

Fly!

Hiver 2023

Votre magazine du vol libre en Belgique



126

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
Stationsstraat 103
B-2860 Sint-Katelijne-Waver
TEL/FAX: 015 32 18 20
E-Mail: info@fbvl.be

SITE WEB
WWW.FBVL.BE

ORGANE D'ADMINISTRATION

PRESIDENT:

Olivier Georis
0486 313 436
olivier.georis@skynet.be

AUTRES ADMINISTRATEURS:

Jean-Yves Squifflet
0474 555 961
mail_jy.squifflet@gmail.com

William Sterckx
016 203281
william.sterckx@telenet.be

Patrick Brison
0479 900 166
pbn@skynet.be

Robin Lefebvre
0496 566 493
robin@airport.be

Pierre Balthazar
0478 241 045
pierrotbalthazar@hotmail.com

Bram Declercq
0479 918 382
bram_declercq@hotmail.com

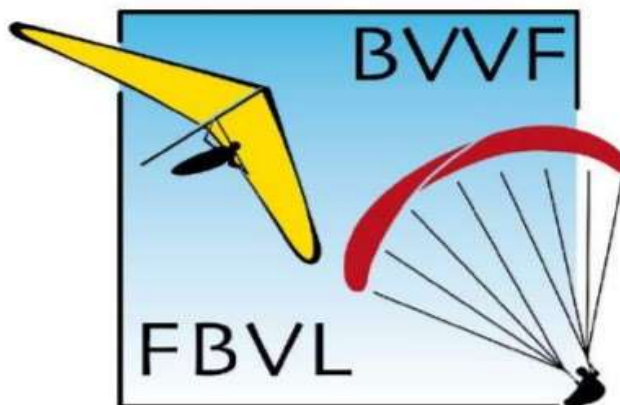
Frédéric Tétart
0495 567 240
fred@31fevrier.be

Dirk Jordens
0475 282 627
Dirk@DNA-technics.com

Julien Colle
0473689478
julien.colle@hotmail.com

Bram Jordens
0498017094
bramjordens@telenet.be

Lieven Paulissen
0479805295
lieven.paulissen@outlook.com



INFOS

FÉDÉRATION BELGE DE VOL LIBRE (FBVL) ASBL

Association sans but
lucratif.

Moniteur Belge du 22
février 2005.

Numéro d'entreprise:
0416058635.

Siège Social: Rue Montoyer
1 boîte 6 à 1000 Bruxelles.

SECRÉTARIAT

P/A Jean Solon
Stationsstraat 103
B-2860 Sint-Katelijne-Waver
TEL/FAX: 015 32 18 20
E-Mail: info@fbvl.be

SITE WEB

WWW.FBVL.BE

TABLE DES MATIERES

4-6	Invitation Assemblée Générale
7-9	Entretiens sites
10-11	Belgian Paragliding Open 2024
12-13	BHPA Emergency Parachute System Course
14-15	Championnats de France de PA
16-17	Championnats du Monde de PA
18	Formation Hand'Icare
19	Les Trytofly.be
20	ParaCheck update 2023
21-27	Questions et réponses régionalisation FBVL
27	Fréquences radio pour parapente et delta
28-33	Rapports réunions Organe d'Administration
34-35	Photos journée de lancement Pick Up club
36-37	Cotisations et assurances FBVL 2024

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

Le SAMEDI 3 FEVRIER 2024 à 19h30

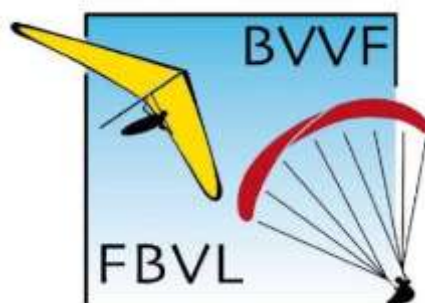
dans la grande salle du

« 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 2021, 2022 ou 2023, perdront leur statut de membre effectif.

Ils pourront toutefois, s'ils ont payé leur cotisation en 2022 et 2023, faire une demande afin de redevenir membre effectif pour l'assemblée générale de février 2024 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 2023 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 3 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 2024** 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 2023 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 2025 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 2024

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.**

Je, soussigné,,

donne procuration à,

pour le représenter à l'assemblée générale de la FBVL qui aura lieu le 3 février 2024.

Lieu et date:

Signature:

WE NEED YOU !

La FBVL, ce n'est pas que l'Organe d'Administration (OA). 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.

Pour le moment il y a 12 administrateurs à l'OA (le nombre maximal). Mais certains administrateurs sont en fin de leur mandat de 3 ans et ne veulent pas forcément se représenter en février 2024, soit parce qu'ils sont déjà depuis longtemps administrateur soit qu'ils n'ont plus vraiment le temps.

Votre candidature est donc la bienvenue.

Un fois élu, 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.

Je, soussigné,,

habitant,

pose ma candidature pour l'élection de l'Organe d'Administration de la FBVL lors de l'assemblée générale du 3 février 2024.

Lieu et date:

Signature:

Travaux d'entretien site d'Avister



Je vous avouerai que c'était du boulot ! On a vraiment tout donné ! (On était vraiment au bout de notre vie). Nous avons fait ce que nous pouvions, malheureusement l'ampleur et la complexité du site étaient un peu de trop pour 3-4 personnes. Nous étions sur papier 7/8, nous avons débuté le travail à 3 et avons eu l'aide de 2 autres personnes (âgées) pour les 2 dernières heures. (Moi-même, Adrien ORLANDO et Arnaud LIMBREE, puis sont venu nous aider mi-après Philippe THEUNISSEN et sa compagne.

En semaine Ennio (Bergamini - NDR) avait déjà débuté quelques travaux). Mais nous avons atteint grosso modo nos objectifs. Nous avons nettoyé le site, élagué, débroussaillé tout le déco et les manches à air ont été renouvelées.

Il reste encore un peu de boulot pour que le site soit tip top ; écarter tout ce qui a été coupé, combler les trous et placer une manche à air à l'attéro.

Vive le parapente !

Kerem TEPELI



Nettoyage Fontaine L'Evêque (Anderlues)

Cette journée de travail a eu lieu le 11 novembre de 9 à 12h.

Présent : Jean Aerssens, Salvatore Scire, Charles Colette dit Colibri, Marc Op de Beeck, Pierre Op de Beeck, René Wery, Pascal Froment, Michele Maira, Franco Marioli, Ivano De Blasio et Philippe D'Hollander.

Travaux : coupe de bouleaux en NE, coupe de buissons en O et en N, tonte déco en E et en N.

Tout cela dans la bonne humeur !

On est aussi en train de faire le Ravel, qui passera à gauche du terril et de l'atterro Nord. Le club a rencontré le responsable du Ravel pour quelques aménagements.

Ci-dessous : l'ancien combattant René Wery.





beau travail..

Par ailleurs Alain Hottois, Philippe Colin, Maira Michele, Marc Op de Beeck, Michael Gaillard et Franco Marioli se sont aussi occupés de nettoyer le teruil du Quesnoy à Strépy-Braquegnies.

Un grand merci à tous ces bénévoles (souvent les mêmes) pour ce travail sans lequel les sites deviendraient bien vite impraticables !



Belgian Paragliding Open 2024 – Rendez-vous en terrain connu !

Alors que l'édition 2023 qui a eu lieu en Macédoine a été un franc succès, l'équipe X1X a décidé de remettre le couvert en 2024 dans un lieu particulièrement apprécié des belges... Retour au Grand Bornand ! Quoi de mieux qu'un lieu d'ores et déjà validé, connu des belges, connu des compétiteurs et pas trop loin de la maison ? 7 jours de soleil ? Pas d'inquiétude, X1X a passé commande.

Après 2 années de BPO « lointains » (Piedrahita et Krushevo), la volonté du groupe de travail compétition était de retrouver un lieu facilement accessible en véhicule et qui permette à tous de voler sans pression. Rapidement, le site du Grand Bornand est ressorti dans les discussions. Quelques coup de fils et l'affaire était dans le sac. Le rendez-vous est pris sur le magnifique site du Grand Bornand en Haute-Savoie du 7 au 13 juillet 2024.

X1X aux commandes !

En collaboration avec Cédric Nieddu (organisateur local) et Johanna Di Grigoli (Directrice d'épreuve), X1X organisera ce BPO avec plusieurs missions.

- 1) Organiser une compétition safe pour tous !
- 2) Organiser des manches ludiques et intéressantes pour tous les niveaux !
- 3) Apporter une ambiance « Made in Belgium » sur les terres alpines. (Bien sûr, nous aurons de la bonne bière belge. Avec et sans alcool pour que chacun puisse trouver son bonheur).
- 4) Apporter une dimension formatrice à ce BPO :
Pour ce faire l'équipe souhaite organiser divers « micro-événements » autour de la compétition. A commencer par l'organisation de 2 journées d'entraînements précédant la course. Ces 2 journées seront consacrées à la découverte du lieu et de la compétition.

D'autres organisations « surprises » sont en cours de préparation.

Inscription

A partir du 24 janvier 2024 à 15h sur la page Airtribune : [Belgian Paragliding Open 2024, Le Grand Bornand \(airtribune.com\)](https://airtribune.com/bpo2024/)

Envie de préparer votre BPO ?

Quelques liens utiles :

- Le site de vol :

<https://les-ailes-grandbornand.fr/sites/>

- Les manches des précédents BPO (2017 et 2019) :

<https://airtribune.com/bpo2017/results>

<https://airtribune.com/bpo2019/results>

- Les brises :

<https://paragliding.rocktheoutdoor.com/conseils/le-phenomene-des-brises-de-vallees/>

- Pleins d'informations sur la compétition (attention, quelques infos inutiles liées aux compétitions spécifiquement françaises) :

[https://parapente.ffvl.fr/sites/parapente.ffvl.fr/files/Cahier du competeur parapente 2016.pdf](https://parapente.ffvl.fr/sites/parapente.ffvl.fr/files/Cahier%20du%20competeur%20parapente%202016.pdf)

- Le guide d'utilisation XTrack avec le menu spécifique « compétition » (Merci à Bertrand pour le travail énorme !) :

<https://www.fly-air3.com/fr/support/air3-xctrack-manual/xctrack-manual/xctrack-widgets-manual/xctrack-pro-widgets-competition/>

- Pleins d'outils de préparation logistique, mentale, physique, tactique et technique :

<https://blog.maximebellemin.com/category/preparation/>

- Et pleins d'images pour vous faire rêver .

(voir page suivante)

Le programme (provisoire) :

Vendredi 5 et samedi 6 juillet :

- Journée d'entraînement et de découverte du coin facultative.

Dimanche 7 juillet :

- Manche d'entraînement officielle.
- Enregistrement des pilotes.
- Verre de bienvenue.

Lundi 8 – Samedi 13 :

- 6 manches.

Mercredi 10 juillet :

- Soirée des pilotes.
- Buffet & Boissons.
- Party dancing.

Samedi 13 juillet en soirée :

- Remise des prix.
- Verre de clôture.
- Feu d'artifice (on profite de la fête nationale française).

Pleins d'images pour vous faire rêver :

<https://www.youtube.com/watch?v=X4iWqE03UJw>

<https://www.youtube.com/watch?v=oJzNwHkK8wA&t=3s>

https://www.youtube.com/watch?v=Dewy8t_R9zk

<https://www.youtube.com/watch?v=81uDVwHLUel&t=6s>

<https://www.youtube.com/watch?v=t3xGazV2pYY>

<https://www.youtube.com/watch?v=nEAF2JF7oKY>

<https://www.youtube.com/watch?v=mrABgNQCVio>

BELGIAN PARAGLIDING OPEN 2024

Le Grand Bornand - 7-13 July



Au secours !

Sujet tabou ou désintéret assez généralisé ? Comme chacun le sait, on ne parle pas beaucoup des parachutes de secours chez nous, mis à part bien entendu votre serviteur qui radote un peu en essayant de prêcher la bonne parole 😊

Plus sérieusement, on doit bien admettre que c'est un sujet que l'on aborde en général fort (trop) peu, bien que cet engin puisse sauver (et sauve effectivement chaque année) des vies ou des colonnes vertébrales. De plus, rien n'existe vraiment chez nous pour encadrer ou faciliter la gestion de ces parachutes de secours et particulièrement leur nécessaire entretien annuel.

Il y a bien entendu des initiatives très utiles et méritantes lancées par des clubs. Je pense particulièrement à l'incontournable journée de lancement de secours organisée par le Pick Up Club ou les multiples journées de pliage de secours qui meublent les journées d'hiver. Ceci étant, force est de constater que malgré cette bonne volonté indéniable de certains, notre approche du sujet est tout à fait inadéquate.

En effet, soyons un instant honnêtes et réalistes, les personnes vraiment compétentes pour traiter correctement l'ensemble des potentiels problèmes d'installation des secours sont (très) rares. De plus, comme elles n'ont aucune certification, rien ne les distingue d'autres « bons samaritains » bien intentionnés mais au savoir plus douteux. Pour résumer, le pilote lambda n'a à priori aucune garantie que son système de secours soit réellement fonctionnel, bien que sa vie puisse en dépendre.

Et ailleurs ?

Renseignements pris, plusieurs autres fédérations ont par contre pris le problème à bras-le-corps depuis longtemps en organisant des cours, des

examens et des qualifications concernant la gestion des secours.

Parmi celles-ci, l'approche de la fédé anglaise (BHPA, British Hang gliding and Paragliding Association) semble la plus intéressante. En effet, cela fait plus de 20 ans qu'elle a mis en place son « Emergency Parachute System Licence » ou brevet d'installateur de secours qui a drastiquement réduit chez eux le nombre de problèmes liés à l'utilisation des parachutes de secours.

Je suis donc parti là-bas en ce début novembre suivre leur « Emergency Parachute System Course »...

Comment ça marche ?

La formation commence par un cours sur deux jours complets durant lesquels on passe en revue les objectifs recherchés, le matériel et ses composants, les modèles, les outils, les techniques, la documentation et les problèmes potentiels réellement rencontrés (un vrai musée aux horreurs, difficile à croire mais ils m'ont promis les photos !!!). Ensuite, après deux démonstrations de pliage (rond et Rogallo), nous sommes bien entendu passés à la phase pratique. Nous avons alors eu l'occasion de procéder à plusieurs inspections, pliages et installation de systèmes truffés de pièges parfois subtils mais malgré tout potentiellement fatals.

Ces deux jours ne sont qu'un début. Les candidats au brevet doivent ensuite procéder à l'inspection, au pliage et à l'installation (dûment enregistrés) d'au moins 20 systèmes sous la supervision d'une personne déjà qualifiée. Ceci est un strict minimum pour pouvoir passer l'examen mais plus d'expérience est souvent nécessaire pour espérer le réussir. Cet examen pratique est individuel, dure de 4 à 5 heures et consiste en des mises en situation variées avec questions éventuelles. Bref, pas du bidon...

Enfin, la qualification obtenue est à renouveler annuellement en prouvant que l'on a effectué au moins 10 installations sur l'année écoulée, documents à l'appui bien évidemment. Puisqu'on vous dit que c'est du sérieux...

Tout ça pour quoi ?

Les membres de la BHPA qui détiennent la qualification peuvent :

- se faire rémunérer pour pratiquer des inspections, pliages et installations de secours tout en étant couverts par l'assurance de la BHPA,
- conseiller efficacement les pilotes à propos de leurs systèmes de secours,
- superviser des séances de pliage de secours dans les clubs
- superviser des apprentis

Il est bien entendu que pour ma part je n'ai pas été suivre leur cours dans le but d'obtenir leur qualification. Mon objectif n'était d'ailleurs pas non plus d'apprendre à plier des secours - même si on apprend toujours - mais surtout de voir concrètement comment leur système éprouvé fonctionne dans son ensemble et le cas échéant de voir comment implémenter à terme un système similaire chez nous.

Et en conclusion ?

Eh bien, l'expérience était certainement concluante.

Je m'attendais à quelque chose de bien et je n'ai absolument pas été déçu. Je suis même tout à fait convaincu par la pertinence de leur approche sérieuse et exhaustive. Bien entendu pas exhaustive dans le sens où on apprend tout, ce qui

est impossible, mais dans le sens où tous les aspects de l'activité sont couverts, avec les bases nécessaires pour avancer et pratiquer en sécurité.

Il est bien évident que leur système n'est absolument pas destiné à empêcher qui que ce soit de plier son propre secours s'il le souhaite. Par contre, celui qui ne s'en sent pas capable ou a un doute sait facilement à qui s'adresser sans craindre de tomber sur un charlatan. La liste de leurs « Licenced Parachute Packers » est en effet accessible sur leur site (du moins de ceux qui ont marqué leur accord).

Il me semble donc très certainement intéressant (je dirais même indispensable, mais suis-je tout à fait objectif?) de s'atteler au plus vite à implémenter un système similaire chez nous, dans l'intérêt de tous...

We need you !

Comme rien ne se fait tout seul, ceux qui ont une expérience avérée de pliage et installation de secours et qui seraient éventuellement intéressés par la mise en place de ce système sont invités à le signaler au secrétariat (info@fbvl.be)... il y a du boulot !

En attendant, si des clubs le souhaitent et que j'en ai la possibilité, c'est avec plaisir que je pourrais participer à leur séance de pliage de secours pour partager mon expérience et répondre aux questions éventuelles.

Enfin, si certains d'entre vous ont des secours, pods ou sellettes qui ne sont plus adéquats pour voler, ils peuvent contribuer en les donnant comme support pour de futurs cours pratiques. Merci d'avance à tous.

Fly safe,

Patrick.

Championnats de France de PA - Banon 2023 (PA= Précision d'atterrissage)

Le we du 7 et 8 octobre derniers se sont déroulés les Championnats de France de PA (Précision d'atterrissage), dernière répétition pour l'équipe de France et pour nous, Nathalie et Thierry avant les Championnats du Monde en Bulgarie du 20 au 29 octobre.

Ce fut un we parfait : une météo clémente, une organisation parfaite avec un plateau relevé avec la Championne du Monde en titre la Coréenne Eunyoung Cho, la Championne d'Europe Kti Devos aussi rédactrice en chef de la revue Parapente Mag. Mais aussi toute l'équipe de France de PA, des pilotes coréens, kazakhs, colombiens, espagnols... en grande majorité dans le top 100 mondial du ranking PA. 38 pilotes pour 9 manches concourues, 6 le samedi, 3 le dimanche.

Des bons résultats après la 1^{ière} journée pour nous avec une 8^{ième} place au général pour moi malgré une belle erreur qui me coûte 500 points. Heureusement après 5 manches concourues on élimine la plus mauvaise (discard), cela me donne un score de 146 pts (5 cm, 33 cm, 93 cm, 500 cm, 3 cm, 12 cm). Mais la discard est utilisée donc plus

de droit à l'erreur le dimanche ! Pour Nathalie, pour sa 1^{ière} compétition FAI 2, le samedi elle collectionne le « pad électronique » (16cm de diamètre) avec un total samedi soir de 165 pts (16 cm, 7 cm, 8 cm, 11 cm, 288 cm sa discard, et 123 cm) ce qui la place en 10^{ième} place le samedi soir. Le haut du classement est dominé par la championne du monde Cho avec 15 pts soit 15 cm en 5 manches, devant Kti Devos et Flavio Funiati, le Vosgien aussi pilote en coupe du monde de cross (nos crosseurs belges le connaissent certainement), avec 21 pts.

En soirée super apéritif dinatoire dans un des cafés restaurant du petit village de Banon.

Dimanche, toujours du très beau temps, 3 manches au programme dont la dernière en reverse, c'est-à-dire en ordre inverse : le premier au classement général part le dernier de la manche finale. Je démarre la matinée par un moyen 37 cm, avant un bug, posé trop court à la manche 8, de 310 cm soit 310 pts. La sanction est immédiate, je sors donc du top 10 ! Je termine avec un pad à 10 cm.



Au final ce sera une 13^{ième} place au général. Il faudra être plus régulier aux « Worlds » pour espérer un résultat honorable.

Pour Nathalie la bonne série continue avec un 0cm, 20 cm et 16 cm. Un pilotage précis pour l'approche et une très bonne gestion des basses vitesses. Elle termine avec un total de 201 cm = pts et se classe 5^{ième} au général open et 3^{ième} fille juste derrière les intouchables championne du Monde Cho 2^{ième} au général open avec 27 pts et Kti Devos avec 55 pts. Il y a encore un bon « Step » à passer mais déjà une très bonne régularité, il faut améliorer la précision du touché de pad électronique pour encore améliorer le score.

La compétition est gagnée par Flavio qui fait une démonstration le dimanche avec un 2cm, et deux 0cm, il termine la compétition avec un score de

23 cm et est pour la 3^{ième} fois Champion de France. Ces compétitions sont avant tout ludiques et se caractérisent par une ambiance conviviale où une grande majorité s'encourage. Techniquement, ça requiert une parfaite connaissance de sa voile et un placement en approche irréprochable. C'est un très bon exercice pour les crosseurs le jour où il faut poser en conditions difficiles dans un espace réduit. Beaucoup de pilotes sont également de très bons crosseurs mais viennent dans ce type de compétition car ils aiment toutes les formes de vol en parapente.

Pour cette compétition, nous volions sur des Advance PI 3, voile légère pour le « marche et vol » mais aussi, grâce à ses aptitudes à voler très lent, parfaite pour la PA et le vol et ski.



Ce fut un bon entraînement avant les Championnats du Monde qui se dérouleront du 20 au 28 octobre en Bulgarie où tout le gratin mondial sera présent, c'est à dire tous les pilotes de l'Europe de l'est qui sont très forts dans cette discipline tout comme les asiatiques avec les Chinois, les Coréens...

Nous serons 130 pilotes et après 6 manches un « cut » gardant les 60 meilleurs, ce sera notre premier objectif. Si on passe le « cut »... on volera encore quelques manches !

Thierry Moreau

Championnats du monde de PA, Sopot (Bulgarie) du 20 au 28 octobre 2023

Les 12^{ème} Championnats du Monde de PA sont finis. Rendez-vous en Albanie en octobre 2024 pour les Championnats d'Europe.

Chez les jeunes, Linus Schubert, 15 ans (Allemagne), prend la 1^{ère} place & le titre de vice-champion du Monde toutes catégories confondues devant Rafael Carvalho (Chili) et Leonard Schubert (Allemagne).

Le Chinois Yan Chen est indéboulonnable à la 1^{ère} place avec un score de 14, soit 14 centimètres sur 12 manches concourues, une moyenne de 1.17 centimètres par manche. Il a fait 4 fois 0cm, 4 fois 1cm, 1 fois 2, 3 et 5. Et un fois 200cm: il touche la sellette à la 10^{ème} manche mais sans conséquence car une fois 5 manches concourues, on élimine la plus mauvaise. Il s'est juste mis un bon coup de pression pour sa manche 10 et 11 car Linus (total de 35cm) et en 3^{ème} place Aris Afriansyad, l'Indonésien (41cm), étaient toujours en course suite au raté de Yan Chen.

En catégorie fille la Coréenne Eunyoung Cho renouvelle son titre devant Kti Devos (France) de Parapente Mag et Donghwa Yang.

En équipe c'est la Thaïlande qui gagne devant la Tchèque et la Corée.

Nous étions 129 pilotes pour 31 nations présentes. Une nouvelle formule pour ces Championnats du Monde 2023, un système de cut, après 6 manches, l'organisation ne gardait que les 60 meilleurs pilotes et 6 filles et 6 jeunes s'ils ne s'étaient pas qualifiés dans les 60. J'étais dans le cut à la 50^{ème} place content et déçu à la fois, car après 3 manches j'étais 6^{ème} au général avec un 5cm, un 4cm et un 3cm. Là sans m'en rendre compte, sans doute la pression, je n'arrive plus à faire le pad électronique de 16cm, je fais un 66 cm et puis un 94cm et un 96cm et donc éjecté du top 10!

Nathalie n'est pas qualifiée dans les 60 premières, sa compétition s'arrêtera là. Elle termine néanmoins 10^{ème} dame sur 28, pour sa 3^{ème} compétition !

J'entre donc dans les ¼ de finales qui consistent à faire 2 manches en plus. Si je veux entrer en ½ finale plus aucun droit à l'erreur. La manche 7 se déroule pour moi, le pilote précédent et pour le Tchèque qui me suit



dans un très mauvais cycle, cela déclenche partout à l'atterro. Déjà que le site n'était pas idéalement adapté pour une compétition de PA avec ses 700 mètres de dénivelé, avec du vent travers au déco pendant 3 jours, un atterrissage dans une cuvette au pied du site sur un sol roussi par le soleil de tout l'été, cela donnait parfois, souvent, des conditions bien turbulentes pour se poser. Il n'y a eu néanmoins aucun accident important, le niveau des pilotes était bon.

Ce posé a été le plus délicat pour moi de toutes les manches, petit décro à 50 cm sol juste avant la cible et je ne suis même pas dans le rond des 2 mètres. Là avec un 200 pts (mon plus mauvais score, éliminé donc mais mon 94 et 96 me coutent bien cher) tous les espoirs de rentrer en ½ finale dans le top 40 s'envole. Pour le pilote avant c'était aussi 200pts et pour la jeune Tchèque idem elle pose à 10 mètres plus loin que la cible, pas moyen de descendre. Mais le petit avantage pour les 6 filles et les 6 jeunes c'est que quoi qu'ils leur arrivassent, ils restaient en course pour les 12 manches, ce fut le cas aussi de Kti Devos, championne d'Europe en titre (France) rédactrice de Parapente Mag qui terminera 2^{ième} dame mais derrière moi au général toutes catégories confondues (51^{ième}). Pour ma 8^{ième} manche, je termine bien avec un 10 cm.

Le bilan pour Nathalie et moi est donc tout à fait positif, je m'étais mis comme objectif pour cette toute première participation à un Championnat du Monde, compétition FAI 1 de passer le cut.

Cette nouvelle formule est assez bien car elle permet de pouvoir assurer les 12 manches ce qui n'avait plus été le cas depuis les Championnats du Monde de 2007. Mais elle doit être améliorée car pour les pilotes éliminés après les 6 première manches, ici 70 pilotes, ce n'est pas top !

En équipe, comme nous n'étions que 2 pilotes (une équipe complète c'est 4 pilotes dont max 3 du même sexe et on garde les 3 meilleurs résultats) nous étions à chaque manche pénalisés d'un 200 pts. Nous terminons néanmoins 23^{ième} sur 31 nations.

Alors pourquoi ne pas faire mieux avec une équipe complète aux prochains Championnats d'Europe en Albanie en octobre 2024. Pour une première participation à une compétition FAI 2, l'Open d'Albanie avec son site de bord de mer à Vlora est top, car vent régulier, large plage... J'y participerai et je connais bien la région, j'y ai organisé des séjours parapente, je peux donc organiser logement et autres sur place. Je peux aussi vous donner des conseils. Cette compétition se déroule durant l'ascension entre le 8 et retour le 12 mai. Si cela intéresse des pilotes vous pouvez toujours me contacter et venir participer aux 4^{ième} Championnats de Belgique qui ont été reportés au 23 ou 30 décembre 2023, ou 6 janvier 2024. Pour les compétitions de PA pas besoin de thermique, si peu de vent et pas de pluie cela joue. En 2022, nous avons fait une très belle compétition au départ des « 7 Meuses » en décembre.

Thierry Moreau.



Formation Hand'Icare

Ceux d'entre vous qui lisent les rapports de réunion du conseil ou les budgets annuels (bravo à eux!) savent sans doute que notre fédération a contribué à l'achat d'une chaise pour pouvoir faire voler des personnes à mobilité réduite ainsi qu'aux frais d'une formation pour apprendre à l'utiliser en sécurité.

Cet été, nous sommes donc 5 à avoir été suivre cette formation en Bretagne avec un moniteur spécialisé.

La première approche a été de faire un ou deux vols « normaux », solo et biplace, pour attester de notre niveau de pilotage. Ensuite, le vent étant un peu trop fort, nous avons fait du gonflage avec la chaise. Nous avons tout de suite pu nous rendre compte que ce n'était pas aussi anodin que seul ou même avec un passager debout sur ses jambes ! La chaise ne pouvant se déplacer latéralement, la présence active de deux assistants est indispensable... en plus bien entendu d'une très bonne maîtrise du gonflage ! Les conditions s'y prêtant, nous avons également pu expérimenter le gonflage en bord de fenêtre (cobra) qui semble une bonne solution par vent un peu soutenu pour autant que la chaise soit fermement maintenue par les assistants.

Nous avons ensuite suivi un peu de « théorie », pas tant au niveau technique mais surtout au niveau approche de l'activité et prise de conscience des besoins et risques spécifiques aux personnes à mobilité réduite. A titre d'exemple, une « simple » fracture d'un poignet signifie une perte d'autonomie totale pour un hémiplégique, et un simple pli dans un tissu peut entraîner facilement des escarres ! Nous avons également retenu que le plus important était de leur faire passer un bon moment, hors de leur environnement habituel souvent restreint et que le vol finalement n'est qu'un prétexte pour le faire et -s'il est possible en toute sécurité- la « cerise sur le gâteau » de la sortie.

Le stage était supposé se passer essentiellement au treuil, mais le deuxième jour les conditions étaient parfaites pour faire le (long) déplacement jusqu'en bord de mer. Après encore un ou deux biplaces classiques, nous avons donc enfin pu faire nos premiers vols avec la chaise sur un « vrai » site de vol, avec même des repos au décollage pour les premiers ! Ce que l'on en retient surtout, c'est le côté impressionnant et somme toute peu rassurant de se retrouver harnaché dans la chaise, totalement dépendant du pilote et des assistants. Du point de vue du pilote, il faut également un peu trouver ses marques et une position adéquate, surtout quand le dossier de la chaise est mal monté !!

Les jours suivants, nous avons continué à faire des vols avec la chaise et au treuil dans diverses conditions. Nous en avons retenu globalement qu'il fallait être encore plus strict et exigeant qu'habituellement concernant l'environnement de vol (météo, espace, préparation...). Nous avons aussi pu nous rendre compte que la longueur de l'allonge à placer entre les écarteurs et la chaise était assez critique pour le confort du pilote et surtout qu'elle dépendait fortement de celui-ci et du poids du passager.

En résumé, cette semaine fut vraiment très fructueuse et instructive. Depuis, certains d'entre nous ont encore fait l'un ou l'autre vol avec des « cobayes » valides, mais nous avons bien entendu à présent hâte de pouvoir offrir à des personnes à mobilité réduite (souffrant d'un handicap ou simplement âgées) l'opportunité de découvrir le plaisir du vol... dès que la météo le permettra.

Si par hasard vous connaissez une personne ou une association qui serait intéressée, vous pouvez éventuellement prendre contact avec le secrétariat de la fédé, le club Touch the sky ou l'école Fou d'L.

Patrick

Les TrytoFly.be: une Communauté Passionnée du Vol Libre en Belgique

Avez-vous déjà entendu parler des "TrytoFly.be"? Si ce nom ne vous dit rien, vous vous demandez peut-être ce qu'est ce groupe au nom peu prétentieux. Nous avons eu l'occasion de les rencontrer, et voici leur histoire.

Tout a commencé quand un groupe de novices s'est rencontré lors d'un stage intitulé "Premiers Grands Vols" à Chamois. À la fin de ce stage, plusieurs d'entre eux se sont retrouvés à Coo, puis à Rochefort, pour participer au tout premier championnat de Belgique de Précision d'Atterrissage. Durant cette compétition, certains de ces jeunes pilotes, pourtant encore en recherche d'autonomie, ont démontré une envie de progression en se plaçant haut dans le classement. Outre le plaisir de voler, une véritable passion était née.

Comme beaucoup de jeunes pilotes, ils se sont posés de nombreuses questions : des sites belges sont-ils accessibles pour eux ? Et si oui, lequel choisir et pourquoi? C'est ainsi qu'est apparue en 2020 cette communauté sous la forme d'un groupe WhatsApp au nom farfelu : les fous du vol lent.

Au départ composé de seulement quelques membres, tous enthousiastes à l'idée de se retrouver pour voler, ils étaient prêts à poser des questions aux locaux rencontrés sur les différents sites, à demander leurs avis, à observer d'autres pilotes en action, et à apprendre. Au fil des rencontres, d'autres jeunes pilotes les ont rejoints, simplement pour profiter des échanges d'informations et de se réunir autour d'une passion commune : le parapente.

La communauté a évolué, comme son nom, devenu "trytoFly.be" après un vote où tous les membres pouvaient proposer un nouveau nom. A l'image de jeunes pilotes qui "essaient" de voler, le diminutif "Trys" nommant ses membres est vite apparu. Les Trys prennent également un malin plaisir à se retrouver sur site ou non, s'amusant à échanger sur leur passe-temps favori, toujours dans une joie communicative qui attire de nombreux curieux et des passionnés comme eux. Les débutants ont rejoint les rangs, suivis des pilotes autonomes, et même des pilotes expérimentés, désireux de se joindre à cette bande un peu folle de jeunes pilotes. Folle ? Oui, ne faut-il pas un peu de folie pour faire du parapente? Mais cette bande est également prudente, toujours désireuse d'apprendre et de partager leurs expériences afin de faire progresser tout pilote qui le souhaite.

Avec l'expérience est venu le partage d'anecdotes, dont certains ont inspiré jusqu'à leur logo. Grâce à leur expérience grandissante, ils fournissent des conseils de base aux nouveaux venus qui souhaitent découvrir les sites de vol belges. Ils le font sans prétention, sans jamais imposer, mais plutôt pour rassurer, conseiller, encourager et féliciter ceux qui progressent.

Aujourd'hui, les "TrytoFly.be" comptent plus de 200 membres. Ils se rassemblent dans cette communauté pour l'ambiance, pour partager le plaisir de voler ensemble, se retrouver au décollage, se rejoindre à l'atterrissage et célébrer leurs vols dans la joie, la bonne humeur, l'ambiance décontractée et l'amitié qui les unit. Même en dehors des vols, ils partagent leurs



expériences, leurs humeurs et leur humour, parfois un peu borderline, mais qui pourrait leur en vouloir ? Au contraire,

leur atmosphère continue d'attirer d'autres pilotes qui veulent simplement se joindre à eux pour le plaisir.

Si ce mélange de folie au sol et de sérieux en vol vous séduit, allez vers eux. Facilement reconnaissables par cette aura de bonne humeur, surtout lorsqu'ils arborent fièrement T-shirts, casquettes ou encore autocollants à l'effigie de leur communauté, les Trys vous accueilleront comme il se doit. Trytofly.be n'est pas un club, ni une école, mais une communauté où l'on s'amuse, rit, apprend mais surtout où l'on partage cette passion qui nous unit, qui nous permet de s'envoler dans les airs, de profiter de paysages magnifiques, d'acquiescer de magnifiques souvenirs et de vivre des vols inoubliables, tout cela dans la joie et la bonne humeur.

Et si vous souhaitez suivre les aventures de ce groupe dynamique, sachez que vous pouvez également les retrouver sur leur nouveau « bébé » : leur propre site internet www.trytoflybe.net où vous trouverez plein d'informations utiles pour notre passion commune.

Signé, une communauté passionnée du vol libre en Belgique, "Les Trys" !



Pour commencer, peut-être pour vous rafraîchir la mémoire : Paracheck est une initiative de la fédération française visant à uniformiser les contrôles de nos voiles (contrôles partiels annuels, bisannuels ou intermédiaires). Cela présente plusieurs avantages, mais pour énumérer les 2 plus importants : une aile qui est contrôlée en France, en Belgique ou dans tout autre centre de service avec le label Paracheck, doit fournir le même rapport d'inspection, le même résultat final ; la qualité de l'audit est renforcée, entre autres, par une coopération plus étroite avec les fabricants (PMA) qui formulent des recommandations en vue de ces audits.

Comme l'année dernière, lors de la Coupe Icare, nous avons eu une deuxième réunion de tous les centres de service français impliqués dans l'événement Paracheck. Dans la première partie on a fait principalement l'état des lieux.

Ce qui m'a frappé, c'est que le groupe n'a pas vraiment grandi. Au cours de la dernière année, 1 centre de service a été retiré de la liste après plusieurs plaintes de clients (aucun autre détail n'a été fourni) et quelques centres ont été ajoutés. La bonne nouvelle, c'est que quelques fabricants se sont joints à nous, ce qui profite aux rapports et au type de tests qui ont lieu. À ne pas confondre avec la PMA (Paragliding Manufacturing Association), où seuls les constructeurs sont présents et fournissent des spécifications techniques. La raison pour laquelle, par exemple, un grand centre de service tel que Certika ne veut pas se joindre à nous est pour le moment un mystère pour moi.

Peu de choses ont changé dans le rapport standard, certaines formules ont été adaptées pour refléter la réalité d'une année de contrôles et des centaines de rapports. La possibilité a également été laissée de supplanter manuellement le résultat d'un certain test, à condition qu'il y ait une explication détaillée sur le rapport. De plus, le terme « neuf » ne peut être

utilisé que si un matériau vraiment nouveau est appliqué (par exemple, de nouveaux élévateurs ou un nouveau jeu de suspentes).

Il y a eu aussi toute une discussion autour de l'aspect juridique (soulevé par les constructeurs) dans laquelle certaines phrases de la charte ont été reformulées. Par exemple, l'aspect obligatoire d'un audit bisannuel «obligatoire selon la norme EN 926-2» a été remplacé par «nécessaire pour respecter la norme EN 926-2».

Au cours de la deuxième partie, la question a été posée de savoir si Paracheck devait évoluer vers un label. La différence avec la charte actuelle est le caractère plus contraignant et le cadre juridique d'un label. Par exemple, quelqu'un qui utiliserait le label Paracheck de manière incorrecte pourrait être poursuivi en justice, mais de même, les centres de service qui reçoivent le label seraient régulièrement contrôlés. On peut aussi imaginer qu'une procédure de réclamation soit mise en place pour les clients insatisfaits, etc.

La demande a été accueillie positivement et approuvée à la quasi-unanimité, un pas de plus vers plus de transparence et de sécurité.

Enfin, les constructeurs (PMA) ont annoncé qu'un nouveau document sera livré avant la fin de l'année avec des spécifications minimales communes pour l'inspection d'une voile (porosité, charge de rupture des suspentes, résistance à la déchirure, etc...). Ce sont donc toutes des bonnes nouvelles...

Marc Delongie



Vous trouverez ici la liste des centres de services affiliés aujourd'hui :

<https://intranet.ffvl.fr/content/ateliers-de-revision>

Paragarage (de Marc Delongie) a demandé la certification et la recevra probablement avant la fin de l'année, nous ne savons pas si d'autres en Belgique l'ont demandée.

Questions et réponses régionalisation (possible) de la FBVL

Bonjour à tous, début 2023 vous nous avez mandatés pour collecter les réponses à un ensemble de questions posées au sujet des impacts d'une éventuelle création de ligues francophones et néerlandophones.

Un petit groupe de travail s'est mis sur pied du côté francophone afin de collecter un maximum de réponses. La principale source est l'AISF, une structure de conseil qui a pour but de guider les structures et donner des conseils sur les aspects juridiques.

Une réunion a été organisée en juin avec le juriste de l'AISF et c'est de cette réunion que proviennent la majeure partie des réponses.

La FBVL a essayé de lancer une démarche similaire du côté néerlandophone mais malgré plusieurs tentatives, aucun groupe de travail n'a pu être mis sur pied faute d'intérêt et de participants. Ce qui est déjà une information intéressante en soi.

Les questions / réponses ont été organisées par thèmes et certaines réponses sont les mêmes pour plusieurs questions, c'est pour cela que vous pourrez parfois trouver en réponse « voir question précédente ».

Enseignement :

Q : Quel impact sur le diplôme de nos moniteurs, leur cursus? Y compris les moniteurs existants.

R : Il y aura un tronc commun à suivre via l'ADEPS, puis une branche spécifique à élaborer avec l'ADEPS (il faudra alors désigner un délégué technique et mettre tout cela en place).

Cela pourra se faire via les textes actuels qui prévoient d'ailleurs pour la formation d'aide-moniteur une formation générale Adeps. Ceci a été voté avant que nous parlions de régionalisation et doit encore être mis en place avec la commission « enseignement » (Source : Conseil et AISF).

Q : Quel impact sur les brevets de nos membres?

R : Cela restera les textes émis par la FBVL (Source T. Moreau).

Q : Cela peut-il aider nos brevets de pilotes à être reconnus par des pays tels que l'Autriche?

R : Non, pour cela il faut une loi fédérale parue au moniteur belge, comme la FBPM. De nouvelles tentatives ont été initiées par la FBVL vers l'Autriche toujours sans succès, l'affaire est toujours en cours (Source AISF, T. Moreau et Conseil).

Membres :

Q : Allons vers un système « FFVL » : un seul interlocuteur pour s'affilier : la fédération ; MAIS obligation de choisir un club, à qui la fédé reverse une quote-part ? Quid du partage des sites entre fédérations, gestion journalière par le club qui l'entretient?

R : La question est posée à l'AISF de ce qu'il en est pour des membres qui souhaiteraient s'affilier (ou rester affiliés) à la FBVL sans s'affilier à une ligue (via un club forcément).

Le juriste de l'AISF précise que la ligue francophone doit pouvoir justifier de manière autonome et indépendante l'affiliation d'un moins 250 membres (ou 1000 selon qu'elle soit qualifiée de « sportive » ou « de « loisirs »).

La réponse dépend de beaucoup de facteurs.

Au sujet de la notion de « membres ».

Le juriste réprécise que c'est la ligue qui doit être « partie composante » de la structure fédérale, PAS les personnes physiques. Pour le côté flamand, le juriste ne peut dire si cela doit être la ligue, des cercles, des personnes physiques.

Le juriste rappelle que la ligue doit être partie composante d'une instance nationale dont les instances (OA) sont organisées de manière paritaire.

Donc une fois créée, la ligue va devoir intégrer la structure nationale en tant que telle (au niveau OA). Donc les membres de l'OA partie FR ne seront plus élus comme c'est le cas aujourd'hui mais seront issus de la ligue, ce qui suppose une refonte des statuts de la structure nationale, de faire voter ces changements par tous les membres (Fr et Nld).

Olivier réexpose la cascade de représentativité pour se faire confirmer avoir bien compris.

Si ligue Fr et si on garde 12 administrateurs à l'OA de la FBVL, cela veut dire que 6 seront issus de la ligue Fr. Que l'OA de cette même ligue va devoir être créé et constitué par des représentants des clubs constituant la ligue, et que donc ces représentants soient eux même élus (ou désignés) par leur club. Donc les clubs choisissent ou élisent un représentant (des représentants) qui constituent l'OA de la ligue et hors de cet OA, la ligue envoie un nombre de représentants de telle façon à ce qu'ils soient paritaires dans l'OA de la FBVL.

Mais quid des autres représentants de l'OA de la FBVL? S'il y a une ligue flamande cela semble simple, mais s'il n'y en a pas, qui vote pour les 6 restant ? Les membres physiques non représentés par la ligue Fr (flamands et peut-être des

francophones hors clubs ou dans des clubs non membres de la ligue?) => nous n'avons pas de réponse claire.

Yves B évoque les deux catégories de membres : adhérents et effectifs.

Le juriste indique que dans la nouvelle structure FBVL adaptée, les membres effectifs (avec droit de vote) seront les cercles et les personnes physiques sont les membres adhérents, en fait le juriste va plus loin, dans le cas de la ligue Fr ce ne sont pas les clubs constituant cette ligue qui seront membres effectifs mais les personnes désignées par la ligue Fr pour aller à l'OA de la FBVL.

Il cite un exemple : il y a 6 délégués Fr et 6 délégués Nld qui constituent l'AG de la nouvelle FBVL et ce sont eux qui votent.

Mais s'il n'y a pas symétrie, on se trouve dans une situation où il y a 6 membres effectifs qui représentent toute la ligue FR, mais comme la FBVL est une fédé de membres « physiques », on pourra avoir de l'autre côté un très grand nombre de membres effectifs « personnes physiques » (Nld et/ou Fr de clubs non membre de la ligue Fr ou non membre de clubs et directement inscrits à la FBVL) => risque de totale dilution des 6 voix de la ligue Fr.

Olivier précise que ce point doit être traité, les personnes changent, les fonctions seront occupées par d'autres et qui pourra dire ce qui se passera...

Donc, si création de ligue et pas de structure hybride, il faut passer par un club.

Cotisation / assurances

Q : Le système de cotisation/assurance fonctionne bien, ce serait dommage de l'abandonner pour forcer chaque club à créer son propre système informatique, ses propres règles, négocier avec l'assureur etc... En tant qu'utilisateur final, je voudrais que ça reste simple pour moi.

R : 2 possibilités:

- La ligue souscrit les assurances pour l'ensemble des membres affiliés à la ligue.
- Soit elle vérifie que l'ensemble de ses cercles ont cette assurance.

NB ici on voit qu'on parle de 2 types de membres différents (les individus et les clubs). Si ce n'est pas la ligue qui gère cela elle doit vérifier la preuve de couverture de ses membres.

La gestion des assurances ne peut pas être transférée à la FBVL, la gestion incomberait à la ligue Fr (pour le côté Fr).

Thierry précise que tout est négociable, mais dans ce cas c'est une démarche supplémentaire (quelle en serait l'issue??) (on parle ici de "faire comme en France, tout

passer par le site FFVL alors que chaque membre doit aussi être dans un club. C'est juste un programme informatique. Les clubs ne devraient rien faire. Le membre du club s'inscrit sur le site, paie au compte de l'association et l'association rétribue ensuite le club, plus son subside ? C'est comme cela que cela fonctionne en France.") ==> en pratique tout serait à créer.

Niveau assurance il faut, dans le cas de la ligue FR une RC ET une couverture assurance dégâts corporels pour les pratiquants (condition obligatoire pour être reconnu en tant que ligue).

Note: la FBVL offre déjà une assurance « Accident Personnelle » qui couvre les dégâts corporels du membre assuré, mais les montants à verser seront plus élevés pour certaines couvertures et la prime sera donc plus élevée. De plus, en ayant une « masse d'assurance » moins grande, cela augmentera encore le prix de la prime.

Q : Est-ce qu'il est possible que des membres s'affilient directement à l'ASBL ? Donc sans passer par un club ? Ou les deux possibilités ?

R : Oui, obligatoirement par les clubs pour la ligue régionale, les membres pourraient continuer à s'affilier en direct à la structure nationale dans le cas où celle-ci serait hybride, sachant que le juriste de l'AISF n'a pas connaissance de l'existence de structure hybride en Belgique.

Q : Les membres doivent s'affilier eux-mêmes à la nouvelle asbl ou aux clubs faisant partie de cette asbl qui les inscrira à la nouvelle asbl, les membres actuels de la FBVL ne peuvent-ils pas être « transférés » à la nouvelle asbl (paiement de cotisation par le membre) ?

R : Yves pose la question de ce qu'il en est pour des membres qui souhaiteraient s'affilier (ou rester affiliés) à la FBVL sans s'affilier à une ligue (via un club forcément).

Le juriste précise que la ligue FR doit pouvoir justifier de manière autonome et indépendante l'affiliation d'au moins 250 membres (ou 1000 selon la catégorie de la ligue (sportive, loisir)). Pour le reste il revient à la réponse donnée juste ici plus haut.

Assurances :

Q : Quel sera l'impact d'un tel projet sur le prix de la cotisation et l'assurance ?

R : Il y a un impact possible sur l'assurance avec primo l'obligation de souscrire en plus de la RC une couverture risque corporels. De plus, seul l'assureur pourra nous dire comment il va considérer les 2 "publics". Soit il considère que ce sont deux "paniers de risques" séparés, donc quid des primes, soit il considère que les "pilotes belges" restent un seul panier (idéalement il faudrait garder un seul canal de souscription et les membres des ligues se verront affectés en direct de l'option risque corporel ==> plus cher).

Attention que pour l'ADEPS il faut obligatoirement une couverture "corporelle" en plus de la RC (et une visite médicale).

Pour le reste, voir réponse précédente.

Q : Est-ce que L'ASBL francophone et néerlandophone devront souscrire une assurance séparée de celle de la FBVL pour leurs membres ainsi que comme asbl organisatrice ?

R : Oui.

Q : Est-ce que cette assurance devra répondre aux exigences de l'ADEPS et si oui, quelles exigences ?

R : Oui plus voir réponse précédente

Q : Faut-il une visite/attestation médicale ?

R : Oui, il en faudra une dans les ligues FR et NL.

Fédération :

Q : Quelle est la proportion des membres francophones et néerlandophones actuellement inscrit à la fédé ?

R : Selon la langue choisie par les membres : 566 FR – 571 NL – 4 allemand – 7 Anglais

Cela ne tient pas compte du lieu de résidence. Par exemple des 566 FR il y en a 28 qui habitent à l'étranger.

Q : Qu'en est-il pour les régions bilingues ?

R : La communauté Germanophone est sous l'égide de l'ADEPS. Pour des clubs de la région Bxl-Capitale par contre, nous avons eu peu de réponses claires. Avis de l'OA de la FBVL : tant la « fédération Wallonie-Bxl » que la Communauté Flamande exercent leur compétence en région Bxl-Capitale, dont le sport. Il reviendra certainement à chaque club de faire son choix.

Q : J'étais favorable à la création de 2 fédérations communautaires (projet remonté déjà en 2018 mais qu'il m'avait valu les foudres étant jugé anti-FBVL visant purement à son démantèlement). La réelle plus-value n'est pas d'obtenir les subventions et des fonds (l'intérêt de Thierry), mais bien de pouvoir obtenir une légitimité qui nous manque cruellement lors de négociations où nous ne sommes pas présents. Vu que nous n'avons pas fait le nécessaire pour créer 2 groupes lorsque 500 membres par langue suffisaient, il faudra se lier à d'autres pour obtenir quelque chose. Sur base des discussions que j'ai eues cette année avec la fédération des planeurs il me semble le plus logique que nous devenions une subdivision de la fédération des planeurs (vu que légalement nous sommes une sorte de planeurs ultralégers), à condition qu'ils nous acceptent encore (je ne suis pas certain qu'ils recevront plus de subsides si on se joint à eux et donc niveau subsides rétrocédés ça risque de toute façon d'être 0, mais au moins

on sera pris en compte dans les négociations. Et pour notre plat pays, ils seront peut-être d'accord de nous treuiller.

R : Notre autonomie est sous la seule décision du ministre, avec d'après l'AISF une forte volonté de grouper les activités similaires (voir ce qui se passe avec le Padel et le Tennis).

Yves a abordé le risque de rattachement à une ligue existante. Le Juriste indique qu'avec la ligue existante de vol à voile, la possibilité de rattachement existe.

L'ADEPS ne pourra pas non plus répondre et garantir quoique ce soit (source : réunion AISF).

Il est important de noter que la FBVL est bien représentés dans toutes les réunions importantes concernant l'espace aérien (entre autres), à travers l'ACRB (une asbl Nationale !) ou directement. Des contacts en direct avec plusieurs administrations Wallonnes n'ont jamais posé problème, même avec l'ADEPS (sauf pour des subventions).

Q : Je me pose la question d'un retour en arrière possible si le changement nous affaiblit ?

R : Oui, nous pouvons toujours revenir en arrière. Mais les fédérations qui sont reconnues et reçoivent des subsides annuels ne sont à ma connaissance jamais revenues en arrière. (Source : T. Moreau et AISF).

Q : Comment seront désignés les personnes issues de ces 2 groupes linguistiques au bureau de la FBVL ?

R : Réponse déjà en partie donnée plus haut.

Q : Qu'en sera-t-il des terrains déjà acquis par la fédé? A qui appartiendront les futurs terrains à acquérir? Pourra-t-on éviter des accès payants par exemple? Est-ce que les branches linguistiques resteraient compétentes territorialement? Comment éviter la privatisation de terrains par une branche qui aurait plus de moyens que l'autre et qui s'approprierait des terrains en laissant l'accès à ses seuls membres par exemple?

R : La FBVL garde ses propriétés. Si les ailes régionales deviennent propriétaires, elles travailleront dans le même esprit qu'actuellement, les sites pour tous (Source T. Moreau).

Commentaire d'Olivier G.: aucune garantie à ce sujet sauf à sceller dans des textes les relations entre les différentes entités. Gardons à l'œil que les personnes seront remplacées par d'autres qui auront peut-être un autre avis.

Q : Est-il possible de proposer à l'AG une analyse de budget sur 3 ans, pour les deux simulations (ADEPS et sans) ?

R : Non car on ne sait pas le niveau des subsides qui seraient alloués

NB : nous avons eu des informations en provenance de la Ligue de Spéléologie indiquant que les subsides allaient être réduits de 50 % à horizon 2025.

Q : Au vu de l'expérience vécue avec la fédération belge de plongée, scindée en deux ligues depuis maintenant de nombreuses années, je pense qu'il y a probablement autant de pour que de contre à la scission de la FBVL, surtout au vu du nombre peu élevé de nos membres et des conséquences énormes, notamment administratives, d'une telle décision. Je suis personnellement cadre sportif ADEPS niveau 3 plongée mais ceci a impliqué un grand investissement personnel (et disons-le clairement, financier aussi !) Je ne suis pas certain que tous les moniteurs FBVL seront prêts à cet investissement. Je redoute en outre l'arrivée d'autres acteurs telle la DGTA avec laquelle j'ai dû "collaborer" à l'époque où j'étais président de la FBPM. Je suis disposé à vous rencontrer si vous souhaitez plus de détails. Bien cordialement.

R : J'ai siégé aussi au conseil de la FBPM et c'est la FBPM qui voulait absolument une reconnaissance de la DGTA car les pilotes ne pouvaient pas aller à des meetings à l'étranger, il fallait une loi qui reconnaissait le paramoteur. Ils ont voulu être reconnus et ont fait les démarches auprès de la DGTA et ils s'en mordent les doigts aujourd'hui. Mais ici nous demandons une reconnaissance de notre sport auprès des communautés, pas une loi sur le parapente. Il ne faut pas mélanger le national et le régional. (Source T. Moreau).

Q : Les subsides et ce qu'ils permettraient sont alléchants mais j'aimerais un avis "contre" bien formulé. C'est à dire que j'ai lu les documents dans le mail de la FBVL, donc j'ai entendu le plaidoyer "pour", mais quel est le plaidoyer "contre"? Quels sont les risques, par exemple à se regrouper avec les parachutistes?

R : Le risque d'être groupé à une autre ligue est réel, il y a d'ailleurs une vigilance de la part de l'administration à grouper des pratiques proches (Padel et Tennis). Par exemple, pour le Padel, seule la ligue qui s'est groupée avec la FFT (Tennis) est reconnue par l'ADEPS, la ligue qui a souhaité être indépendante n'est pas reconnue, il y a donc deux ligues de Padel.

Q : Quid si une aile francophone se crée et pas d'aile néerlandophone ? Comment cela s'organise-t-il dans la pratique ? Existe-t-il des cas de fédés hybrides ?

R : Membres effectifs: seul les cercles sont membre effectifs alors qu'actuellement au niveau national c'est les membres et une structure hybride ne fonctionnera pas, du moins le juriste n'en connaît aucune. Pour le reste voir réponses plus haut.

Q : Existe-t-il dans les statuts de la fédé un article qui définit le processus à suivre pour créer une aile régionale ?

Faut-il une assemblée exceptionnelle ?

R : Non, il n'y a pas d'article qui décrit cela dans les statuts, il faut modifier les statuts. De plus un fonctionnement hybride (une seule ligue d'un seul côté) n'est pas certains de

pouvoir être mis en place ==> à la connaissance de l'AISF cela n'existe pas dans toute la Belgique.

Comme pour tout changement de statuts, il faut une AG extraordinaire et une majorité des 2/3.

Q : Peut-on faire une demande de reconnaissance si L'ASBL n'a pas encore le nombre requis de membres prévu dans les conditions de reconnaissance ?

R : Afin de prétendre à une reconnaissance, cette ligue doit compter soit 250 soit 1000 membres.

Le facteur influant quant à la limite est basé sur le statut que l'administration (cabinet du ministre) attribuera à notre pratique.

Si notre activité est reconnue comme pratique sportive (le juriste parle de sport « compétitif »), la limite est de 250 membres. Si notre activité est reconnue comme un loisir, la limite sera de 1000.

De plus il faut qu'il y ait des clubs dans minimum 3 provinces.

Le fait qu'il existe des compétitions ou championnats est un plus mais ne garantit en rien que la pratique soit classée comme pratique sportive. (Par exemple, la pêche a un statut de loisir même s'il existe des compétitions de pêche). Le fait que la discipline soit olympique est également un facteur influent, mais ce n'est pas notre cas donc il n'est pas utile d'en parler plus.

Pour prétendre à la reconnaissance, il y a également un facteur temporel en ce sens que si la ligue fait partie (autrement dit est « reconnue ») par une fédération nationale existante ou est issue d'une fédération existante, la reconnaissance peut être demandée et attribuée à partir d'un an d'existence, si la ligue n'est pas issue d'une fédération existante ou n'est pas reconnue par une fédération existante, le seuil d'existence avant éventuelle reconnaissance passe à 3 ans.

Les conditions ci-dessus doivent être rencontrées préalablement à toute demande de reconnaissance. (Source réunion AISF).

Q : Dans le cas où on est versé à la fédé de planeurs, comment cela se passe-t-il pour préserver la spécificité de notre activité ?

Le planeur est fort réglementé : licence de vol à valider annuellement, visite médicale chez un médecin agréé, contrôle du matériel par un organisme certifié, transpondeur, licence radio etc ...

R : Ce sera à discuter avec eux mais probable qu'il faille suivre les statuts de leur ligue.

Q : Quelle est la chance réelle d'être reconnue et de recevoir des subsides, comme fédération séparée ?

R : Il y a zéro garanties, voir compte rendu de la réunion avec l' AISF.

A l'heure actuelle, le juriste ne peut garantir quelconque succès à la démarche car :

- La première étape consiste en un passage au conseil supérieur des sports (avant d'aller chez le-la ministre) qui remettra un avis ;

- La ministre prendra ensuite une décision, mais n'est pas tenue de se tenir à l'avis du conseil des sports.

Le juriste insiste sur le fait qu'il y a une tendance de la part des ministres à ne plus reconnaître (de façon autonome) des disciplines qui pourraient être assimilées à d'autres (déjà reconnues).

Comment savoir si notre discipline (nos disciplines : parapente et delta) sera considérée assimilable ? Pas moyen de le savoir à l'avance, c'est le conseil supérieur des sports qui décide. (Source réunion AISF).

Q : Obligations légales et administratives (et frais que cela engendre). ? Lesquelles ?

R : Voir les décrets et demander aux juristes, il faut publier les comptes, la listes des membres et des clubs....(Source T. Moreau). Le juriste de l' AISF précise que la ligue devra rendre des comptes tous les ans (situation financière, rapport d'activité, utilisation des subsides,....)

Q : Qui pourra être engagé par la nouvelle asbl ? Diplôme francophone ? Y a-t-il des conditions particulières à remplir pour être au conseil des ligues ?

R : Pas de conditions spécifiques (Source réunion AISF).

Q : Quelles seront les obligations légales vers les diverses entités administratives (comptes, rapports,)

R : Voir les décrets et demander aux juristes, il faut publier les comptes, la listes des membres et des clubs....

Q : Trouverons-nous des membres motivés pour siéger et faire fonctionner 3 fédérations? C'est déjà compliqué pour la FBVL. Nous aurons peut-être plus de membres dans les fédérations régionales mais qui restera-t-il pour faire fonctionner la FBVL?

R : Il faut en effet un représentant par clubs à la Ligues PLUS un nombre paritaire (FR et Nld) dans l'OA de la fédé nationale.

Q : Si le but est d'obtenir des subsides, et une reconnaissance. Est-ce envisageable d'avoir des ailes régionales "boîtes aux lettres" et garder une gestion par la FBVL? Le projet ferait peut-être moins peur. Car aller vite dans l'inconnu, cela est tracassant !

R : Non, il y a des gardes fous pour cela (rendre les comptes en banque, compte rendu activité,....)

Q : Cotisations. Est-ce que l'on prévoirait une cotisation FBVL + une cotisation aile régionale + éventuellement une cotisation club ? Pourquoi des pilotes qui ne sont dans aucuns clubs devraient payer autre chose que la coti nationale? La cotisation FBVL inclut l'assurance, sert au fonctionnement de la FBVL, de combien on peut la réduire, mystère. Pour garder un coût global similaire, s'il faut en plus des interventions vers les clubs agréés verser quelque choses aux ligues,cette intervention en plus (vers les ligues) doit bien venir de quelques part.

R : La ligue doit pouvoir justifier du nombre de membres via des cotisations, il faut donc qu'elle en perçoive et comme la ligue est une ligue de clubs, il faut être dans un club et donc certainement payer une cotisation. Maintenant en pratique, comment seraient gérées ces cotisations,c'est à la ligue de le définir.

Q : Est-ce que les clubs sont prêts à assumer cette charge administrative d'inscrire leurs membres à la fédération et à quoi cela les engagent-ils légalement ?

R : C'est aux clubs de le dire.

Q : Est-ce que les clubs peuvent encore accepter des membres ne faisant pas partie de la fédération ou des ligues?

R : Vu le compte rendu de la réunion avec l' AISF les membres des clubs inclus dans la ligues seront de facto des membres de la ligues. Sinon comment prouver que la ligue a bien le nombre de membres requis ? Par contre rien n'interdit ces membres d'être dans une autre fédération, comme c'est déjà la cas aujourd'hui.

Q : Quid pour notre club Avia qui est un club dépendant de l'armée (et donc fédéral) ?

Avec des francophones et néerlandophones ...

R : Les clubs sous structure fédérale devront être splittés en 2 ailes (ou en fonction du siège social).

Q : Quelle proportion de membres de la FBVL sont affiliés en club? Si l'obligation pour s'affilier est de passer par un club, le nombre de membres par club risque d'exploser. Ce n'est pas forcément facile à gérer pour intégrer les membres à la vie d'un club.

R : → Selon les subventions donnés aux clubs agréées, ceux-ci ont totalisé 319 membres, les deux grands clubs Flamands et Avia Airport inclus. Donc seul environ 1/3 de nos membres font partie d'un club à ce jour.

(Suite sur page suivante).

Projet :

Q : Est-ce que on peut revenir sur les bases et expliquer/définir ce que ce projet a l'intention de faire ? Parce que tous les arguments décrits par Thierry ne sont pas convaincants. Aussi définir quand le projet sera arrêté ? Les critères de succès ? Coût-bénéfice ? (quid si on reçoit seulement 10k/an) Etc...

R : Voir avec T. Moreau.

Q : Belle question ci-dessus. Il est important de voir si le jeu vaut la "chandelle". Qu'est-il envisagé pour les subsides reçus ? Orientation pour acheter des terrains, juste la compétition ? J'imagine que ce sera au conseil des nouvelles fédérations de trancher.

R : Ce sera à la discrétion de la nouvelle Ligue et de son OA (constitué obligatoirement de représentants clubs).

Q : Quels sont les coûts du projet ? Inclus les coûts pour sortir ?

R : 500 € pour création asbl plus coût modification des statuts de la FBVL, à cela il faudra peut-être aussi ajouter des coûts pour mettre en place toute la gestion des cotisations, des assurances, du site internet pour tout cela etc... (si comme on l'a lu plus haut, on irait vers un système « à la FFVL », qui a un coût).

Q : Quel est le budget prévisionnel du fonctionnement d'une telle structure (emploi, location de bureaux, gestion d'un site internet aussi efficace que celui de la FFVL pour les inscriptions etc).

R : Aucune idée.

Q : Comment peut-on être certain que les subsides suffiront au bon fonctionnement ? Et si pas comment compenser ?

R : Aucune garantie. D'ailleurs la future réduction de 50 % des subsides va mettre à mal l'équilibre financier de la ligue de spéléologie. Voici un extrait d'une information qu'ils nous ont transmise :

« Il va y avoir une diminution de 50% des subsides ADEPS. Quelles sont les pistes que vous proposez pour trouver des financements ?

- Augmentation des cotisations clubs et membres
- Chercher à être partenaires de grottes touristiques (ex : Goyet, Ramioul, Pont d'Arcol)
- Nouveaux réseaux ?
- DMS hors cavités touristiques
- Sponsoring (Regard, cavités, JNS)
- Team-building
- Horéca proches de « centres » spéléo
- Salles d'escalade
- Tour opérateur pour aller sous terre
- Déductibilité fiscale sur les dons

- Chercher à augmenter le nombre de membres → augmentation des cotisations

- 1 an sur 2, faire un équivalent à la fête du VVS

- Faire une olympiade de spéléo (cf spéléo-folies à Paris)

- Faire et vendre une bière ou du vin des spéléos

- Prendre une cavité aménagée en gestion

- Être gestionnaires de salles d'entraînement ou de speleobox

- Rechercher des sites qui pourraient rapporter → faire payer les personnes qui y vont.

Ex : carrière pour plonger

- Mettre une taxe sur les clubs qui ont une salle qui rapporte beaucoup

- Développer l'évènementiel

- Action subsides locaux

- Formation des profs de sport type Catagsae

- Organiser des compétitions en salle, type Grimpday (visibilité, média, etc)

- Dons et Legs »

Vous voyez qu'ils vont devoir trouver des sources alternatives de financement pour maintenir la structure telle quelle.

Q : Si les deux cohabitent (FBVL et la nouvelle asbl), comment est-ce que ce sera financé puisqu'il faudra bien que la FBVL continue de fonctionner. Y'aura-t-il un impact sur les cotisations membres ?

R : Pas d'éléments chiffrés à ce sujet, mais qui dit nouvelle structure (à mettre en place pour travailler à obtenir des subsides) dit coûts. Seront-ils couverts par les subsides..... Nous n'avons pas d'info.

Q : Devront-ils (les membres) s'affilier aux deux entités s'il y a une période de cohabitation ?

R : Voir CRR AISF. Tout dépend si la ligue est reconnue par la FBVL ou pas et si oui les modalités validées par les deux entités.

Q : Une fois les frais de fonctionnement payés pour tout cela, que restera-t-il pour aider les compétiteurs ?

R : Aucune idée.

Subsides :

Q : Est-ce que les subsides pour achats de terrains pourraient être obtenus lorsque l'achat se fait par un club ou devrait-il se faire par l'antenne régionale ?

R : L'ADEPS ne finance pas l'achat de terrains.

Q : Quel pourcentage du montant de l'achat d'un terrain pourrait-il être financé ? Plafond ?

R : 0 %

(Suite sur page suivante).

Compétition :

Q : -La compétition est aussi un lieu d'apprentissage. On risque de multiplier le nombre de candidats et d'engloutir un subside alloué. Ce qui veut dire qu'envoyer un représentant belge représenter notre communauté sera encore moins facile à soutenir qu'actuellement. Je pense qu'à un haut niveau, il faut soutenir les initiatives privées (sponsors) qui n'inféodent pas le compétiteur.

R : A voir avec l'ADEPS et réponses précédentes sur le soutien et la reconnaissance des élites sportives. Le juriste de l'ASIF signale que pour qu'un sportif de haut niveau (compétiteur) soit reconnu, il faut plusieurs conditions :

- Il faut déjà que la ligue soit reconnue comme une ligue d'une activité « sportive » (et non de loisirs)
- Ensuite c'est à chaque sportif à introduire un dossier auprès de l'ADEPS
- A partir de là c'est l'ADEPS qui décide s'il apporte son support et à quelles conditions (résultats, nombre compétitions, ...)

Q : Quel rapport de subside accorder à la compétition et à la pratique de formation et de loisir ?

R : C'est à la nouvelle ligue de décider.

Q : Seront-ils (les compétiteurs) représentants du pays ou de la Région?

R : Du Pays.

Rédaction de statuts :

Q : Est-il possible de soumettre un projet (un brouillon de statut) et avoir l'avis du juriste.

R : la réponse était longue, le juriste dit qu'avec le travail qu'ils ont l'ASIF n'a pas le temps de lire et donner des avis pour des projets qui ne verraient pas le jour. Donc OK pour donner des conseils et lire les statuts mais seulement si on entame la démarche de création d'asbl.

Olivier.

Fréquences radio pour les parapentes et deltaplanes

Chers membres,

Nous menons un travail de l'ombre avec nos relais de l'ACRB au sein des instances telles que le BELANC (instances qui rassemblent les divers acteurs du monde aérien et auquel nous participons).

La discussion pour l'attribution de fréquences telle que celle de la FFVL est toujours en cours et nul ne peut dire quand une avancée aura lieu. Cette étape marquerait un premier pas vers l'utilisation « tolérée » de nos radios portables; nous axons notre plaidoyer sur la notion de sécurité que fournit la possibilité d'utiliser une radio lors de nos vols.

Il existe cependant une procédure permettant d'utiliser une radio VHF portable sous nos aéronefs non immatriculés. Cette possibilité n'est hélas pas gratuite et nécessite un peu d'investissement personnel car il faut passer le certificat de radio téléphoniste auprès de l'IBPT.

A l'image de ce qui se fait pour la navigation de plaisance, il y a un examen à passer (un QCM) qui est payant.

Cela fait, il est alors possible de faire une demande de licence radio VHF portable (dite licence OQ).

Nous continuons à travailler le dossier, mais avec l'IBPT, rien n'est jamais rapide ni facile 😊

Infos ici :

<https://www.bipt.be/consumers/aeronautical>

<https://www.bipt.be/file/cc73d96153bbd5448a56f19d925d05b1379c7f21/43e6c5131000d2379409aeccae06d50333bd31d1/luchtvaart-aero.pdf>

Bien à vous

Olivier.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 16 JUIN 2023

Présent : Olivier Georis, William Sterckx, Jean-Yves Squifflet, Patrick Brison, Julien Colle, Dirk Jordens, Bram Jordens, Frédéric Tétart, Lieven Paulissen, Bram Declercq, Robin Lefebvre, Jean Solon (notules).

Excusé : Pierre Balthazar.

Fly

Le Fly est prêt pour envoi. Les administrateurs donnent le feu vert.

MoU Bredene-De Haan

Didier Wylin a négocié un Memorandum of Understanding avec la tour de contrôle d'Oostende et Skeyes pour pérenniser la procédure existante (les premiers pilotes sur place téléphonent à la tour de contrôle pour avertir que des vols ont lieu).

Jean signera ce MoU pour la FBVL après l'avoir vérifié. La FBVL doit juste informer ses membres mais la responsabilité reste pour les pilotes individuels.

Statuts

Il est nécessaire que les statuts soient adaptés à la nouvelle loi sur les asbl, et on est déjà très tard pour cela (normalement obligatoire pour 1/1/2024).

Jean propose de faire réviser et modifier les statuts existants en urgence par le VSDC à laquelle on est affilié et qui demande 250 € + tva pour ce service.

Les administrateurs sont d'accord, Jean signera le bon de commande et enverra nos statuts au plus vite.

BPO Sport

Pour le BPO sport 2024, Jean-Yves vise le 1 au 8 juin en Slovaquie.

EHPU (ESTC)

Jean-Yves a participé à la réunion de l'ESTC (comité sécurité de l'EHPU) début juin. Ils ont parlé de la base de données des accidents, qui sera renouvelée.

Le lien avec la base actuelle ne fonctionne pas bien. Jean enverra le lien à Lieven pour vérification.

CIVL

Nathanaël Majoros a démissionné comme délégué CIVL, Bram D. veut bien reprendre la tâche s'il ne doit pas aller à des réunions mais juste suivre l'information. Les administrateurs sont d'accord et Jean fera le nécessaire.

GDT airspace

Olivier annonce une bonne nouvelle concernant une simplification imminente des zones GAA.

Cette simplification sera essayée pendant une période d'essai à partir du premier juillet.

Tous les GAA seraient accessibles les jours ouvrables entre 11h et 18h jusqu'à FL65.

La licence GAA et les autres contraintes resteraient d'application.

GDT structures

Olivier a participé à une réunion d'information à l'ASIF, un rapport détaillé suivra.

Il mentionne quelques points importants :

- Les membres d'une ligue francophone seraient les clubs, il en faut dans au moins 3 provinces.
- Si la ligue est reconnue comme une fédération « compétitive », cette ligue devra compter au moins 250 membres, sinon 1000 membres. Seul le ministre décidera de la catégorie.
- Seul le ministre décidera si cette structure peut être autonome ou doit se regrouper avec d'autres, Il est possible que la ligue doive rejoindre une autres fédération. La tendance est de rattacher des « nouveaux » sports à des disciplines existantes (exemple : padel -> tennis).
- Impact sur la fédération nationale : 50 % des membres de l'organe d'administration doivent être envoyés par la ligue francophone (parité), la question ce qu'il se passe si du côté flamand on ne constitue pas de ligue, des structures hybrides ne sont pas connues en Belgique.
- Les assurances doivent être souscrites par la ligue régionale.
- Les clubs membres ne peuvent pas être des sociétés (asbl ou association de fait).
- Des audits et d'autres contrôles seront faits pour cette ligue.
- Les subsides pour le sportifs (de haut niveau) ne seront possibles que si la ligue est reconnue comme une fédération « compétitive ».
- Comme certaines personnes veulent néanmoins continuer à aller de l'avant malgré ces informations, Dirk Jordens contactera Diederik Van Briel pour avoir plus d'informations pour le côté flamand

(Suite sur la page suivante).

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 16 JUIN 2023 (SUITE)

Stage plieur de parachute

Patrick veut aller suivre un cours de plieur de parachute en Angleterre, organisé par la BHPA. Les frais seraient (en partie ?) couverts par la FBVL si Patrick s'engage à organiser un cours en Belgique par après. William s'intéresse aussi à la chose pour des formations en néerlandais, il regarde son agenda et contactera Patrick.

Textes de brevet

Brevet de Treuilleur de parapente : 50 treuillés au lieu de 100, le formateur doit se trouver à côté du candidat. William finalisera le texte et l'enverra à Jean pour publication.

Formations de premiers secours : Bram J. fera une proposition.

Site Web de la FBVL

Fred va intégrer les liens avec les balises météo sur le nouveau site qui est prévu pour septembre.

Brevets / Formations

- Jeff Thielemans obtient le brevet de Pilote Biplace de parapente.

- Jeff Thielemans obtient le brevet d'Aide-Moniteur temporaire limité à l'école Airsport.

- Nathalie Fagnant obtient le brevet Aide-Moniteur temporaire, le définitif sera délivré dès que le formulaire d'examen correct sera reçu au secrétariat.

Brevets / Formations (suite)

- Sam Zoppé obtiendra le brevet d'Aide-Moniteur temporaire limité à l'école Fou d'L dès que Jean-Yves lui aura repassé un examen théorique approfondi (il lui manque 2 % pour cet examen) et aura informé Jean de la réussite de cet examen.

- Bertrand Emmanuel et Michel Poortmans peuvent faire leur formation pour le brevet de Pilote Biplace avec Xavier Barbé d'Imala parapente.

- Mathieu Boulet peut faire sa formation pour le brevet de Pilote Biplace avec Jean-Yves Squifflet de Fou d'L.

- Jérôme André-Dumont peut former des Treuilleurs pour le Swift.

- Tom Eggermont peut faire sa formation pour le brevet de Treuilleur de parapente avec les treuilleurs du club Jan van Gent.

- Une demande d'équivalent du brevet de Pilote Biplace de paramoteur avec le brevet FBVL ce Pilote Biplace de parapente n'est pas acceptée, ce sont deux disciplines différentes.

Prochaines réunions

Un doodle sera lancé pour trouver des dates en juillet/août et en septembre.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 28 SEPTEMBRE 2023

Présent : Olivier Georis, Pierre Balthazar, Jean-Yves Squifflet, Patrick Brison, Julien Colle, Bram Declercq, Lieven Paulissen (Zoom), Robin Lefebvre (Zoom), Jean Solon (notules).

Excusé : William Sterckx, Dirk Jordens, Bram Jordens, Frédéric Tétart.

Base de données AIDA

La DHV a mis à jour la base de données d'accidents de vol libre, il s'agit d'une nouvelle base. Jean-Yves donnera les contacts à Lieven afin d'intégrer cette base sur le site FBVL.

Il faut sensibiliser les membres afin qu'ils remplissent le formulaire de cette base dès que celle-ci sera en ligne et opérationnelle.

Nouveau statuts

Jean a commandé la révision des statuts auprès du VSDC afin qu'elles soient conformes à la nouvelle loi sur les asbl. Il y a beaucoup de demandes et le travail ne sera probablement fait que pour la fin 2023.

Journée de lancement de parachute

Le Pickup-club organise sa journée de lancement de parachute annuelle en décembre et a demandé la collaboration de la FBVL. Jean a déjà annoncé cet événement sur le site et Facebook, à la demande du club se sera aussi fait par la liste mail « membres ». Jean a également demandé les diverses couvertures et attestations d'assurance nécessaires.

Compétition de Précision d'Atterrissage

Fou d'L et Au Fil du Vent organisent encore un championnat de Belgique de PA en novembre 2023. Un Moniteur ou Aide-Moniteur sera toujours présent au décollage lors des vols de cette compétition, ceci est important sur les sites où le brevet est normalement demandé.

BPO 2024

Pour le BPO 2024, Thibault Voglet propose Le Grand Bornand du 7 au 13 juillet. Les administrateurs marquent leur accord et remercient Thibault pour la continuation de son travail pour le BPO.

BAPO

Les administrateurs remercient Jeff Tielemans pour son travail pour l'édition 2023 qui n'a pas eu beaucoup de chance avec la météo. Il y aura probablement encore un BAPO en 2024, on contacte Jeff pour lui demander ses intentions.

BPO Sport 2024

Est toujours en cours d'organisation.

GDT Airspace

Olivier parle du feedback lors des réunions du BELANC et du GDT GAA concernant le « test » de la nouvelle GAA simplifiée et en a retenu plusieurs choses positives entre autres l'absence d'incidents et la charge de travail réduite pour les pilotes et la tour de contrôle de Saint-Hubert.

Le plan est de continuer avec l'application EBSHtower en attendant la réunion pour les accords en 2024, il est à espérer que le système des GAA simplifiées reste maintenue.

Il faut commencer à prévoir des formations et examens théoriques « GAA ».

Ecole agréée

L'école Paragliding Performance School d'Olivier Gillot est agréée mais uniquement pour des pilotes autonomes, donc cette école n'est pas adressée aux débutants.

Dossier Sergiu Enea

Suite à une demande de l'avocat de la victime de l'accident survenu avec Sergiu Enea, les administrateurs demandent à Jean de formuler une réponse et de l'envoyer aux administrateurs pour accord avant envoi, ainsi que de s'informer auprès de notre assurance d'assistance juridique pour éventuellement se constituer partie civile.

Fly

Date de parution début décembre, les articles doivent arriver chez Jean au plus tard à la mi-novembre.

Brevets / Formations

- Olivier Krikorian obtient le brevet définitif d'Aide-Moniteur de parapente.
- Bert Adams peut faire sa formation pour le brevet de Moniteur de parapente chez Airsport.
- Olivier Gillot peut faire sa formation pour le brevet de Moniteur SIV auprès de la FFVL.
- Concernant la demande de Frédéric Heurion et de Gaëtan Mignolet du club Touch the Sky pour obtenir le brevet d'Initiateur Treuil de parapente, William se déplacera chez eux pour une évaluation de leurs compétences. Il faut toutefois leur signaler que c'est bien le brevet de Secouriste qu'il faut avoir et pas juste le BEPS, et aussi qu'il faudra envoyer un dossier complet avec les preuves de leur expérience. Jean répondra au club.

Stage Handicar

Patrick raconte que ce stage s'est très bien passé, ils ont beaucoup appris. Il écrira un article pour le Fly.

Prochaines réunions

- 17 octobre à 19h30 via Zoom ;
- 14 novembre à 19h30 à Zaventem ;
- 12 décembre à 19h30 via Zoom.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 17 OCTOBRE 2023

Présent : Olivier Georis, Jean-Yves Squifflet, Patrick Brison, Bram Declercq, Lieven Paulissen, Dirk Jordens, Frédéric Tétart, Bram Jordens (Zoom), Robin Lefebvre (Zoom), Jean Solon (notules).

Excusé : William Sterckx, Pierre Balthazar, Julien Colle.

Treuil La Roch'Ailes

Le club de La Roch'Ailes veut rendre le treuil qu'elle avait reçu de la FBVL. Jean contactera Frédéric Heurion du club Touch The Sky pour voir si cela leur intéresse. Sinon Bram veut voir s'il peut en faire quelque chose pour une éventuelle nouvelle base de treuillé en Flandre.

Formation et examens GAA

Il y aura une réunion du LFA Task force le 14 novembre et il y aura des décisions de prises concernant la simplification des GAA, ce qui change le contenu de la formation et de l'examen. On pourra voir pour intégrer au moins une partie dans la formation et l'examen XC.

Jean travaille pour le moment à cette formation, Bram veut aider. Dès que Jean aura fini il enverra cela à Bram pour rajout de la partie GAA et relecture du cours. Olivier enverra une documentation du vol à voile à Bram.

La Roche SE

Le site est ouvert mais le club veut bientôt faire une ouverture officielle. Frédéric demande des informations au club pour publication dans le Fly et le site internet FBVL.

Les administrateurs remercient Philippe Broers, qui a acheté la parcelle où se trouve le décollage, pour la mise à disposition de celui-ci et au club de La Roch'Ailes pour les nombreuses démarches dans un cadre environnemental compliqué.

Han sur Lesse Belvédère

Thierry Moreau signale que ce site ne pourra pas être réouvert à cause du refus du conseil communal. Les groupes environnementaux ont eu raison par rapport à nous. Les administrateurs remercient Thierry pour ses démarches pour rouvrir ce site historique.

Rochehaut

Thierry Moreau signale également que même s'il y a un accord officiel pour le décollage (mais aussi

beaucoup de travail de défrichage – note d'un administrateur), qu'il n'y a toujours pas de solution pour l'atterrissage permettant la réouverture officielle du site. Les administrateurs remercient Thierry pour ses démarches pour rouvrir ce site.

Nouveau statuts

Les administrateurs demandent à Jean de s'informer si les nouveaux statuts pourraient être faits à temps pour une AG extraordinaire à la mi-janvier.

Dossier Sergiu Enea

Jean a envoyé la réponse de la FBVL à l'avocat de la victime de l'accident survenu avec Sergiu Enea.

Notre assurance d'assistance juridique n'intervient pas se constituer partie civile car l'échéance légale de 5 ans après l'accident est passée.

Base de données AIDA

Jean contactera Karl Slezak pour avoir des détails par rapport au coût de la nouvelle base, et informera Lieven de la réponse afin qu'il puisse prendre les contacts techniques nécessaires pour intégrer cette base sur le site FBVL.

Fly

Articles prévus :

- annonce journée de lancement de parachute du Pickup-club.
- Thierry Moreau : compétition P.A. + Championnat Belge P.A.
- Quentin : BPO.
- Olivier : licence radio.
- Bram: voler à la mer.
- La Roche SE : Frédéric demande à La Roch'Ailes.
- Patrick : stage handicapé.
- Olivier : régionalisation fédération.

Date de parution début décembre, les articles doivent arriver chez Jean au plus tard à la mi-novembre.

Assemblée Générale

- Il faut inviter La Roch Ailes et Philippe Broers pour les remercier pour le nouveau site SE.
- Olivier contactera Tom de Dorlodot pour une présentation éventuelle.
- Jean contactera les clubs pour demander des bénévoles pour le bar et des snack.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 17 OCTOBRE 2023 (SUITE)

GDT Airspace

- Olivier a fait relancer le dossier des Géozones lors de la réunions du BELANC.
- L'ATZ de Spa, demandé par les parachutistes, a été refusée. Il faut bien évidemment continuer à éviter cette zone et un contact radio est préconisé. L'article dans le Fly sur la licence radio d'Olivier sera utile.

Brevets / Formations

- Karlien Engelen obtient son brevet de Moniteur de parapente avec les félicitations des administrateurs.
- Gaëtan Mignolet obtient l'autorisation pour faire du biplace aux 7-Meuses.
- Roby Houssa peut faire sa formation pour le brevet d'Aide-Moniteur chez Airsport.

Brevets / Formations (suite)

- Ruben Van Immerzeele peut faire sa formation pour le brevet de Pilote Biplace avec Olivier Gillot.

Balises météo

Frédéric contacte maxime Jaspard pour voir où cela en est avec son projet.

Dirk enverra à tous une documentation sur une balise anglaise bon marché.

Prochaines réunions

14 novembre à 19h30 via Zoom ;

12 décembre à 19h30 à Zaventem lors d'un repas de fin d'année.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 14 NOVEMBRE 2023

Présent : Olivier Georis, Jean-Yves Squifflet, Patrick Brison, Bram Declercq, Lieven Paulissen, Dirk Jordens, Frédéric Tétart, William Sterckx, Pierre Balthazar, Julien Colle, Jean Solon (notules).

Excusé : Bram Jordens, Robin Lefebvre.

Formation parachutes de secours

Patrick s'est déplacé en Angleterre pour observer une formation de plieur de parachute.

La formation comporte beaucoup de pratique et il faut par après encore faire 20 installations de parachutes (dans le harnais) suivi d'un examen de 4 à 5 h (2 ou 3 installations) avant d'obtenir la qualification. Par après il faut rentrer un document par installation pour conserver la qualification.

Lors de la réunion annuelle avec l'assureur, on demandera si on pourrait assurer la responsabilité des plieurs (et installateurs) de parachute sous le contrat FBVL, en invoquant la sécurité accrue par la mise en place d'un tel système en Belgique.

La commission sécurité fera une proposition de texte concernant le système qu'on pourrait mettre en place.

Les administrateurs sonderont également les clubs afin de voir s'il y a une demande pour ce genre de qualification et de service.

Les administrateurs décident de rembourser 764 € à Patrick pour ses frais de déplacement et séjour. Patrick enverra sa note de frais à Jean.

Treuil Avia Airsport

Le club Avia Airsport de Beauvechain compte acheter un nouveau treuil, leur treuils ont plus de 30 ans. Les prix commencent à 25.000 € et le club demande de l'aide financière pour rendre cet achat possible au printemps de 2024. Les administrateurs proposent la même intervention que jadis pour le club Jan Van Gent et d'inscrire 1.000 € pour cela dans le budget 2024, à prévoir pendant 5 ans d'affilée.

Cette somme sera payée quand le treuil aura été acheté et les administrateurs demandent un retour pour tous les membres, par exemple une journée de démonstration sur leur terrain ou un autre terrain.

Encadrement équipe nationale et de jeunes pilotes de compétition

Maxime Bellemin se propose pour devenir coach de l'équipe nationale suite à une demande et prise de contact avec les compétiteurs au BPO de Krushevo. Les administrateurs veulent connaître le budget nécessaire pour cela avant de prendre une décision, on se renseignera. Eventuellement on pourra faire appel à l'argent sur le compte BPO/BAPO.

Maxime se propose également pour aide à la mise en place d'un encadrement pour de jeunes pilotes de compétition. Là aussi il faudrait avoir une idée de budget avant d'aller plus loin. Il faut aussi voir si cela ne croise pas d'autres initiatives comme le XIX. Olivier et Frédéric s'informent.

(Suite sur la page suivante).

Debriefing meeting LFA GOLF

Olivier fait le rapport de cette réunion. Les GAA deviendront une seule zone sans obligation de transpondeur, de 4500 ft/AMSL à FL65 et de 11 h à SS.

Tous les parties concernées sont d'accord que ce sera plus simple et mieux pour la sécurité. Pour le reste il faudra toujours obtenir la licence GAA et répondre aux autres conditions qui sont déjà d'application maintenant. On attend la publication dans l'AIP ou l'AIP Sup.

Par contre une nouvelle menace se dessina à l'horizon, l'armée de terre veut des grandes zones pour faire des exercices avec des drones sans la région d'Elsenborn où il y aurait deux nouvelles TSA pour « un certain nombre de jours par an ». Une réunion supplémentaire est prévue en janvier pour se mettre d'accord entre l'armée et les autres parties, dont l'ACRB qui nous représente.

Olivier contactera le délégué de l'ACRB et la fédération de vol à voile francophone pour se mettre d'accord avant la réunion.

Treuil La Roch'Ailes

Frédéric recontacte Frédéric Heurion pour savoir si Touch the Sky reprend ce treuil.

Sinon Frédéric peut transporter le treuil chez Bram.

BPO sport

Toujours pas de nouvelles définitives concernant l'organisation d'une compétition BPO Sport séparée, Jean-Yves attend toujours des nouvelles. Olivier contactera Thibault Voglet pour connaître la date ultime pour décider quelle compétition peut désigner le champion de Belgique dans la classe Sport.

Formation et examens GAA

Bram et Lode (Spruyt) organiseront des cours et examens pour les licences GAA.

Olivier enverra un cours de vol à voile à Bram pour en tirer les parties concernées.

Olivier fera aussi un article sur les nouvelles GAA pour le Fly du printemps.

CIVL

Bram parle du championnat du monde en classe « Sport » que la CIVL veut organiser mais qui reçoit beaucoup de résistance de la part de beaucoup de fédérations qui trouvent cela trop tôt.

Base de données AIDA

Lieven est en contact avec le responsable technique pour intégrer cette base sur le site FBVL, Jean payeras les frais d'installation dès qu'il aura reçu la facture.

Fly

Articles reçus :

- annonce journée de lancement de parachute du Pickup-club.
- Thierry Moreau : compétition P.A. + Championnat Belge P.A.
- Patrick : stage Handicar.
- Update Paracheck
- Patrick : Formation secours.
- Try to Fly.

Encore à recevoir :

- Quentin : BPO.
- Olivier : licence radio.
- Bram: voler à la mer.
- Olivier : régionalisation fédération.

Date de parution début décembre, les articles doivent arriver chez Jean au plus vite.

Assemblée Générale

- Olivier a contacté Tom de Dorlodot pour une présentation, Tom veut bien venir s'il est en Belgique.
- Il faut inviter le club de La Roch'Ailes et Philippe Broers pour les remercier pour le nouveau site SE.
- William demandera à Avia Airsport des bénévoles pour le bar et des snack (les bénéfices seront pour le club). William communiquera rapidement la réponse de sorte que Jean puisse éventuellement faire un appel à d'autres clubs.

Brevets / Formations

- Roby Houssa et Pierre Etienne obtiennent le brevet d'Observateur de parapente.
- Pierre Etienne obtient l'autorisation pour faire du biplace aux 7-Meuses.
- Alexandre Bancel peut entamer la partie pente école de la formation d'Aide-Moniteur chez Imala Parapente

Prochaines réunions

- 19 décembre à 19h30 à Zaventem lors d'un repas de fin d'année au Be-Burger à Zaventem. Jean réservera.
- 16 janvier 2024 à 19h30 via Zoom.

Rapporteur: Jean.

Journée de lancement de parachute Pick Up Club du 2 décembre

Comme les années précédentes, cette journée de lancement de parachute de secours a été organisée par le club Pick Up en collaboration avec la FBVL.

Lors de la clôture de ce Fly, seules quelques photos étaient arrivées.

Quoi qu'il en soit, on peut conclure des photos que ce fut une fois de plus un grand succès, nos remerciements au club Pick Up et aux nombreux bénévoles pour l'organisation de cet événement précieux et même important.



Journée de lancement de parachute Pick Up Club du 2 décembre



COTISATION ET ASSURANCE FBVL 2024

L'assemblée générale a voté en février une augmentation de la cotisation pour 2024 suite à l'augmentation des primes d'assurance en 2023 et l'inflation importante de ces dernières années. Pour ne pas devoir changer tous les deux-trois ans, l'AG a décidé une augmentation de 10 €.

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.

Sans assurance (1)

Avec assurance (2)

Membre normal	85 €	110 €
Première affiliation	70 €	95 €
Après le 31 août 2024	40 €	65 €
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 **deux 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 membres assurés, qui ont le brevet FBVL de Pilote XC.

(7) ASSURANCE FBVL

AVIABEL (AXIS Capital), Av. 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, l'Algérie (*), la Biélorussie, le Burundi, l'extrême nord du Cameroun, la République Centrafricaine, la Colombie (*), la République Démocratique du Congo, la Corée du Nord, la Crimée, l'Ethiopie, l'Iraq, l'Iran, Israël, le Jammu et le Cachemire, le Kenya, le Liban, la Lybie, le Mali, la Maurétanie, le Nigeria, le Pakistan, le Pérou, la Russie, la Somalie, la république du Soudan, la république du Soudan du Sud, la Syrie, l'Ukraine, le Yémen; les régions de Donetsk et de Lugansk en Ukraine, d'Abkhazie, d'Ossétie du Sud, le Nagorno-Karabach, le district fédéral du Nord Caucase, la province du 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 2023) du jusqu'au 31 décembre 2024.

Dégâts corporels suite à un accident de vol libre

Option 1 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 €

Option 2 Seulement invalidité permanente (1)	Couverture assurance de base		Couverture supplémentaire		Couverture totale		Supplément par année
	7.500,00 €		25.000,00 €		32.500,00 €		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 €

Option 3 Décès + frais médicaux	Couverture assurance de base		Couverture supplémentaire		Couverture totale		Supplément par année
	Décès	Frais médicaux	Décès	Frais médicaux	Décès	Frais médicaux	
	3.750,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	28.750,00 €	5.000,00 €	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 €

Option 4 Invalidité permanente (1) + frais médicaux	Couverture assurance de base		Couverture supplémentaire		Couverture totale		Supplément par année
	Invalidité perm. (1)	Frais médicaux	Invalidité perm. (1)	Frais médicaux	Invalidité perm. (1)	Frais médicaux	
	7.500,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	32.500,00 €	5.000,00 €	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 €

Option 5 Décès + invalidité permanente (1) + frais médicaux	Couverture assurance de base			Couverture supplémentaire			Couverture totale			Supplément par année
	Décès	Invalidité perm. (1)	Frais médicaux	Décès	Invalidité perm. (1)	Frais médicaux	Décès	Invalidité perm. (1)	Frais médicaux	
	3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	28.750,00 €	32.500,00 €	5.000,00 €	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.