui nous donne accès aux GAA, par les militaires et les autres intervenants. C'est un gage de confiance.

Il y a une autre instance dans laquelle la FBVL est très active, c'est le **BELANC**. Nous y sommes représentés par deux membres de l'ACRB (Aéro Club Royal de Belgique), un francophone et un néerlandophone. Notre principal contact est Baudouin Litt, de Royal Verviers Aviation. Nous avons des échanges fréquents sur l'ensemble des thèmes discutés au BELANC (modification de TMA, changements de règlements etc.....). Pour le moment, 4 sujets principaux nous occupent nous les parapentistes et deltistes:

- La protection de nos sites par rapport aux drones via le projet Géozone. Il est suivi au BELANC. **Plusieurs dossiers sont déjà à la DGTA**, d'autres vont suivre (Beauraing,

La Roche,...). L'objectif final est de faire reconnaître nos sites de vol à l'AIP ce qui assurerait leur protection par rapport à tout type de drones. Mais tant que rien n'est publié, nous ne vendons pas la peau de l'ours.....

- L'obtention de fréquences radio "vol libre": via le BELANC nous avons déjà eu une proposition de l'IBPT pour l'obtention de licence radio pour des "aéronefs non immatriculés" via une procédure dite "OQ callsign". Mais cette procédure ne règle qu'une partie du problème, celle de l'absence d'immatriculation de nos voiles. Elle requiert par contre toujours le passage d'un examen à l'IBPT. Nous travaillons donc avec les autres fédérations aérosportives pour faire du lobbying afin d'obtenir des fréquences "de sécurité" libre d'accès pour tout le monde. Nous n'y sommes pas encore, mais on ne lâche rien.
- Demande unilatérale de création d'une TSA à Spa la Sauvenière par l'un des exploitants. Nous veillons aussi à ce que des intérêts "privés" ne s'approprient pas l'espace aérien. Nous comprenons les besoins de chacun, mais des démarches unilatérales n'ont à nos yeux (et à ceux de nos représentants) pas leur place ici.
- Passage de la "zone de transition" de 4500ft à 5000ft. En clair, élévation du plafond en semaine de 4500ft à 5000ft... apparemment ce serait bien, sauf si cela supprime nos autres gains (LFA G, GAA,...). Nous sommes extrêmement vigilants à ce sujet

Enfin, et non des moindre, réel progrès pour la FBVL, notre présence officielle au sein de la **LFA Golf task force**. Cette instance officielle regroupe l'ensemble des acteurs de l'aviation de loisir (planeurs, ULM, ballons, ...), Skeyes, la DGTA, les militaires, ... A nouveau, ce sont

nos efforts et nos comportements responsables qui nous ont valu notre siège à cette instance.

Les différents représentants des fédérations aérosportives travaillent main dans la main afin de parler d'une seule voix et avoir plus d'impact. Nous représentons un sorte de lobby dont le but est la défense de notre espace de vol. Nous sommes une dizaine de personnes d'horizon divers.

Votre fédé compte plusieurs membres très actifs dans le domaine:

- Quentin Debras dont l'expertise en tant que parapentiste expérimenté et pilote professionnel d'hélicoptère est reconnue par nos homologues.
- Bertrand Fontaine, qu'on ne présente plus non plus, et grâce à qui nous avons pu faire connaître des outils tels que XContest, XTrack aux autres participants. Ces outils ouvrent de nouvelles portes et retiennent toute l'attention de nos interlocuteurs.
- Lode Spruyt à qui nous devons EBSH Tower, cette app qui permet une communication en temps réel des états d'activation des LFA G et GAA. Cet outil a été adopté par le milieu et est maintenant utilisé par la tour de St Hubert pour informer des états d'activation des zones.
- Votre humble serviteur, qui à ses rares heures perdues, épluche les rapports de réunion des diverses instances et fait le relai.

Nos projets en cours, outre la défense quotidienne de notre aire de jeu, sont l'harmonisation des systèmes GAA et LFA G.

- Nous travaillons à harmoniser les limites horizontales des différentes zones (GAA, LFA G2S avec les G5W et G5E, visibilité et accès à la G3 de Verviers). Désolé pour le jargon, retenez juste que nous travaillons à faire coïncider les

différentes limites de zones pour éviter les erreurs.

- Nous faisons un lobby intense auprès de Skeyes pour que les activations de LFA G1, G2S, G2N soient communiquées DES l'arrêt des activités militaire et non plus à une heure fixe tard en soirée. Ceci permettrait quand c'est possible de profiter des limites verticales plus élevées plus tôt en journée. Pour le moment, il faut à chaque fois téléphoner individuellement aux différents organes de contrôle pour avoir les infos. C'est fastidieux, pas très transparent. Nous avons une proposition commune que nous allons bientôt proposer à Skeyes.

Comme vous le voyez, il s'agit d'un **travail de lobbying de fond** et nous ne sommes pas seul, mais nous faisons front avec les autres acteurs aérosportifs. Faudrait-il avoir un lobbyiste professionnel? Peut-être, peut-être pas, mais si cela devait être le cas, il devrait être rattaché à l'ACRB et représenter TOUS les sports aériens. On en a un peu parlé, les autres représentants n'en ressentent pas le besoin pour le moment. Notre groupe compte d'anciens pilotes de chasse (avec de nombreux contacts à l'armée), d'anciens de Skeyes ou de la DGTA, des pilotes pro, des acteurs de terrain des différentes disciplines, des contrôleurs aérien et des commandant d'aérodromes. Des profils variés offrant une grande richesse.

Vous en savez, je l'espère, un peu plus sur notre travail de l'ombre pour la défense de nos intérêts. A nouveau, nous n'en faisons pas "des tonnes", et on ne communiquera que sur des avancées concrètes et validées. Vous le comprendrez j'espère.

Cordialement,

Olivier.

## Nettoyage Fontaine L'Evêque du Samedi 22/10/22



Début des travaux 8h30 (jusqu'à 17h).

Tonte des faces N O E S et le plateau au sommet.

Tonte atterro Nord et Sud.

Coupe des bouleaux en NE et des nombreux buissons côte N.

Tout cela dans une très bonne ambiance.

Beaucoup de sueurs compensées par une quelques bières et sandwiches

Participants : Michael, Jean, Ivano, René, Richard, Pascal, Jonathan, Guillaume, Mehdi, Franco, Benjamin.

Merci à tous, à la FBVL et aux Ailes du Levant.

Merci aussi à tous les autres qui coupent avant ou après leur vol les petits buissons et bouleaux.







## Nouveau : Parapentes EN C testés avec des lignes pliantes supplémentaires

En février 2022, le groupe de travail 6 (WG6) du Comité européen de normalisation (CEN) a publié un amendement à la « norme sur les caractéristiques de sécurité des vols de parapente » (EN 926-2) qui a entraîné un changement potentiellement important dans la façon dont certains parapentes sont testés.

Les ailes des classes EN-A, B et D testées selon la norme modifiée ne sont en grande partie pas affectées, bien qu'il soit utile de souligner que la méthode utilisée par les pilotes d'essai EN pour provoquer des fermetures a été clarifiée et définie plus précisément. Le changement important concerne la classe C. Les constructeurs peuvent désormais proposer une aile pour les essais dans la classe EN-C avec des « lignes de pliages » installées pour permettre la réalisation des essais de fermetures asymétrique et symétrique de la norme. Avant cette modification, toute aile nécessitant des lignes de pliages pour ces essais était automatiquement classée EN-D. Au moment de la rédaction de cet article, au moins un fabricant a une nouvelle aile EN-C sur le marché qui tire parti de cette modification. Compte tenu de l'intérêt, il y aura sans doute d'autres fabricants qui suivront.

### Qu'est-ce que la norme EN 926-2 ?

La norme EN 926-2 permet aux pilotes d'obtenir une information objective sur la sécurité passive d'un parapente – passive car nous essayons d'évaluer comment l'aile est susceptible de réagir sans intervention du pilote. La norme comprend 24 essais à effectuer par une maison d'essai indépendante. En plus de tester le décollage, l'atterrissage et les caractéristiques de vol standard, il existe des tests pour établir la réponse de l'aile à divers écarts par rapport au vol normal, par exemple les décrochages et les fermetures.

Comme il est impossible de générer des turbulences de manière répétable et que nous sommes intéressés à établir un comportement reproductible, les essais en vol sont effectués dans des conditions d'essai bénignes. Pour simuler l'effet de la turbulence, les pilotes d'essai doivent manipuler l'aile pour qu'elle se ferme d'une façon spécifique, puis observer comment le parapente se rétablit. Les comportements de vol

sont mesurés par rapport aux critères établis pour les tests. Pour la plupart des tests, le parapente reçoit une lettre de A à D, D étant le plus exigeant en termes de compétences de pilotage pour revenir au vol normal.

La classe globale du parapente est celle de la lettre « la plus élevée » qu'il atteint dans un seul test. Si un parapente obtient un « C » dans un test et « A » dans tous les autres, il s'agit toujours d'un parapente de classe EN-C.

### Pourquoi des lignes de pliage?

La nécessité des lignes de pliage pour effectuer certains tests est apparue lorsque les fabricants ont commencé à concevoir des parapentes dont la disposition des lignes empêche efficacement les fermetures que les test EN requièrent de faire de la manière décrite dans la norme, malgré les meilleurs efforts de pilotes d'essai qualifiés. Cette organisation de suspentage se rencontre le plus souvent sur les parapentes de haute performance, en particulier ceux connus sous le nom de « deux-lignes ». Les parapentes à deux lignes existent depuis un certain nombre d'années et la plupart des grands fabricants de parapente ont des modèles à deux lignes dans leur gamme.

Les « deux lignes » ont généralement deux élévateurs par côté. Contrairement à une configuration traditionnelle, où les élévateurs avant sont connectés uniquement aux « A », les élévateurs avant d'une « deux lignes » se connectent au point d'attaches « A » et « B » sous l'intrados de la voile. L'élévateur arrière lui, se connecte aux points d'attaches les plus en arrière de la voute. Cet élévateur arrière incorpore souvent des poignées comme moyen de contrôle alternatif aux commandes traditionnelles (« freins ») attachées au bord de fuite. Les parapentes à deux lignes sont conçus pour être pilotés activement en utilisant l'accélérateur durant les courses de vitesse, de sorte que l'utilisation correcte de ces poignées peut avoir un avantage concurrentiel à des vitesses plus élevées.

La plupart des « deux lignes » ne peuvent être mise en configuration de fermetures comme prescrit dans la norme EN 926-2 qu'avec l'utilisation de lignes de pliage supplémentaires. Lorsque les lignes de pliage

ont été nécessaires pour obtenir la géométrie de fermetures EN 926-2 requise, le fabricant fournit un ensemble supplémentaire de lignes qui se fixent à des languettes supplémentaires sur l'aile près du bord d'attaque. Les pilotes d'essai utilisent ces lignes, en plus de manipuler le suspentage standard, pour obtenir la géométrie de fermetures requise, comme l'exige la norme EN 926-2.

Historiquement, les parapentes EN-D à deux lignes ont des allongements élevés, de nombreuses cellules, une structure interne complexe, des profils de bord d'attaque dit « shark noses » et des joncs le long de la corde pour améliorer la rigidité structurelle et la résistance à la fermeture à grande vitesse. Ils sont conçus pour être solides en vol, mais ont des réactions potentiellement violentes aux turbulences et aux erreurs de pilotage. La reprise d'un vol normal nécessitera une intervention précise du pilote. En plus des parapentes traditionnels (non deux lignes) de classe EN-D, les EN-D à deux lignes sont destinés aux pilotes de parapente très expérimentés qui peuvent piloter avec précision leurs ailes dans des aérologies turbulentes et qui maîtrisent les différentes compétences SIV.

Avec l'introduction des deux lignes dans la classe EN-C, une grande partie de la technologie utilisée dans les parapentes à deux lignes de classe D se retrouvera dans ces nouvelles ailes de classe C. La FBVL prévoit qu'il y aura beaucoup d'intérêt de la part des pilotes qui envisagent de passer de leur EN-B « élevé » à un EN-C à deux lignes, ou peut-être d'un EN-D traditionnelle à un EN-C plus prévisible. Pour les pilotes souhaitant profiter des performances des deux lignes avec poignées de commande sur les arrières, il est important de prendre en compte qu'ils devront adapter leurs compétences de pilotage pour contrôler les entrées de turbulences effectuées tant avec les poignées sur les arrières ~~ainsi~~ que les commandes normales du parapente. Cela devrait d'abord être pratiqué à l'air calme, en gardant à l'esprit qu'une entrée vigoureuse ou profonde sur les arrières peut provoquer un décrochage. Selon la configuration du suspentage, les grandes oreilles peuvent devoir être initiées via une action sur les suspentes extérieures des arrières plutôt que des avants, alors consultez le guide d'utilisation du fabricant avant de tenter cette manœuvre. La configuration à deux lignes empêchera les descentes rapides de la ligne B. Sachez que les

poignées fixées aux élévateurs arrière peuvent constituer un danger supplémentaire et permettre d'emmêler les lignes.

## Fermetures et formation

Si vous souhaitez pouvoir réaliser des fermetures selon EN 926-2 sur un parapente homologué avec des lignes de pliages, vous devrez installer les lignes de pliage fournies par le fabricant de votre parapente, conformément à leurs instructions. Cette complication peut vous inciter à arrêter de pratiquer les fermetures. Cependant, comme chaque parapente peut se fermer, l'entraînement est important et les fermetures doivent toujours être vécues - par exemple pendant des formations SIV / pilotage (actif).

Nous pensons qu'il est utile de rappeler aux pilotes (en particulier ceux qui envisagent de « monter » d'une classe inférieure) qu'un parapente EN-C aura des réactions potentiellement dynamiques aux turbulences et aux erreurs de pilotage. Un pilote choisissant un parapente EN-C devrait avoir enregistré plusieurs centaines d'heures / vols, dont beaucoup dans des conditions thermiques. Ils seront aptes à voler activement,

être capable de reconnaître l'apparition d'effondrements asymétriques, etc., et de faire des entrées de pilote précises et appropriées pour revenir au vol normal. Les **conseils** de la FBVL

pour ses membres sur les classes EN peuvent être trouvés sur la page suivante.

La classe EN obtenue par un parapente n'est qu'une des nombreuses informations essentielles à vous équiper pour déterminer le niveau de parapente qui vous convient. Lisez attentivement les informations du fabricant sur le niveau de compétence de pilotage requis pour piloter ce parapente (cela devrait être indiqué dans le manuel d'utilisation, qui est généralement disponible en ligne). Il est également recommandé de demander conseil à un instructeur ou à un entraîneur qui connaît votre niveau de vol.

Ce qui suit est un document plus général décrivant toutes les classes EN-et les compétences de pilotage recommandées par classe, qui peut également vous aider dans votre choix.

# Conseils aux pilotes sur le choix des voiles dans les classes EN

La norme EN sur les caractéristiques de sécurité des vols de parapente a été formulée par un petit groupe de travail d'experts de plusieurs pays européens - Groupe de travail 6. Ce groupe de travail comprenait Angus Pinkerton et Mark Dale de la BHPA. L'objectif du WG6 était de créer une norme de certification des parapentes à quatre niveaux, le niveau le moins stable (D) étant « plus sûr » que les niveaux supérieurs des systèmes de certification précédents, et le niveau le plus stable (A) étant « plus sûr » que tous les parapentes alors en production. Pour s'assurer que le groupe de travail reste sur la bonne voie (la rédaction, les tests et la validation de la norme EN 926-2 ont pris la meilleure partie des dix années !) une description simple de ces quatre classes a été établie dès le début. Ces descriptions ont été volontairement simplifiées à l'intention des membres du GT6 dont la langue maternelle n'était pas l'anglais. (Le GT6 était parrainé par Français, mais en tant que groupe de travail du Comité technique TC136 parrainé par l'Allemagne ... et menait ses affaires en anglais!) Le BHPA FSC a récemment reconnu que les descripteurs EN de la norme finale, bien qu'ils soient bons pour leur objectif initial en tant qu'aide-mémoire du groupe de travail, gagneraient à être expliqués plus en détail.

La certification EN parapente classe les parapentes comme « A », « B », « C » ou « D ». Ces classes sont expliquées plus en détail en termes de « caractéristiques de vol » du parapente et de « compétences de pilote » requises pour piloter la machine en toute sécurité. L'idée est que les pilotes puissent lire les descriptifs « caractéristiques de vol » et « compétences de pilote requises », et décider laquelle de ces quatre catégories correspond le mieux à leur situation de vol et à leurs besoins, puis choisir un parapente certifié à ce niveau. De cette façon, il y a un match parfait.

La première étape consiste donc à décider si vous êtes un pilote « A », « B », « C » ou « D ». La deuxième étape consiste à acheter une aile dans cette classe. Mais avez-vous vraiment compris les descriptifs lorsque vous déterminez si vous êtes un pilote « A », « B », « C » ou « D »? Jetons-y un coup d'œil.

## Caractéristiques de vol

Ce titre à l'air innocent est utilisé pour décrire la tendance du parapente à devenir incontrôlable et à tomber du ciel - et la probabilité que vous le fassiez voler à nouveau. Donc, si vous lisez le descriptif pour les parapentes de classe « C », ce que cela vous dit, c'est qu'avec l'un de ces parapentes, vous pourriez raisonnablement vous attendre à des « réactions dynamiques à la turbulence ». Une réaction dynamique à la turbulence serait, par exemple, de rencontrer des turbulences sur le bord d'un thermique et de constater soudainement que vous avez une fermeture de 80% et que le bord de fuite de la voile est sous l'horizon devant vous. Si vous êtes bas sur une colline venteuse du Royaume-Uni, vous êtes peut-être déjà dans une situation qui ne peut pas être récupérée dans le temps et la hauteur disponibles. Le descriptif poursuit en disant: « La récupération d'un vol normal peut nécessiter une intervention précise du pilote ». Cela signifie qu'il est fort probable que toute autre chose que les actions correctes au bon moment aggraveront presque certainement la situation et entraînera une cascade d'autres problèmes.

## Compétences de pilote requises

Alors, à quel type de pilote le parapente décrit ci-dessus est-il destiné? « Conçu pour les pilotes familiers avec les techniques de récupération, qui volent « activement » et régulièrement, et comprennent les implications de piloter un planeur avec une sécurité passive réduite. »

Qu'est-ce que tout cela signifie? « Familier avec les techniques de récupération » ne signifie certainement pas que le pilote a lu à leur sujet dans un livre. Cela signifie qu'il ou elle les a déjà faites et qu'il les fait correctement. Voler « activement » signifie que le pilote est un adepte habile du « vol actif » qui, avec des mouvements de contrôle constants et précis, maintient la voile sous pression et en position au-dessus de sa tête. Voler « régulièrement » ne signifie pas que le pilote vole une fois par mois, ni naviguer le long d'un site côtier dans l'air lisse tous les dimanches. Cela signifie qu'il vole la meilleure partie de 100 heures par an dans des conditions thermiques « normales » et qu'il y est à l'aise.

Et « comprend les implications de piloter un planeur avec une sécurité passive réduite » signifie que vous êtes tout à fait à l'aise avec le fait que vous allez subir des fermetures majeures et des événements similaires sur cette aile - surtout si vous prenez des libertés avec elle ou ne faites pas attention - et que la récupération

(si possible) dépendra de votre sang-froid et de vos bons mouvements au bon moment.

Pour clarifier et amplifier tous les descripteurs de classification EN, nous avons préparé les tableaux suivants:

### Description des caractéristiques de vol des classes EN.

Classe	Description des caractéristiques de vol
A	Parapentes avec une sécurité passive maximale et des caractéristiques de vol extrêmement indulgentes. Parapentes avec une bonne résistance aux départs du vol normal.
B	Parapentes avec une bonne sécurité passive et des caractéristiques de vol indulgentes. Parapentes avec une certaine résistance aux départs du vol normal.
C	Parapentes avec une sécurité passive modérée et avec des réactions potentiellement dynamiques aux turbulences et aux erreurs de pilotage. La reprise d'un vol normal peut nécessiter une intervention précise du pilote.
D	Parapentes avec des caractéristiques de vol exigeantes et des réactions potentiellement violentes aux turbulences et aux erreurs de pilotage. La reprise d'un vol normal nécessite une intervention précise du pilote.

### Description des compétences de pilote requises (version étendue de la BHPA).

Classe	Description des compétences de pilote requises
A	Conçu pour tous les pilotes, y compris les pilotes de tous les niveaux de formation. (Pour tous les pilotes, en particulier ceux qui en sont à leur première année de vol et pour les pilotes expérimentés avec une pratique limitée, par exemple ceux qui volent moins de 25 heures par an.)
B	Conçu pour tous les pilotes et peut convenir aux pilotes en formation si le constructeur le recommande. (Il existe une large gamme de parapentes produits dans cette catégorie. Certains sont plus proches des parapentes de classe A. D'autres sont destinés aux pilotes qui ont accumulé plus de 30 heures de vol mixte (au moins dix dans des conditions thermiques) et qui détiennent une qualification de « pilote ». Les parapentes de classe B conviennent également aux pilotes expérimentés qui volent moins de 50 heures par an.)
C	Conçu pour les pilotes familiers avec les techniques de récupération, qui volent « activement » et régulièrement, et qui comprennent les implications du pilotage d'un parapentes avec une sécurité passive réduite. (Pour les pilotes qui sont classés Advanced Pilot, qui ont plusieurs centaines d'heures enregistrées (dont beaucoup dans des conditions thermiques), qui ont suivi des cours SIV, qui volent 10 heures ou plus par mois et qui gèrent efficacement les grosses fermetures etc.)
D	Conçu pour les pilotes bien entraînés dans les techniques de récupération, qui volent très activement, ont une expérience significative du vol dans des conditions turbulentes et qui acceptent les implications de piloter une telle aile. (Pour les pilotes qui volent depuis de nombreuses années, volent plus de deux cents heures par an, souvent dans des conditions thermiques fortes et maîtrisent les diverses compétences SIV.)

## Journée de lancer PUC dans la Topsportal Gent

En effet, Comme d'habitude, un mot sur les conclusions de cette journée de lancement à Gand.

Nous nous sommes encore une fois lancés ! (On s'y est mis ) Et vous aussi!

Et pour cela je peux être très fier de notre Pick Up Club pour cette journée réussie.

Chaque PUC-er a accompli sa tâche avec brio, en toute confiance et responsabilité, ceci pour tous les pilotes de parapente et les deltistes affiliés à la FBVL.



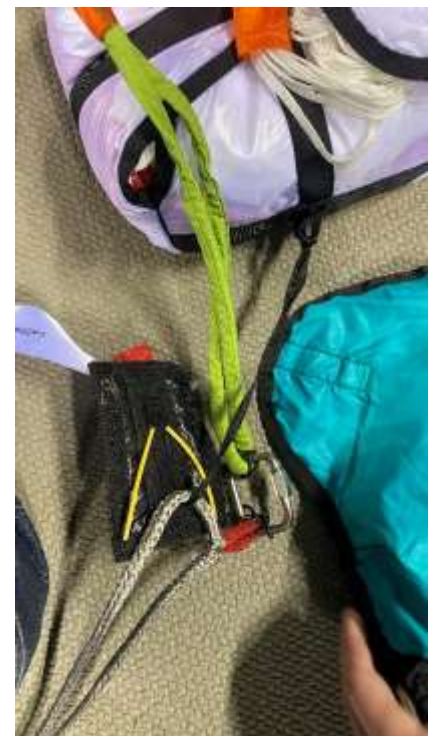
Et quand nous avons besoin d'un coup de main supplémentaire, les PUC-ers le faisaient volontiers en bouchant les trous immédiatement.

Merci beaucoup pour cela. Puis-je déjà compter sur le même engagement pour la prochaine édition ?

### Ce qui a mal tourné...

Un très petit nombre de secours ne s'est pas ouvert (+/- 3%)... Alors, quelle en était la cause?

1. (2 fois). La poignée qui était enlacée autour des lignes de façon à ce que le POD n'ouvrait pas. Assurez-vous que la sangle entre le POD et la poignée n'est pas trop longue et n'est pas non plus enlacée autour d'une ligne.
2. (1 fois). La dernière boucle de l'élastique était au-delà des nœuds, donc le POD ne s'est pas ouvert.
3. Certains secours se sont ouverts juste trop tard. Nous devons donc travailler encore plus sur la vitesse de réaction du pilote lui-même et au lancer ciblé pour une bonne ouverture rapide.



En tout cas, nous avons des freineurs responsables et élaboré un système sûr pour bien rattraper ce problème.

### Ce qui s'est bien passé...

Heureux de pouvoir signaler que le parachute de secours s'est très bien ouvert et sans aucun problème dans la plupart des cas.

Une bonne réaction des pilotes, une saisie rapide de la poignée, un lancer fluide, un secours bien intégrée dans le harnais et soigneusement pliée ont assuré ce succès.

On peut donc dire que pour 97% des cas tout s'est bien passé ! Félicitations! Maintenez cela ainsi et entraînez-vous, pliez (ou faites plier) et intégrez bien le secours chaque année.

Les 3% restants sont donc très heureux de l'avoir testé lors de notre journée de lancement et d'avoir repéré l'erreur.

Dans la mesure du possible, nous les avons renvoyés en haut avec le petit ajustement nécessaire et nous avons ensuite constaté que tout s'était bien passé. 😊

Il ne nous reste plus qu'à remercier :

- La Topsportal Vlaanderen, pour la 9ème fois consécutive, pour nous offrir l'opportunité exceptionnelle d'organiser cela dans des conditions idéales.
- La FBVL pour régler les assurances nécessaires; pour faire connaître notre événement et pour la visite appréciée des administrateurs.



- Thomas qui a de nouveau installé professionnellement la tyrolienne et système de freinage.



- Tous les participants et visiteurs, pour leur participation et leur sympathie, pour avoir profité du bar du Pick Up Café.
- Mais surtout, les membres du PUC, leurs partenaires et même leurs enfants (ramener les POD)! Pour l'engagement, la coopération et le sérieux nécessaire dans l'exécution des tâches! J'ai apprécié une nouvelles collaboration bien huilée!

Jusqu'à la prochaine journée de lancement et continuez à veiller à la sécurité!

Hans Foré, Pick Up Club

## Régionaliser ou ne pas régionaliser...

Chers membres,

Comme vous le savez peut-être, Thierry Moreau, un de nos plus expérimentés moniteurs, nous a fait parvenir une demande souhaitant la création de deux ailes linguistiques, une association francophone du vol libre et une association flamande du vol libre, la FBVL restant la structure de tête et seul point de contact reconnu à l'international (FAI, CIVL,...). La lettre ouverte de Thierry suit juste après.

Parmi les avantages de cette démarche, la possibilité pour nos clubs de se faire reconnaître par l'ADEPS et Sport Vlaanderen respectivement, les démarches restant évidemment à l'initiative de chacun. Pour cela bien entendu il faudra, à l'instar des clubs de disciplines plus grand public (foot, tennis, etc..) faire les démarches nécessaires. Cette démarche permettrait d'avoir accès à des subventions.

Des subsides pourraient être demandés pour nos sites de vol, pour du matériel spécifique (chaises handisport,...).

Autre avantage, pour nos sportifs de haut niveau, avoir accès à du sponsoring, pour autant qu'ils remplissent les conditions prescrites par l'ADEPS et Sport Vlaanderen.

Enfin, pour nos moniteurs, cela leur permettrait d'entrer dans les parcours de formation proposés par l'ADEPS et Sport Vlaanderen, (animateur, initiateur, éducateur etc.....). Reste bien entendu à voir comment intégrer nos cursus spécifiques (car il n'y a pas de cursus parapente ou delta à l'ADEPS ou Sport Vlaanderen).

Bien entendu, il reste bien des questions auxquelles il nous faudra répondre dans le cas où c'est dans cette direction que vous, nos membres, souhaitez aller.

Primo, les ailes linguistiques sont organisées en fédérations de clubs (à l'instar des clubs de foot etc...), ce qui constituera un premier changement pour nos clubs et vous nos membres. Les clubs auront à charge de percevoir les cotisations, les assurances et rétrocéder certaines de ces sommes. Il nous faudra voir comment traiter le point de nos très nombreux membres qui ont choisi de ne pas être membre d'un club.

Ensuite, il reste une inconnue quant à l'autonomie des ailes linguistiques. En effet, c'est au ministre de décider si ces nouvelles instances seront autonomes ou seront rattachées à des structures existantes (fédération de planeurs, des parachutistes,...), bref, soit les nouvelles structures seront autonomes ou pas. Quelles sont les implications si les structures sont rattachées à d'autre? A ce moment, nous ne le savons pas.....les changements pourraient être divers (les planeurs sont immatriculés, relations avec la DGTA etc....). De nos informations, en Flandre, le seuil en terme de membres pour être indépendant risque de ne pas être atteint.

Comme vous le voyez, des bénéfices potentiels, il y a... et des défis, des inconnues, des changements,... tout autant.

Votre CA se pose donc logiquement bien des questions sur les conséquences possibles (quid de la réaction de nos membres?, nos clubs sont-ils d'accord?, quel impact sur la formation de nos moniteurs?, ...) et n'a pas les réponses à toutes.

Il nous semble légitime à ce moment, et avant d'aller plus en avant et de mettre plus d'énergie, de prendre en compte votre avis, à vous nos membres. De plus, vous avez certainement des questions sur le sujet vous aussi, questions auxquelles nous devons trouver des réponses avant de finaliser quoique ce soit.

Nous avons donc mis en place un sondage afin de voir comment vous, vous voyez le sujet. Nous y avons inclus, à la fin, une question ouverte qui a pour but de vous laisser la possibilité de poser vos questions.

L'objectif ici, pour votre CA, est de pouvoir aller à la "pêche aux informations", et venir avec des réponses, si possible déjà à l'AG.

Voici le lien du sondage, que nous enverrons aussi via la mailing liste « membres »:

<https://forms.gle/g6nT6Y5XtbFUzu68>

D'avance nous vous remercions pour votre participation.

Olivier



# Plaidoyer pour la pérennité du parapente en Belgique

Un constat, nos sites sont surpeuplés. Cet état de chose n'est pas que pour la Belgique. En France, Annecy avec Planfait et Montmin, dune du Pyla, Bassano Casette rencontrent les mêmes problèmes.

Il en découle que nos sites sont en danger. Que ce soit Beauraing (où la FBVL est pourtant propriétaire du décollage) où la surpopulation fait que les riverains sont excédés et tentent de faire fermer le site ou d'Andenne où le décollage est squatté.... Pour le moment cela passe mais combien de temps encore !

Que faudrait-il faire? Se donner les moyens de les pérenniser.

Un autre constat : avec l'arrivée des drones, l'espace aérien va aussi s'embouteiller !

En Belgique vu la superficie de notre pays et le nombre d'aéroports civiles et militaires nous ne sommes déjà pas gâtés.

Ce n'est certainement pas l'aviation civile ou militaire qui va réduire son espace, mais bien l'aviation de loisir qui risque d'en payer les frais. Je ne serais pas étonné, que la DGTA tente de prendre un compas et trace des cercles autour des sites de vol libre et alors ça serait la fin des vols cross !

Que faire ? Je pense que le parapente à «Papa», que « le vivons caché, vivons heureux » est bien fini ! Si nous ne réagissons pas, nous allons nous faire manger ! Il faut bouger, défendre notre sport auprès des instances concernées, ouvrir de nouveaux sites pour diluer le nombre pilotes....

Comment faire ?

Il faut se donner les moyens de nos ambitions. Aujourd'hui, tout devient très compliqué administrativement. Par exemple, nous sommes avec un petit groupe de pilotes occupé d'essayer de rouvrir le site de Rochehaut. Nous essayons de trouver un nouvel atterrissage. Pour ce faire, nous avons demandé le soutien de la commune Bouillon. La réponse a été assez claire, avant de penser à un atterrissage il faut avoir l'autorisation pour le décollage. En son temps, une convention avait été établie entre la commune de Rochehaut et la FBVL, où déjà, il était indiqué que le décollage se trouvait dans une zone protégée car le point de vue de Rochehaut est classé par la commission Monuments et sites (Agence Wallonne du Patrimoine). Aujourd'hui, il faut l'autorisation de la commission. Nous avons entrepris les démarches et c'est en bonne voie. Un accord verbal est acquis, mais administrativement il faut faire établir par un géomètre des plans d'implantation du site et il y a des travaux à

éventuellement faire. Sans cela nous n'aurons pas l'autorisation !

Mêmes genres de contraintes sur d'autres sites que nous souhaiterions recouvrir ou créer (déplacement d'une table d'orientation en pierre sur l'un, d'un banc sur l'autre, il faut à chaque fois passer par un service administratif, l'urbanisme ou autre). C'est long, cela demande des compétences (Architecte, géomètre....). Et je ne parle pas ici de la DNF, de Natura 2000, des naturalistes qu'il faut consulter et obtenir l'autorisation pour simplement débroussailler, couper des arbres. Nous devons donc nous faire aider par des personnes compétentes, des personnes qui peuvent suivre les dossiers auprès des communes, des administrations...

Les petits groupes de pilotes qui s'en occupent aujourd'hui n'y arrivent plus : manque de temps et aussi manque de compétences pour remplir des dossiers administratifs ardu.

Il faut donc se tourner vers des professionnels mais cela implique des coûts importants que la FBVL ne peut pas assurer. Nous devons donc trouver des aides financières. Lorsque je siégeais au conseil d'administration de la FBVL entre 1999 et 2007 et lors de mon début de mandat, j'avais déjà émis l'idée de créer deux ailes à la FBVL, une francophone et une néerlandophone. Comme dans beaucoup de sports en Belgique (Exemple le tennis, avec la AFT = association francophone de tennis et la VT = Tennis Vlaanderen, ces deux ailes étant toujours chapeauté par la FRBT). Cette création permettait d'obtenir des subsides auprès des deux communautés linguistiques de notre pays. Le conseil à l'époque m'avait dit avoir déjà étudié la question et que ce n'était absolument pas intéressant car nous étions une trop petite fédération et que les subsides ne couvriraient même pas les frais de gestion de ces nouvelles structures. Je n'ai donc, et je le regrette aujourd'hui, pas poursuivi mes recherches d'informations et abandonné l'idée.

Aujourd'hui, en ce début d'année, au hasard d'une rencontre, lors d'un voyage parapente, un pilote qui pratique à la fois le parapente et aussi la spéléologie m'explique que la « Maison de la spéléologie » qui est une fédération établie à Namur (Propriétaire de ses propres bâtiments) reconnue par la communauté française et l'Adeps reçoit annuellement des subsides de l'ordre de 70.000€ pour la gestion de la fédération. Cela m'a évidemment interpellé et j'ai rencontré assez rapidement un responsable de chez eux. Cette fédération tout comme la FBVL, a environs comme nous 1000 membres. Il en ressort de cet entretien que nous pourrions en créant une association francophone obtenir les mêmes types de subsides. J'ai donc pris

contacts avec l'Adeps, pris connaissance des conditions d'obtention et des démarches administratives à faire pour obtenir cette reconnaissance. J'en ai fait part lors de différentes réunions avec la FBVL. Il en ressort de ces discussions que comme avant tout la FBVL est une fédération de membres, le conseil souhaiterait l'avis de ses affiliés avant d'aller plus loin dans l'étude de la faisabilité de ce projet.

Cette reconnaissance de notre sport par les instances politiques peut nous apporter des avantages, des leviers politiques pour débloquer des situations bloquées et une mise en avant de notre sport via les médias et les réseaux sociaux. Tout ça pour contribuer à véhiculer une meilleure image auprès du grand public.

C'est donc par ce courrier que je m'adresse à vous membres FBVL mais aussi pilote membre de toutes autres fédérations ou tout pilote pratiquant le parapente sur les sites belges. Je vous fais part de ce projet. J'aimerais avoir votre avis. J'ai donc créé un petit sondage que vous pouvez consulter sur internet et voter positivement ou négativement pour une étude plus approfondie par la FBVL de ce projet.

NDR : Suite à la demande de Thierry, la FBVL a créé un sondage dont voici le lien :

<https://forms.gle/g6nT6Y5XtbFUzu68>

Mais sachez déjà, que mon intention, n'est pas de nuire à la FBVL. J'en ai toujours été un fervent défenseur, mais aujourd'hui il ne faut pas se voiler la face, notre sport est danger et nous devons nous donner les moyens de le défendre et de le faire progresser. La FBVL doit et restera la fédération belge de parapente, d'ici deux ou trois ans elle pourra être reconnue comme fédération « Royale » car elle aura plus de 50 ans. Ce n'est qu'honorifique, je suis d'accord ! Mais elle continuera d'exister car ce sera toujours la FBVL qui restera l'interlocuteur avec l'international. La FAI, Le CIVL, ne reconnaissent qu'une seule fédération par pays. La FBVL continuera donc son existence mais avec d'autres systèmes de fonctionnement. L'idéal, même si les subsides ne sont peut-être pas les mêmes, serait de créer une même association dans la partie néerlandophone. Celle-ci serait préférable mais pas indispensable. La FBVL comme toutes les fédérations nationales disposera dans ce cas de deux ailes dynamiques qui ne pourront que servir à son développement national. Regardez ce qu'a réalisé l'ARBH (Association Royal Belge de Hockey) qui regroupe deux ailes avec la LFH et la VHL durant ces dernières années pour son sport. Des résultats internationaux fantastiques et aujourd'hui le développement d'infrastructures dans toute la Belgique. Tout est parti par un travail de fond grâce à des moyens obtenus via les deux associations régionales subsidiées par les deux communautés de notre pays.

Ci-après vous trouverez les informations sur les avantages, les démarches administratives, et les coûts de création de cette nouvelle structure. Ces informations sont pour la partie francophone du pays, communauté française, pour la partie néerlandophone, je n'ai pas toutes les informations mais un administrateur FBVL a pris contact pour connaître les possibilités en Flandre.

### **Quelques suggestions pour l'utilisation de la partie du montant des cotisations des membres FBVL libérée grâce aux subsides**

#### **Pour les sites :**

- Recherche et ouvertures de nouveaux sites.

Exemple : Florenville site nord au niveau de Chasse Pierre. Nous avons essayé de l'ouvrir avec Dany dans les années 1990 mais la commune n'y était pas favorable. Avec le regroupement de communes, aujourd'hui, c'est Florenville qui en a l'administration. A contrôler, mais le déco possible est sur un terrain communal.

- Achat de terrains de décollage et d'atterrissage.

Exemple :

Quand j'ai fait les démarches pour l'achat du déco de Beauraing, j'avais suggéré l'achat aussi d'un atterrissage. La réponse avait été : « on n'a pas ces possibilités financières ». Si aujourd'hui la FBVL était propriétaire d'un terrain d'atterrissage, je pense que nous aurions aujourd'hui, beaucoup, beaucoup, moins de problèmes !

Avec les montants libérés annuellement, nous pourrions contracter un prêt bancaire sur plusieurs années pour l'achat d'un atterrissage à Martouzin.

- Les aménagements et les entretiens.
- Les montants alloués aux agriculteurs pourraient être augmentés. Vu la conjoncture actuelle, je ne pense pas qu'ils y seront opposés.
- Faire des investissements pour la réouverture d'anciens sites.
- Acquisition de balises météo pour tous les sites.
- ..... j'attends vos suggestions.

#### **Pour l'espace aérien :**

- Faire appel à un lobbyiste qui pourra nous représenter et défendre nos intérêts auprès de la DGTA. Peut-être s'associer avec d'autres fédérations, ULM, paramoteur, planeur, parachutisme. Faire alliance pour être plus forts et mieux représentés.

#### **Pour la formation et recyclage :**

- Subsidier des nouveaux stages, pour les filles, pour les jeunes...

- Organiser de vrais recyclages pour nos moniteurs. C'est grâce aux écoles que de nouveaux membres arrivent à la FBVL

#### **Pour l'équipe nationale :**

- Donner des moyens d'entraînement, d'encadrement à nos représentants dans les compétitions internationales. Nos pilotes font déjà de bons résultats alors qu'ils ne reçoivent aucune aide. Les grandes nations mettent des moyens, coach, kiné, intendance, logistique à la disposition de l'équipe. Donnons-leur des moyens d'être reconnus élite sportive et ils seront alors eux-mêmes subsidiés individuellement. Il ne faut pas qu'être sélectionné pour les jeux Olympique pour devenir élite sportive, un sportif qui fait des résultats dans des Championnats d'Europe, du Monde, peut être reconnu.

Sauf erreur de ma part, plusieurs pilotes belges se sont déjà classés dans les 30 meilleurs lors de compétitions internationales. Philippe Boers n'a-t-il pas fait un superbe résultat à des Européens en Grèce ?

#### **Pour du matériel :**

La fédération pourrait investir dans des chaises adaptées pour l'organisation de journées pour faire découvrir le vol aux personnes handicapées. Elle pourrait les avoir aussi à disposition si des écoles organisent des stages spécifiques et ensuite les mettre à la disposition des pilotes qui en auraient besoin après leur formation.

Acheter des petites voiles pour la formation de jeunes, poids très légers et idem ci-dessus les mettre à la disposition des écoles qui souhaitent organiser un stage spécifique pour les jeunes.

#### **Pour les clubs :**

Chaque club reconnu par la fédération peut aussi bénéficier lui-même de subsides, ceux-ci varient en fonction du nombre de leurs adhérents. Au plus votre club possède de membres au plus vous pouvez bénéficier d'un aide pour par exemple l'achat pour le club, d'un biplace ou tout autre matériel qui sera mis par le club à la disposition de ses membres. Ces aides peuvent être aussi pour la formation, organisation de journées découverte... (Si le club n'a pas de moniteur agréé, grâce à ces subsides il pourra engager un encadrant reconnu pour animer ces journées.

#### **L'administratif :**

Vous pouvez consulter en détails les articles de loi. Quelques points importants :

- Décret sur le mouvement sportif organisé en communauté française : définition de la fédération (Page 1, section 1, article 1, point 11)

- Chapitre 3, De la reconnaissance des fédérations sportives (Page 8, 9 du décret)
- Section 2, Conditions particulières pour la reconnaissance des fédérations sportives : minimum 250 membres lors de l'introduction de la demande de reconnaissance et pendant toute la durée de celle-ci (Page 10), l'association doit fédérer des clubs dans au minimum 3 provinces francophones plus la région Bruxelles capital bilingue. Il faut aussi minimum un an d'existence de la nouvelle association si celle-ci avant sa création faisait partie d'une structure nationale (FBVL)
- La Subvention forfaitaire de fonctionnement mode de calcul (page 15), quatre points importants pour déterminer le montant : Le nombre de membres, le nombre de clubs, le nombre d'élites sportives et le nombre de cadres pédagogiques.

Conclusion : Nous pouvons répondre facilement à l'entièreté de ces critères.

#### **Voici en quelques points de la procédure :**

- Constituer une nouvelle association et réunir au minimum 250 membres. Bien entendu vous l'aurez compris au plus il a de membres et au plus il y a de clubs au sein de cette association au plus nous pouvons espérer des subsides importants.
- Dans le courant de sa première année d'existence présenter le dossier de reconnaissance de notre sport auprès de la ministre de la communauté francophone responsable des sports.

Pour ce faire nous pouvons compter sur l'appui de l' AISF = Association interfédérale du sport francophone. Une association spécialisée de conseils en gestion sportive. <https://aisf.be/>

J'ai déjà eu différents contact avec leurs juristes et l' AISF est disposée à s'occuper de la création d'une nouvelle association et à la réalisation et le suivi de notre demande de reconnaissance de notre sport.

#### **Le budget à prévoir :**

Il faut prévoir un budget de l'ordre de 500 € pour la création de l'asbl et pour la réalisation du dossier de reconnaissance.

Si vous avez des questions n'hésitez pas à me contacter par mail à [tmoreau.parapente@gmail.com](mailto:tmoreau.parapente@gmail.com) ou par téléphone au 0496226301.

Je suis à votre écoute.

Chers pilotes, membres FBVL ou autres, recevez me meilleurs salutations aériennes.

Thierry Moreau  
Pilote parapente depuis 1988, moniteur FBVL 14.

## Stage Ado

« Papa, c'est quand qu'on va voler... ? » J'imagine que nous sommes nombreux à avoir entendu cette question venant de notre progéniture. Difficile, voire impossible, de ne pas partager notre passion avec eux. En démarrant le biplace, je me suis dit que la question serait couverte et que tout serait déjà plus simple. « Que néni, 'em fieu... » ...il est temps pour ces petits de battre de leurs propres ailes.



Après quelques pentes-école sur les pentes Ardennaises et une dernière répétition générale au Col de Bluffy, nous voilà fin prêt pour ce stage. Les conditions de cet été que nous nous devons de qualifier



d'exceptionnels, nous oblige à un réveil encore plus tôt qu'un horaire scolaire. Mais bizarrement, pas trop de problèmes tout d'un coup pour notre progéniture. Une première reconnaissance de l'atterro encore bien endormi faite, nous voilà parti pour

enchainer les premiers bi dit « pédagogique ». Une armada digne d'Apocalypse Now, de 7 biplaces (oui monsieur !) se retrouvent au déco. Les commandes sont passés à ces jeunes mains inexpérimentées pour apprendre à garder le cap, premiers tournants et autres manœuvres déjà pas simple en solo, mais avec ces camions... . Les termes « arrondi, plan de vol, bord d'attaque... » et j'en passe, prennent sens pour eux. Thibault au déco avec une voix calme et posée pour les rassurer, Thierry avec son autorité à l'atterro. Nous enchainons les vols à Planfait et Montmin. Cela tourne, mon ami ! L'après-midi, conditions et températures obligent, temps pour un petit plongeon au lac

Nous voilà donc parti pour un stage dit « Ado » d'une semaine à Ancey en famille.



« Nous » c'est une joyeuse bande de 7 « ado's » (entre 13 et 16 ans si je ne me trompe pas) encadré par leurs parents pilotes et non-pilotes avec les deux meilleurs

moniteurs à trouver entre Ostende et Bastogne : Thierry et Thibault, eux-mêmes assistés par Val et Robby comme aide-moniteurs en formation. En parlant d'un encadrement !





et quelques vols bien agréable pour les adultes avec le coaching de Thibault à la radio, avant de se retrouver au gîte de Nathalie et Thierry pour l'apéro pour certains, les repas pour d'autres.

Parmi ce petit groupe de 7 chanceux, quelques-uns avaient déjà eu la chance de participer en '21 à ce stage. Pour eux, les choses sérieuses ont commencé rapidement.

Leurs premiers décos ne font qu'augmenter la pression chez les débutants et on augmente la cadence. Tom (8 ans) et Theo (6 ans), les deux fils de Thierry et Nathalie, nous ont rejoint. Inutile d'expliquer que le niveau augmente. On frôle la perfection au déco et même les écoles locales se posent quelques questions en potassant leurs manuels pour arriver au même résultats.



Pour la petite anecdote, je conduits une navette remplie avec 6 jeunes entre 5 et 9 ans. Il reste place pour le gaillard local qui part pour son petit vol du matin. Il est témoin d'un cours magistral sur les coefficients actuels des thermiques sur les Aravis et que du +11 c'est quand même beaucoup. A

l'arrivée en voyant les jeunes prendre leurs voiles, j'ai pu observer à nouveau un doute dans ses yeux. Quelques questions sur l'ampleur de nos plans et le type de voiles, l'a achevé. On l'a vu plier sa voile et partir au loin.

Après un énième vol bi, une dernière session de gonflage et la conversation bienveillante accompagnant la décision : demain matin, c'est ok pour les premiers grands vols. Thibault est on ne peut plus clair au déco : « les parents volent en premier pour attendre à l'atterro ! ». Il devait y avoir déjà assez de stress ainsi. Je ne vous cache pas que nous avons pu témoigner de quelques larmes à l'atterro. Ça y est, ils l'ont fait !



Difficile pour moi, de décrire mon ressenti en tant que papa de deux filles volantes. Cela doit se trouver entre « fière comme Artaban » et « mais qu'est-ce que j'ai fait ? », pour terminer avec une grande satisfaction et plaisir d'avoir participé. A cela se rajoute une grande reconnaissance pour tous ces encadrants et toute cette bienveillance.



Après un bon petit gueuleton, où tous ces premiers vols sont bien fêtés, il est temps de se quitter. De nouveaux plans sont faits, des achats de voiles sont discutés tout cela avec des étoiles plein les yeux. Que du bonheur !

Soyons clair, je crois qu'il n'est pas simple d'organiser ce type de stage. Le mélange entre la longue expérience de Thierry et le calme et confiance de Thibault avec la force tranquille de Nathalie et la présence de tous ces encadrants a créé un cocktail exceptionnel. A faire et à refaire !

A l'année prochaine.



## Voler en compétition, comment ça marche ?

### Waarom Pourquoi dois-je voler en compétition?

Vous ne devez pas! Mais je peux le recommander chaleureusement. C'est l'environnement idéal pour élever votre niveau (encore) plus haut. Si vous ne volez pas (ou n'avez pas volé) en compétition, il n'est pas facile d'élever votre niveau au même niveau que quelqu'un qui le fait.

Dans une compétition, vous trouverez principalement des pilotes de distance partageant les mêmes idées: tout le monde veut (apprendre à) mieux voler, et vous pouvez vous vautrer dans le bain de connaissances et d'expérience des pilotes les plus chevronnés. Vous pouvez aussi poser des questions à tout le monde, vous verrez que tout le monde fait un effort et prend le temps de répondre. Bref, on ne trouve pas de meilleur environnement pour apprendre!

### Comment je commence ?

Tout d'abord, il est utile que vous demandiez votre licence de pilote FAI. Ceci est possible à la fédération et ne coûte que 5 €. Vous recevrez également un compte auprès de la fédération internationale (Federation Aeronautique Internationale – FAI). Ici vous pouvez trouver tous vos résultats plus tard, et vous inscrire aux compétitions.

Ensuite, vous regardez le calendrier et cherchez une compétition à laquelle vous pouvez participer: une compétition de niveau modeste au début, c'est beaucoup plus amusant. Recherchez l'Ozone Chabre Open, le Flymaster Open, le Gin Wide Open, le Supair Open ou des compétitions de niveau moyen tels que par exemple l'Open de Belgique ou championnats nationaux de petits pays. Ne soyez jamais rebuté par le haut niveau de compétition et ne soyez pas frustré si vous n'arrivez pas au but ou si vous « volez toujours en queue de peloton ».

Votre évaluation de votre propre niveau est probablement trop négative, et vous apprenez le plus en vous entourant du plus haut niveau possible de pilotes (même si votre ego en reçoit quelques bosses – cela fait de vous une meilleure personne). Saisissez cette occasion si vous le pouvez. C'est en persévérant qu'on gagne en fin de compte.

### Comment évoluer ?

Au début, vous n'avez pas de points et vous devrez essayer de vous inscrire rapidement et espérer que vous serez sélectionné. L'offre de compétitions est limitée et la demande est parfois très grande, et les inscriptions genre Tomorrowland: plein en 5 minutes. Au début, vous essayez de vous inscrire partout, de participer quelque part et d'accumuler des points.

N'abandonnez pas trop vite, souvent les places deviennent encore disponibles tard, alors essayez de garder votre agenda libre et soyez patient. Et soyez généreux avec des compliments et cadeaux pour les organisateurs de compétitions. Une petite attention vous ouvrira de nombreuses portes l'année suivante.

Dès que vous avez plus de points, vous entrerez (beaucoup) plus facilement dans les compétitions, et si vous êtes vraiment bon (c'est-à-dire que vous avez beaucoup de points), vous obtenez généralement un traitement VIP et vous pouvez participer à la compétition via les inscriptions prioritaires. Ce n'est pas parce que les organisateurs vous aiment, mais simplement parce que vous apportez beaucoup de points.

### Les points ? Comment cela fonctionne ?

C'est simple : si vous participez quelque part, vous obtenez des points. Grâce à des formules compliquées (je peux vous les expliquer), la compétition se voit attribuer un certain nombre de points, et cela dépend exclusivement du nombre total de points que les pilotes participants ont ensemble: beaucoup de bons pilotes, beaucoup de points. Le premier obtient le plus de points, et ainsi de suite de moins en moins de points jusqu'au dernier.

Aux Championnats du Monde, le premier obtient beaucoup plus de points qu'au championnat de Belgique, car il y a beaucoup plus de pilotes présents avec beaucoup de points / un bon classement.

### Classement?

La FAI maintient également un classement international, le WPRS – World Pilot Ranking System. Vous vous y retrouvez automatiquement, et vos 4 meilleurs résultats des 2 dernières années (à peu près, encore des formules compliquées) déterminent votre classement.

Avec ce classement, vous ne faites pas grand-chose d'autre, si ce n'est laisser briller votre ego un peu mais surtout, c'est plus facile d'entrer dans les compétitions (et ça c'est important).

### Classement par pays ?

Il y a aussi un classement par pays : les 4 meilleurs pilotes de chaque pays (pour nous normalement Thibault, Joeri, Aron et Lode) déterminent le classement des pays. Grâce à nos bons résultats de ces dernières années, nous oscillons maintenant autour de la 15<sup>e</sup> place. Une place dans le top 10 nous donnerait la perspective d'une 4<sup>e</sup> place aux Championnats du monde.

## Des championnats majeurs ?

Chaque année, il y a une compétition de catégorie 1: alternativement le Championnat d'Europe et le Championnat du Monde. Au Championnat d'Europe, nous pouvons envoyer 5 à 8 pilotes, mais au Championnat du Monde que 3. La Belgique peut décider elle-même qui nous envoyons, une décision que nous essayons de prendre ensemble au sein de l'équipe en fonction des résultats.

## L'équipe ? C'est qui?

Nous avons un groupe WhatsApp appelé « Team Belgium » qui comprend nos meilleurs pilotes de compétition. Aujourd'hui, nous avons 4 pilotes qui peuvent prétendre participer aux Championnats du Monde (Thibault, Joeri, Aron et Lode). Un accord vague est que le premier pilote du classement mondial (wprs) et le champion de Belgique en titre se qualifient (au CB, nous participons traditionnellement à une compétition où tout le monde est présent). La troisième place pour le Championnat du monde est en consultation.

## Team Belgium, c'est qui ?

Les 4 pilotes nommés ci-dessus + Antoine Patte, Bram Declerq, Jean de Biolley, Jeff Thielemans, Philippe alias le coach Broers, Quentin Debras, Dimitri Roman, Rosanne Vaneeckhout, William Vanoudenhoven, Wim De Croock et Wouter Kelchtermans.

Cette sélection s'est développée de manière complètement arbitraire et n'est pas maintenue pour le moment. Les conditions minimales sont de participer à 2 compétitions par an, et de préférence être intéressé par le vol en compétition. Si vous souhaitez être ajouté, envoyez-moi (Lode Spruyt) un message.

## Et qu'est-ce que la PWC alors?

La PWC est la Coupe du Monde de Parapente. Il s'agit d'une organisation qui est complètement distincte de toutes les fédérations et qui n'est maintenue que par les pilotes participants à la PWC, et qui n'a donc de comptes à rendre qu'à ces pilotes. Ils réunissent les meilleurs pilotes, ils organisent des compétitions de haut niveau et ont donc beaucoup d'influence. Il y a 5 PWC par an, complétées avec une superfinale de 2 semaines. Pour accéder à la superfinale, vous devez avoir terminé dans le top 15 dans une PWC ou avoir remporté une manche en cours de saison.

Afin de ne pas compliquer les choses, les PWC ont un système de sélection complètement séparé (ils ne veulent pas dépendre de la FAI). La PWC sélectionne sur la base de 2 lettres, de A à X, A le meilleur, X le pire. Chaque pays peut distribuer des lettres basées sur 2 compétitions. La plupart des pays utilisent le championnat national (tous) et le classement mondial

de novembre (beaucoup, y compris la Belgique). Si vous êtes premier sur par exemple le championnat national Britannique, vous obtenez un A, si vous êtes 2<sup>ième</sup> un B et ainsi de suite. Lors de notre propre championnat de Belgique, des lettres sont également distribuées 2 fois: une fois pour le classement général et une fois pour le classement épurée des Belges. Le système n'est pas difficile, mais il est un peu complexe. Si vous êtes intéressé, parlez-en moi. Participer à la PWC est important, car vous pouvez y devenir vraiment bon. En raison de l'augmentation du niveau, nous obtenons de meilleures lettres et de plus en plus de Belges peuvent améliorer leurs compétences dans la PWC.

## Vous voulez du concret ?

Les compétitions sont annoncées en hiver. C'est aussi le moment d'organiser votre calendrier, voici les principaux lieux où les compétitions sont annoncées :

- Airtribune.com
- livetrack24.com
- Site web de la FAI
- pwca.org

Il existe également un certain nombre de systèmes nationaux qui ne sont utilisés que dans ce pays, comme l'Espagne, la France ou la Slovénie et les concours qui ont leur propre site web: vous verrez, ce n'est pas toujours facile ou clairement entretenu.

Ces dernières années, il y avait un site bien entretenu d'un Anglais: pgcpm.co.uk, mais apparemment il a également abandonné.

Si vous êtes intéressé à commencer le vol de compétition, n'hésitez pas à contacter quelqu'un de l'équipe actuelle, nous serons heureux de vous aider avec des conseils et des actes. Nous sommes constamment à la recherche de nouveau sang et d'enthousiasme.

Surtout, n'oubliez pas que le vol compétitif n'est pas compétitif. Ce n'est pas l'un contre l'autre, s'enquiquiner, être envieux... Non, c'est justement très inclusif, très solidaire et très social! Vous apprenez à connaître beaucoup de nouvelles personnes, à mieux voler, etc. Vous remarquerez également que plus le niveau est élevé, plus les gens sont agréables, moins ils volent agressivement, généralement dit, plus la compétition est agréable. Les meilleurs pilotes absolus sont également très accessibles lors d'une compétition. Si vous souhaitez des conseils de Russel Ogden, discuter avec Honorin Hamard ou voulez un conseil de vol de Chrigel Maurer, prenez votre courage en 2 mains et posez la question; Vous obtiendrez toujours une réponse ouverte et honnête (mieux vaut ne pas le faire juste quand la personne s'habille pour décoller, bien sûr 😊 )



Piedrahita, notoire pour les accidents des championnats du monde en 2011, mais tellement plus que cela, et cette année aussi l'endroit des championnats de Belgique.

Un lieu fantastique pour les compétitions de parapente et avec plus de 50 pilotes Belges présents, un grand succès pour notre pays (c'est par exemple autant qu'il y avait de Britanniques au British Open!). Au total, 150 pilotes de la communauté internationale y ont participé. Nous avons délibérément choisi le mois d'août, une période de l'année où il fait déjà plus calme qu'au début de l'été. Le Championnat de Belgique (BPO) doit rester et restera accessible à tous les pilotes. Nous sommes donc toujours à la recherche d'un compromis entre de bonnes conditions de vol, une bonne météorologie et l'accessibilité pour tous les niveaux.

Le BPO est pour tout le monde, et il y a toujours beaucoup d'occasions de socialiser et de boire des bières: à Piedrahita, tous les bars et restaurants sont situés sur la place principale et c'est toujours un endroit très convivial.

La compétition elle-même alors: pour les gens qui ne savent pas, ou qui en ont une mauvaise image, voler en compétition ne peut presque pas se faire contre les autres, seulement avec les autres ou sans les autres.

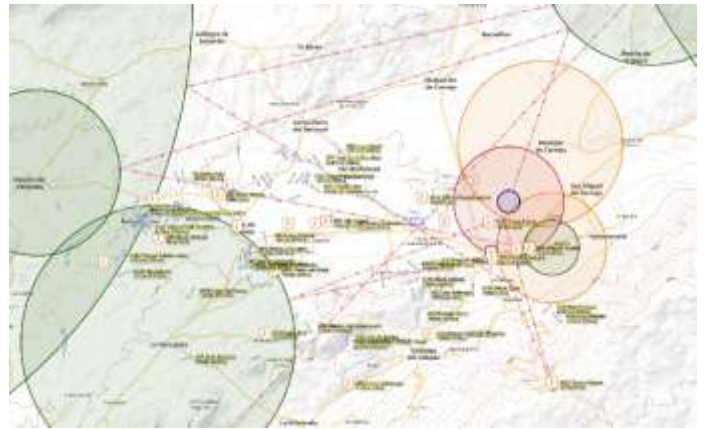
Mais tout comme dans le cyclisme, vous avez besoin d'amis qui veulent partir en vol avec vous dans la manche, car seul vous êtes vulnérable. *Stay with the gaggle* qu'ils disent en anglais, restez avec votre groupe!

### **Manche 1**

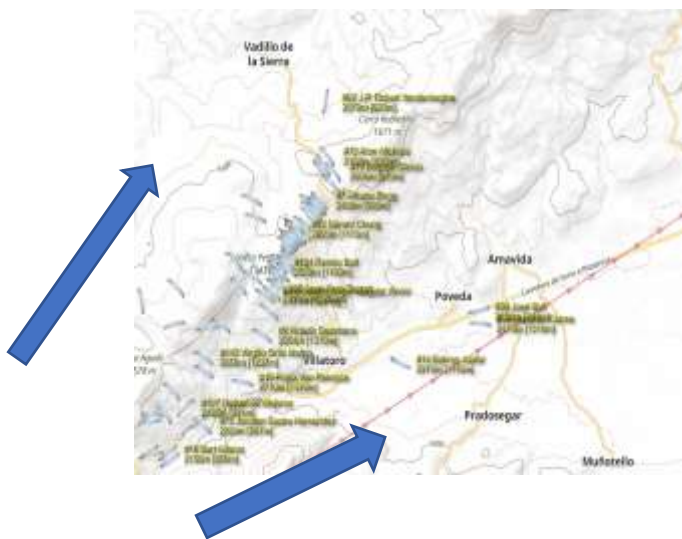
Dans la première manche, en fait la devise est donc : restez avec le groupe, assurez-vous d'arriver au but et ne volez pas trop agressivement afin de contenir les risques dans les limites (de se retrouver immédiatement au sol). Le jour 1 il y a un vent fort soufflant de l'ouest, ce qui encourage immédiatement le comité de pilotes (dont fait partie votre serviteur) à mettre un joli 117 km au programme vers Ségovie. C'est le vol signature à Piedrahita, de belles villes (Avila) le long du chemin mais d'abord au programme: le passage du col de Villatoro. La devise est – comme toujours – de rester haut. Car le vent d'ouest provoque pas mal de turbulences basses dans le col et une descendante assez forte derrière le col. Ainsi dit, ainsi fait, nous touchons presque les 3000m pour survoler le col, mais certains sont plus bas et pour eux le col est malheureusement un point d'arrêt précoce. Après le col, nous recevons des leçons de pilotage de Joeri qui accélérera seul sur la route idéale, tandis que presque tout le monde prend une route plus septentrionale et vole de manière plus conservative,



c'est un euphémisme pour plus lent. À mi-course, nous rattrapons Joeri, mais le mal est déjà fait : Joeri gagnera clairement la journée grâce aux « leading points ». Après cette escapade, il n'a plus rien d'autre à faire que de rester avec le groupe et d'attendre le but. Je suis moi-même dans une excellente position pour entamer le plané final avec Thib, mais j'ai une ligne horriblement mauvaise et je dois dévier avant le but et me dépêcher pour ne pas être au sol après 116 des 117 km. Lever le pied à temps et reprendre de l'altitude est alors la devise ! Les dégâts sont limités : je perds 30 points sur Joeri et 17 points sur Thibault. L'objectif du premier jour est ainsi pleinement atteint : au but, à temps, pas d'accidents, bien commencé. Une première victoire également pour Team Belgium ce jour 1 !



Le départ est une affaire assez intense avec 150 pilotes, mais peu de temps après le départ une possibilité de m'échapper du groupe se présente à moi: je viens de tourner dans un bonne bulle qui m'a mis tout en haut du gaggle, et 2 Booms partent (red : Gin Boomerang 12 avec *nez de baleine*) juste devant moi vers la prochaine balise. Un regard autour de moi, évaluer (je suis haut, il n'y a pas de transition difficile, les prochaines balises ne sont pas trop loin, sur le chemin du retour nous pouvons profiter des voiles qui suivent plus tard – des indicateurs thermiques, et de plus: dans le cycle et de beaux cumulus en forme de rue vers la balise, donc:), ne pas hésiter: le reste ne peut pas me suivre car ils sont tout simplement trop bas, allons-y ! Aron hésite un instant (un moment très rare 😊). Il aurait pu m'accompagner, mais je ne le reverrai plus. Nous avons un peu de chance avec les cycles et prenons de la distance : nous volons un moment à 3 en tête (excellent pour les « leading points »), mais nous ne sommes pas tout à fait d'accord sur l'itinéraire idéal et mes 2 compagnons Espagnols choisissent très vite un itinéraire différent du mien. Après avoir réévalué mon itinéraire (nuages, terrain, balise, reste de la manche), je garde mon propre cap (et en ce faisant, je brise la règle importante: restez avec le gaggle!). Contre toute attente, je suis finalement seul en tête de la course avec une solide avance sur les autres. Légère forme de panique, que faire maintenant. Car le plan de compétition idéal est de voler vers le but avec un groupe, plus haut que les autres, en contrôle. Surtout dans la plaine avec des conditions venteuses. Toutefois pas le choix, je ne vais pas abandonner toute mon avance, je vole vers le but. Mais à la fin je fais une erreur coûteuse. Je me trompe dans les cycles des nuages et dans la bonne route vers le but et je me retrouve coincé, bas. Encore! Grrr. De nouveau, lâcher l'accélérateur, repenser au briefing, où étaient encore les thermiques par ici, rester calme et voler jusqu'au but. En fin de compte, 7 minutes que j'offre en cadeau



Le soir, le comité de pilotes décide assez rapidement d'annuler la manche pour le lendemain en raison du passage d'un front, trop de vent, de la pluie possible, bref: pas des conditions pour voler. Donc, tout le monde est averti à temps que nous avons un jour de congé demain, et que les fûts de bière peuvent être entamés !

### **Manche 2 (jour 3)**

Il y a pas mal de vent de prévu, mais aussi une excellente journée XC avec de bons thermiques, de beaux cumulus, et ce qui s'est avéré après, de l'air assez frais et un ciel bleu acier entre les nuages. Afin d'éviter au maximum tous les risques, nous optons pour une manche en vallée, principalement de la plaine, loin des obstacles majeurs et toujours de la place pour atterrir. La sécurité avant tout!

Les ailes plus lentes ont du mal aujourd'hui avec le vent de face fort – ennuyant, mais rien à faire. Nous aurions préféré avoir une base de nuage à 4000m tous les jours et zéro vent, mais malheureusement nous ne pouvons pas choisir la météo.

à Juan Carlos (une éternité inutile). Si je l'avais attendu, simplement, pour voler ensemble au but, cela m'aurait donné la victoire et 1000 points, car tous les leading points étaient pour moi. Stupide! Rester plus calme, mettre son égo de côté et ne pas aller chercher la gloire à court terme.

Pour Team Belgium je fais une excellente affaire car je reprends mon écart sur Joeri, Thib reçoit un petit coup et Aron fait une vache de sorte qu'il perd un atout, car il a maintenant déjà un « discard » et le reste pas encore. 4 Belges dans le top team et 2 sur le podium provisoire, ça se passe bien !



### **Manche 3**

Le deuxième jour nous n'avons pas volé à cause du vent, mais tous les autres jours nous avons volé, donc les manches se succèdent rapidement. La manche n° 3 s'annonce pas trop complexe, un zigzag dans la vallée puis une longue ligne droite vers un nouveau but. Entretemps je suis troisième au classement général, je n'ai pas encore utilisé de « discard », tout va bien, 2 occasions manquées d'encore faire beaucoup mieux, mais tout va bien. Le gagnant sera déclaré à la fin de la semaine, et pas le jour 2 ou 3. Donc j'ai encore une fois l'intention de me détendre et de rester avec le groupe. En tant que membre du comité de pilotes, j'ai accès à des informations de qualité sur le travail de notre incroyable directeur de course, Larry Pino. Chaque jour, nous nous réunissons très tôt avec le comité de pilotes au QG pour établir la manche pendant que tout le monde est encore à la table du petit-déjeuner.



Donc, après le briefing officiel de la manche, je donne une explication sur la manche à tous ceux qui veulent l'entendre, sur la façon dont nous l'avons définie, comment voler au mieux, où nous nous attendons à ce qu'il y ait des thermiques, où seront les points durs, etc. Dans ce cas, le conseil était simple: restez au milieu de la vallée sur les reliefs bas, prenez la balise, revenez par les reliefs bas, grande balise, relief haut, but. Plan simple, et soutenu tout au long par du relief.

Après le départ je pars donc sans trop d'histoires vers le relief bas, avec pas mal de gaz, car ça monte toujours bien là-bas. Cependant, la quasi-totalité des participants décide de faire quelque chose de complètement différent, de sorte que je suis très isolé immédiatement après le départ. Pourquoi est-ce que je fais ces briefings encore 😊 ? Aron et Philippe sont également sur la route alternative, et nous prenons encore un thermique ensemble, mais nos chemins se séparent rapidement. Tout seul, je n'ai pas d'autre choix que de mener à bien mon plan et d'espérer que tout ira pour le mieux. Le reste du groupe est déjà loin et bien sûr beaucoup trop loin pour que je puisse le rejoindre.

Sur le chemin du retour de la balise 1, je me dépêche de retourner à finesse max, vent arrière, aux bas-reliefs, car cela ne fonctionne vraiment pas bien ailleurs dans la plaine : je me sauve d'un point bas à 85m/sol, j'aurais tout aussi bien pu me retrouver au sol, mais pour devenir champion, il faut aussi avoir de la chance de temps en temps...



Le reste de la manche je ne verrai plus personne voler, même pas au loin. Je me renseigne via WhatsApp auprès des miens sur ma position (merci Matthieu!). On me dit que je suis en tête ! Je n'en crois pas mes oreilles... Apparemment, mon itinéraire était beaucoup plus rapide parce que tout le groupe volait plus lentement que moi. Formidable, je me dis immédiatement. Une manche seul en tête, j'étais déjà troisième au classement, ça commence à sentir quelque chose qui peut bien se terminer. Tirant les leçons de mes jours précédents, je mets le frein à main et je m'envole avec une marge vers le but. La fin de mon itinéraire était sûre et rapide le long du grand relief. Au-dessus du but et tout tout seul, je vois la navette du but dans une prairie complètement vide. Cela donne un petit boost à l'ego, qu'on le veuille ou non, c'est agréable 😊. Aron et Philippe, avec qui je suis parti, reprennent un peu de temps et complètent le podium de la journée. Le reste du peloton a un retard considérable. 1000 points sont ma récompense pour la journée (le score maximum dans une manche – il faut à la fois avoir largement volé en tête (leading points) et être le premier à arriver au but). Aron et Philippe se retrouvent à 100 points, mais Joeri et Thib à plus de 200 points. Pour mon classement personnel, c'est une bonne chose: parmi les Belges, je suis maintenant de loin le premier et dans le classement général, je suis également tout en haut, 60 points devant Juan Carlos avec qui j'étais en vol hier. Avec 4 Belges dans les 7 premiers, nous renforçons notre emprise sur le classement général. Aron est 13<sup>ième</sup> parce qu'il a vaché le jour 2, mais reste un client dangereux en raison de ses autres bonnes manches.

Demain, nous aurons 4 discards et les cartes seront rebattues. Le championnat est déjà réussi, les Belges sont en forme, mais les 2 derniers jours promettent d'être très excitants !

#### **Manche 4**

La compétition n'a pas encore été facile pour les parapentes B et C. Nous avons eu quelques jours avec un vent allant jusqu'à 20 Km/h, et les ailes les plus rapides sont alors toujours avantagées bien sûr. Nous repensons la manche à 3 reprises et nous nous contentons finalement de ce qui devrait être une course vent arrière de 75 km vers la station de ski de Berja, toujours un passage technique, avec but bien avant Plascensia. Avec 107 pilotes au but, l'objectif est réalisé et il y a beaucoup de gens heureux dans la navette du but.

Tactiquement, c'est une journée difficile. La journée est bonne, très bonne, nous montons à +4 +5 m/s et bientôt je suis tout en tête de la course avec Aron. Cependant, je suis déjà en tête du jeu, à l'aise, je préfère ne pas attaquer mais voler tranquillement, défensivement (l'éternelle devise de la semaine). Cependant, Aron a eu une autre journée « Aron » et il ne peut voler que fort, vite et haut. Je l'ai laissé partir et dans le 2ème groupe, je contrôle le gaggle et j'essaie d'en pousser quelques-uns pour se dépêcher, car je vois Aron devenir de plus en plus petit au loin. Mission réussie, je vole confortablement toute la journée, 3ème dans la manche. Mais aujourd'hui, c'est à Aron de remporter les 1000 points et de mettre tout le monde à au moins 90 points. Karamba! Ce n'était pas quand même pas ce que je voulais. Aron « discarde » sa mauvaise journée et est soudainement sur mes talons avec seulement 27 points de retard.

Cependant, mon avance sur le reste des participants est maintenant telle que je serai toujours premier ou deuxième de toute la compétition. Dès que je m'en rends compte, j'ouvre une bière supplémentaire. De toute façon, la compétition est dans sa phase finale et je serai toujours sur le podium. Mission accomplie. Bien sûr, ce n'est pas si simple: demain ce n'est qu'entre Aron et moi, et je pars avec une longueur d'avance, dans la position de luxe : je n'ai qu'à garder un œil sur Aron. Et idéalement je veux gagner bien sûr 😊.

Team Belgium occupe désormais 5 des 6 premières places du classement général. Je n'ai jamais connu une tel luxe dans notre propre championnat. Tout le monde vole vraiment bien, et régulièrement, et cela se traduit par une domination totale sur notre propre championnat. Bravo à nous-mêmes!

## Manche 5

Aujourd'hui, la compétition touche à sa fin, mais nous sommes satisfaits quand même. 5 jours de vol sur 6, aucun accident, en moyenne 80 km par manche, nous avons beaucoup volé, bien volé et bien mangé, que demander de plus. Une victoire, dedju. Ce n'est un secret pour personne que j'aimerais (aussi) devenir champion de Belgique, et si ce n'est pas ma plus grande chance, alors je ne sais plus.



Pour les spectateurs: l'ambiance entre les pilotes est géniale, je ne saurais trop insister à quel point il est agréable de voler ensemble des manches de compétition, et sur le plaisir que cela nous procure. Nous sommes tous de bons amis les uns avec les autres, on s'amuse beaucoup. Il n'est pas possible de voler contre quelqu'un, on ne sait que collaborer. Mais pas aujourd'hui. Aujourd'hui, j'ai une mission, et ce n'est pas de finir derrière Aron, et le reste est secondaire. Sur la photo, il semble y avoir qu'une trace, mais il y en a bien 2. Ce que le reste fait n'a plus d'importance pour moi, donc je me concentre uniquement sur Aron. Avant le départ, je le cherche et je ne le lâche pas d'une semelle. Nous volons bout d'aile à bout d'ailes tout le long de la manche. Cela me rappelle le match racing en voilier jadis, où l'on fait souvent des courses 1 contre 1 comme dans l'America's Cup.

Bien sûr, cela devient aussi un jeu un peu nerveux, mais Aron ne serait pas Aron si nous ne partions pas à 2 à l'aventure 5 minutes après le début parce que le reste volait trop lentement selon ses normes 😊. Dans le col de Vilatoro, nous nous retrouvons avec un groupe à haute altitude et traversons vers la vallée. Là, le championnat se termine un peu en mineur: nous faisons un très long plané et la plupart y trouve la meilleure bulle de la journée, mais Aron ne trouve rien et doit atterrir, je dois me battre longtemps pour ne pas suivre son destin et quand-même arriver au but. Aron y attrape son 2ème discard, et reculera donc considérablement dans le classement, malgré un bon

championnat. Cela signifie aussi que je deviens champion de Belgique, et je peux en profiter pendant longtemps lors de mon calvaire vers le but (il a fallu arriver presque au but avant que je trouve une bulle fiable me permettant d'atteindre le but), encouragé par William et Karlien que je rencontre en cours de route. Thibault remporte la journée de manière convaincante, et ainsi les Belges remportent 4/5 manches, bien réparties entre Joeri, Lode, Aron et Thibault. Pourrait-ce encore devenir plus beau ? C'est possible ! Vieux mais pas encore usé, Philippe Broers monte une nouvelle fois sur le podium d'un BPO en troisième position. En conséquence, tout le podium du classement général est Belge. Nous pouvons déjà commencer à nous entraîner maintenant pour refaire le même résultat l'année prochaine, je pense!

Des remerciements spéciaux à mon sponsor Accelleran, à Olivier et Aeroloisirs pour la fantastique Enzo3, la combinaison d'accessibilité, de vitesse et de performance toujours inégalée. Et à tous les autres pilotes pour avoir fait du BPO une compétition agréable et sportive. À Larry et Joanna pour un direction de course parfaite.

L'année prochaine, le BPO sera à Krushevo, en Macédoine. Un super endroit pour voler, accessible aux pilotes de tout âge. Ok, il faut prendre un avion pour s'y rendre, mais là tout est vraiment très bon marché (5 € pour manger au restaurant par exemple). Début juillet 2023, assurez-vous d'y être, car ce sera à nouveau une fête !



## RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 23 JUIN 2022

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

**Excusé** : Nathanael Majoros, Patrick Brison.

### Beauraing

De nouvelles plaintes d'autres riverains ont été adressées aux gestionnaires du site. Le courrier suggéré par Stéphane De Roover sera envoyé aux riverains, dans lequel la décharge de la responsabilité des gestionnaires est mentionnée.

### European Hang gliding and Paragliding Union (EHPU)

Jean-Yves s'est rendu à cette réunion qui se déroulait à Nice (France). Il a également assisté aux réunions de la commission Sécurité de l'EHPU.

Deux sujets intéressants sont discutés : une carte de brevets Européenne et les remarques faites à EASA concernant la réglementation SERA concernant les priorités, notamment des pilotes qui tournent dans le thermique le long d'une pente. Les administrateurs estiment que ceux-ci doivent avoir la priorité sur les autres pilotes comme en air libre, m'importe qu'ils aient la pente à leur droite ou leur gauche. Evidemment les règles de croisement le long d'une pente restent inchangées.

### Prochaine réunion

Le 30 août à 19h30.

### Accès Montmin (Annecy)

La FBVL pourrait demander une carte d'accès pour toutes les écoles FBVL, qui serait remboursée par les écoles au prorata du nombre de semaines qu'ils l'utiliseraient. Olivier contactera les responsables sur place et Jean enverra un courrier aux écoles pour savoir si cela les intéresse.

### Fly

Jean dit que la maquette du Fly de juin/juillet est presque prêt, il l'enverra demain pour vérification. Les articles suivants n'ont pas encore été reçu :

- Article subsides ADEPS (Thierry Moreau + Olivier);
- Article Touch the Sky (Patrick).

Jean contactera Thierry Moreau et le club Touch the Sky pour voir si c'est encore pour cette édition.

### Brevets

- Karlien Engelen obtient le brevet définitif d'Aide-Moniteur de parapente et poursuit sa formation pour le Monitorat.
- Pieter Baele commence sa formation pour le brevet d'Aide-Moniteur et Pilote Biplace de parapente chez Airsport.
- Jasmine Cryns obtient le brevet de Pilote Biplace de parapente.
- Jasmine Cryns obtient le brevet définitif d'Aide-Moniteur de parapente et poursuit sa formation pour le Monitorat.

Rapporteur: Jean.

## RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 30 AOUT 2022

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

### BPO

Une suggestion est faite pour organiser un BPO « B » convivial en plus du BPO « A ». A creuser pour 2023. Olivier fera un texte qui sera

envoyé à tous les clubs pour voir si cela les intéresse d'organiser un tel championnat.

Une proposition venant d'Italie est parvenue au secrétariat. C'est une option pour 2024, 2023 étant déjà attribué. Jean répondra en marquant notre intérêt et en demandant plus d'information sur l'organisation proposée.

(Suite sur la page suivante).

## Handicar

Jean-Yves demande l'intervention dans l'achat d'une chaise roulante pour pouvoir faire du biplace avec des personnes avec mobilité réduite, il s'agit d'un achat de 5000 € + des formations pour les différents biplaceurs et treuilleurs. Les administrateurs sont d'accord d'octroyer une subvention de max. 3000 € pour le club Touch the Sky avec comme condition une convention afin que d'autres clubs puissent également utiliser cette chaise en cas de besoin. Ce montant sera prévu au budget pour 2023.

## Journée de lancement Pick Up Club

Aura lieu le 12 novembre et les administrateurs sont d'accord de reprendre en charge les assurances. Un courrier du club est attendu prochainement, qui sera diffusé par les différents canaux FBVL.

## Cours de réglementation aérienne

Benjamin Nieuwland veut compiler un document sur la réglementation aérienne et a demandé de recevoir les informations existants, qui Jean lui a déjà envoyé. Concernant l'utilisation des illustrations des documents FFVL, il pourra les utiliser en remerciant la FFVL pour cela, c'est l'accord que la FBVL a avec la FFVL pour les carnets de vol.

## Carte accès Montmin/Doussard

Jean-Yves demandera aux écoles combien de passages ils font par année à la barrière de Montmin afin de voir si l'achat d'une carte à 2000 €, à répartir entre les écoles selon l'utilisation, peut être envisagée. La carte serait commandée au nom de la FBVL.

## Geozones

Olivier contactera la DGTA pour voir où en est le dossier des 7-Meuses.

Jean complétera le dossier de Coo et l'enverra à Olivier pour vérification et signature.

Jean relancera Paul Schmit pour l'autorisation de la commune de Beauraing.

## Site de Marcourt Sud

Le club La Roch Ailes demande une intervention de 1230 € pour la coupe de ce nouveau site. Les administrateurs sont d'accord avec cette dépense et remercie le club pour ce travail.

## Balise météo

Olivier contactera Maxime Jaspard pour la deuxième balise qui sera installée à Maillen. Il demandera les informations à mettre sur le site internet de la FBVL.

## Brevets

- Bert Adams obtient le brevet définitif d'Aide-Moniteur de parapente.
- Gaetan Mignolet obtient le brevet d'Observateur de parapente.
- Gaetan Mignolet peut faire sa formation d'Aide-Moniteur de parapente avec Jean-Yves Squifflet.
- Arthur Reinhard peut faire sa formation pour le brevet le brevet de Pilote Biplace de parapente avec Thierry Moreau.
- Pierre Balthazar peut faire sa formation pour le brevet le brevet de Pilote Biplace de parapente avec Thierry Moreau.
- Robert Houssa peut faire sa formation pour le brevet le brevet de Pilote Biplace de parapente avec Thierry Moreau.
- Jonas Hans peut faire sa formation pour le brevet d'Aide-Moniteur de parapente avec Xavier Barbé.
- Ruben Van Immerzeele peut faire sa formation pour le brevet de Pilote Biplace de parapente avec Xavier Barbé.
- Filip Blondeel peut faire sa formation pour les brevets de Treuilleur, Pilote au Treuil et Pilote Biplace au Treuil dans le club Touch the Sky.
- Jean-Philippe Geudvert peut faire sa formation pour le brevet de Treuilleur de parapente dans le club Touch the Sky.

## Prochaines réunions

Le 27 septembre à 19h30 par Zoom,  
le 27 octobre à 19h30 à Zaventem,  
le 22 novembre à 19h30 par Zoom,  
le 13 décembre à 19h30 à Zaventem.

Rapporteur: Jean.

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

## Assurance FBVL

Olivier et Jean iront demain à une réunion avec l'assureur FBVL à la demande d'Aviabel/Axis. Il s'avère que les chiffres ne sont déficitaires pour 2022 et pas suffisamment bons les dernières années pour, à la longue, compenser l'année catastrophique 2019. Olivier et Jean verront ce que propose l'assureur et soumettront les propositions aux administrateurs dès qu'ils les recevront.

## Textes de brevet Moniteur et Aide-moniteur

Les amendements à ces textes sont revus en détail et votés par les administrateurs.

Koen a eu un contact avec SportVlaanderen (anciennement BLOSO) pour la partie préformation générale et avec un représentant du ministère français concerné afin de faire en sorte que les brevets FBVL de Moniteur permettent de donner cours en France. SportVlaanderen a des cours de base « Start to coach » et pourrait mettre en place des cours « Initiateur » pour le parapente. Koen continuera les discussions à ce sujet et Jean-Yves demandera à Thierry Moreau de faire la même chose pour la partie francophone (ADEPS).

## Handicar

Jean-Yves a commandé la chaise roulante pour pouvoir faire du biplace avec des personnes avec mobilité réduite et s'attèle à organiser une première formation avec 4 personnes.

## Cours de parapente

Benjamin Nieuwland a envoyé un document qui pourrait servir comme un cours théorique pour le parapente. Jean le transmettra aux administrateurs pour évaluation/corrections.

Par rapport aux SPACC, les administrateurs estiment qu'ils n'ont pas leur place dans un cours théorique

car ils sont trop limités dans le temps et trop spécifiques aux sites et clubs concernés. Jean répondra cela à Benjamin.

## Fly

Un Fly devrait sortir en novembre, les administrateurs sont demandés de récolter des articles, les articles suivants sont déjà retenus :

- BPO (Koen demandera à Lode Spruyt et William à Karlien Engelen) ;
- Stage adolescents ;
- Révisions de voiles (Jean demandera à Marc Delongie).

## Subventions jour de lancement de parachutes

Les administrateurs octroient 250 € au Pick-Up club pour l'organisation de la journée de lancement de parachute en novembre pour pallier aux frais croissants et pour marquer l'appréciation de la FBVL pour cet événement de sécurité majeur dans le vol libre belge. Entre-temps Jean a déjà fait le nécessaire pour les différentes couvertures d'assurance pour cet événement, comme d'habitude.

## Brevets

- La demande de Thibault Voglet pour pouvoir former des Initiateurs Treuil est refusée car il est clairement stipulé dans les textes que ceci doit être fait par un Moniteur. Entre-temps les candidats concernés se sont inscrits dans une trajectoire de formation d'Aide-Moniteur.
- Enrique Koll peut faire sa formation pour le brevet d'Aide-Moniteur de parapente avec Airsport mais en vue des nouveaux textes votés, il devra faire d'abord faire sa formation biplace.
- Bart Van de Veire peut faire sa formation de Pilote Biplace de parapente avec Airsport.

Rapporteur: Jean.

# RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 27 OCTOBRE 2022

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

**Excusé** : Jean-Yves Squifflet, Robin Lefebvre,  
Nathanael Majoros.

## Assurance FBVL

Olivier et Jean sont allés à une réunion avec l'assureur FBVL à la demande d'Aviabel/Axis.

Aviabel a augmenté les primes, légèrement pour les assurances de base et fortement pour le biplace et les assurances optionnelles.

Une augmentation de la cotisation n'est pas nécessaire pour 2023 et aurait dû être votée à l'AG de 2022, une augmentation pourra être proposée à l'AG de 2023 pour 2024.

Un texte expliquant ces changements sera préparé afin de l'envoyer aux membres par mail afin de devancer les membres qui veulent déjà régler leur cotisation et assurance pour 2023.

## Start to Coach

Des échanges avec SportVlaanderen il apparaît que la formation « Start to coach » de 15 h dont 8 h de théorie, peut déjà être entamée par les (aide-)moniteurs auprès de n'importe quel club sportif qui organise ce cours. Le but est de par après pouvoir organiser ce genre de formation soi-même avec la partie pratique vol libre intégrée. Le coût de la formation est de 55 €.

Jean enverra un courrier à tous les (aide-)moniteurs pour demander qui est intéressé dans cette formation.

Patrick contactera Thierry Moreau pour voir s'il y a une formation équivalente auprès de l'ADEPS.

## Aéroclub Royal de Belgique

Jean-Yves a l'aval des administrateurs pour signer une lettre concernant le président de l'ACRB.

## Lettre Thierry Moreau

Thierry Moreau a envoyé une lettre qu'il désire envoyer aux membres FBVL concernant les subventions ADEPS possibles. Olivier lira la lettre et rédigera un texte pour contextualiser la lettre, et les deux textes paraîtront dans le Fly.

En ce qui concerne le sondage proposé par Thierry, celui-ci devra être fait et évalué par la FBVL.

## Championnat de précision d'atterrissage

Une subvention de 250 € est octroyée à ce championnat organisé par Thierry Moreau. Jean a déjà fait le nécessaire afin que ce championnat soit couvert par l'assurance RC fédération.

## Demande Thibault Voglet

Les administrateurs octroient une subvention de 400 € à Thibault pour sa participation à la Superfinale de la PWC, ce qui est exceptionnel pour un pilote belge. Cela correspond aux frais d'inscription.

En contrepartie les administrateurs demandent de rédiger un article pour le Fly.

## Fly

Les articles doivent parvenir à Jean pour la mi-novembre.

## Brevets

- Olivier Krikorian obtient le brevet temporaire d'Aide-Moniteur de parapente, limitée à l'école Imala Parapente.
- Thomas Schmidt peut faire sa formation pour le brevet d'Aide-Moniteur de parapente avec Thierry Moreau.
- La demande de Thierry Moreau concernant la formation d'Aides-Moniteurs pour la partie pente école par Thibault Voglet est acceptée sous les conditions énumérées par Thierry et sous son entière responsabilité.

Rapporteur: Jean.



# RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 22 NOVEMBRE 2022

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

## Enquête régionalisation

Thierry Moreau enverra les questions de son sondage à Jean. Olivier et Jean reverront et rajouteront des questions et Olivier créera une sondage avec Google Forms.

## Contrôle du budget

Jean présente les chiffres et les projections. Le résultat sera largement positif. Jean propose de faire les dépenses pour la chaise et formation Handicar en 2022 plutôt qu'en 2023. Les administrateurs approuvent.

## Propositions CIVL

Nathanaël propose deux modifications aux règles de la CIVL (critères de sélection des pilotes) afin de rendre les compétitions internationales plus accessibles pour des pilotes moins bien classés. Ce serait aussi plus avantageux pour le BPO et les pilotes belges. Les administrateurs approuvent et il faudra obtenir l'approbation de l'ACRB. Nathanael et Jean se chargent de communiquer ces propositions.

## Fly

Certains articles manquent encore :

- BPO 2022 : Koen contacte Lode.
- BPO 2023 : Olivier contacte Thibault.
- Candidatures administrateurs : Olivier.
- Questions sondage + lien : Olivier.

## Assemblée Générale

Date : samedi 4 février 2023 à Zaventem.

Examens : 15 h.

Sono et vidéo : William s'en charge.

Parleurs éventuels : Sport Vlaanderen / Adepts.

Entrée : Jean.

## Assemblée Générale (suite)

Bar : tout le monde regarde et demande autour de soi.

## Formation Premiers secours (Aide-) Moniteurs

Pour l'instant c'est le BEPS (12 h) pour Aide-Moniteurs et « secouriste » (40 h) pour Moniteurs.

La question se pose si on doit pas demander la même chose pour les deux.

Koen demande à Sport Vlaanderen ce qui est demandé pour d'autres sports.

## Voler en Autriche

En principe in faut demander une licence « Guest Pilot » auprès d'une école locale.

Jean-Yves et Jochen Zeischka ont entrepris des démarches auprès des autorités autrichiennes et on attend une nouvelle loi pour régulariser la situation.

## Brevets

- Eric Orban obtient le brevet temporaire d'Aide-Moniteur de parapente, limitée à l'école Fou d'L.
- Benjamin Nieuwland peut entamer sa formation pour le brevet d'Aide-Moniteur de parapente chez Imala Parapente, mais seulement la partie pente école jusqu'au moment où il répondra à tous les autres prérequis pour la partie grands vols.
- Willem Grauls peut faire sa formation biplace avec Airsport.

## Prochaines réunions

Mardi 13 décembre à 19h à Zaventem (location à chercher).

Mardi 17 janvier à 19h30 à Zaventem.

Rapporteur: Jean.

# COTISATION ET ASSURANCE FBVL 2023

Malgré l'augmentation de des primes d'assurance, la cotisation restera inchangée pour 2023. **Toutefois les prix pour les couvertures (passagers) Biplace et Moteur auxiliaire augmentent, vous les trouverez dans la table ci-dessous.**

Les membres ont toujours la possibilité de payer une cotisation « Premium » en payant 40 € en plus, nous répétons que cette partie « Premium » est gardé sur un compte séparé qui servira

uniquement à l'acquisition ou la conservation de terrains d'atterrissage ou de décollage. Les membres premium reçoivent une carte de membre sur papier par la poste, les autres membres pourront télécharger et imprimer leur carte de membre à partir de leur compte MyFBVL, un mail avec un lien sera envoyé après réception de la cotisation.

	<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)		+ 145 € / + 400 €
Assurance moteur auxiliaire (4)		+ 40 €
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 2022 au 31 décembre 2023. 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 : **400 €**, par pilote individuel : **145 €**.

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 **190 €**.

(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

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 décembre 2022) du jusqu'au 31 décembre 2023.

## Dégâts corporels suite à un accident de vol libre

<b>Option 1</b> Seulement décès	Couverture assurance de base		Couverture supplémentaire		Couverture totale		Supplément par
	3.750,00 €		25.000,00 €		28.750,00 €		90,00 €
	3.750,00 €		50.000,00 €		53.750,00 €		180,00 €
	3.750,00 €		75.000,00 €		78.750,00 €		270,00 €
	3.750,00 €		100.000,00 €		103.750,00 €		360,00 €
	3.750,00 €		125.000,00 €		128.750,00 €		450,00 €

<b>Option 2</b> Seulement invalidité permanente (1)	Couverture assurance de base		Couverture supplémentaire		Couverture totale		Supplément par année
	7.500,00 €		25.000,00 €		32.500,00 €		120,00 €
	7.500,00 €		50.000,00 €		57.500,00 €		240,00 €
	7.500,00 €		75.000,00 €		82.500,00 €		360,00 €
	7.500,00 €		100.000,00 €		107.500,00 €		480,00 €
	7.500,00 €		125.000,00 €		132.500,00 €		600,00 €

<b>Option 3</b> 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 €	210,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	53.750,00 €	7.500,00 €	420,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	78.750,00 €	10.000,00 €	630,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	103.750,00 €	12.500,00 €	840,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	128.750,00 €	15.000,00 €	1050,00 €

<b>Option 4</b> 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 €	240,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	57.500,00 €	7.500,00 €	480,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	82.500,00 €	10.000,00 €	720,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	107.500,00 €	12.500,00 €	960,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	132.500,00 €	15.000,00 €	1200,00 €

<b>Option 5</b> 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 €	320,00 €
	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 €	640,00 €
	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 €	960,00 €
	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 €	1280,00 €
	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 €	1600,00 €

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