

# Fly!

Eté 2024

Votre magazine du vol libre en Belgique



# 127

## INFOS

### FÉDÉRATION BELGE DE VOL LIBRE (FBVL) ASBL

Association sans but  
lucratif.

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](mailto:info@fbvl.be)

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

## ORGANE D'ADMINISTRATION

### PRESIDENT:

Olivier Georis  
0486 313 436  
[olivier.georis@skynet.be](mailto:olivier.georis@skynet.be)

### AUTRES ADMINISTRATEURS:

Jean-Yves Squifflet  
0474 555 961  
[mail\\_jy.squifflet@gmail.com](mailto:mail_jy.squifflet@gmail.com)

William Sterckx  
016 203281  
[william.sterckx@telenet.be](mailto:william.sterckx@telenet.be)

Patrick Brison  
0479 900 166  
[pbn@skynet.be](mailto:pbn@skynet.be)

Bram Declercq  
0479 918 382  
[bram\\_declercq@hotmail.com](mailto:bram_declercq@hotmail.com)

Pierre Balthazar  
0478 241 045  
[pierrotbalthazar@hotmail.com](mailto:pierrotbalthazar@hotmail.com)

Dirk Jordens  
0475 282 627  
[Dirk@DNA-technics.com](mailto:Dirk@DNA-technics.com)

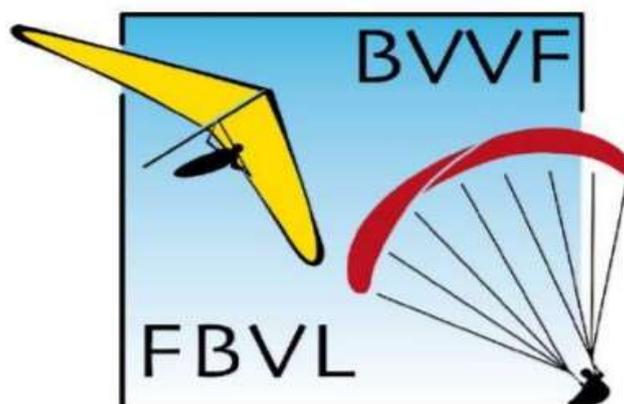
Frédéric Tétart  
0495 567 240  
[fred@31fevrier.be](mailto:fred@31fevrier.be)

Bram Jordens  
0498017094  
[bramjordens@telenet.be](mailto:bramjordens@telenet.be)

Julien Colle  
0473689478  
[julien.colle@hotmail.com](mailto:julien.colle@hotmail.com)

Arthur Reinhard  
0479921208  
[arthur.targetevents@gmail.com](mailto:arthur.targetevents@gmail.com)

Lieven Paulissen  
0479805295  
[lieven.paulissen@outlook.com](mailto:lieven.paulissen@outlook.com)



## INFOS

### **FÉDÉRATION BELGE DE VOL LIBRE (FBVL) ASBL**

Association sans but  
lucratif.

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**

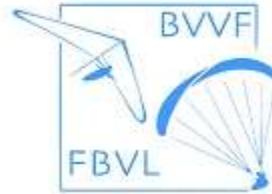
**[WWW.FBVL.BE](http://WWW.FBVL.BE)**

## TABLE DES MATIERES

- 4-5**      **Annonce Championnat de Belgique de PA**
  
- 7**        **Handivol**
  
- 8**        **Compétition de vol et ski**
  
- 9**        **Nouveau contrôle technique treuil**
  
- 9**        **Les Demoiz'ailes**
  
- 10-11**    **Rapport championnat d'Europe**
  
- 12**        **Du bon usage des services de secours**
  
- 13**        **Beuraing... On est encore là !**
  
- 15-23**    **Parmi les plus grands – Thibault Voglet**
  
- 24-32**    **Rapports réunions Organe d'Administration**
  
- 33-34**    **Cotisations et assurances FBVL 2024**

REALISE PAR L'ORGANE D'ADMINISTRATION DE LA FBVL

REDACTION : JEAN SOLON



# **4ième championnat de Belgique de Précision d'atterrissage 27 et 28 juillet 2024**

*Choix du site en fonction de la météo*

*Cette compétition se veut amicale et ouverte à tous*

**Organisation : Au Fil du Vent & Touch the Sky  
(avec le soutien de la FBVL)**

**Info et Inscription : [PA@voler.be](mailto:PA@voler.be)**

# 4<sup>ème</sup> Championnat de Belgique de précision d'atterrissage (PA)

Le 4<sup>ème</sup> championnat de Belgique de PA aura lieu le 27 et 28 juillet 2024.

Organisation, l'école **Au Fil du Vent** et le club **Touch the Sky** avec le soutien de la **FBVL**.

Après le succès des précédentes éditions, nous vous proposons à nouveau de participer cette année au 4<sup>ème</sup> Championnat de Belgique de PA. Pour cette année, en fonction de l'orientation du vent, la compétition se déroulera au treuil. Si celle-ci ne s'y prête pas, nous nous déplacerons sur un site de vol.

Cette compétition est amicale et accessible à tous. Il ne faut pas être un top pilote, ni avoir une top voile pour participer. Ces compétitions se veulent avant tout ludiques et vous permettront aussi de progresser pour vos atterrissages. Alors pourquoi pas aujourd'hui vos premiers pas dans une compétition de PA !

**La Compétition** : c'est simple, vous devez poser sur une cible.

## La Cible :

C'est une surface plane où les scores des concurrents sont mesurés à partir d'un point central. Elle est circulaire et délimitée par des cercles concentriques jusqu'à 5m de rayon. Le marquage des cercles est indicatif et non destiné à la mesure de la performance qui sera mesurée au décimètre. Les cercles peuvent être tracés au moyen de tissus, de bâches, de peinture écologique, de plâtre...

Eventuellement, au centre de la cible est placé un dispositif électronique permettant la mesure et l'enregistrement automatique de la performance.

L'emplacement de la cible doit idéalement permettre l'atterrissage en provenance de toutes les directions. La cible doit être bien visible en vol. Le positionnement de la cible sera à la discrétion du DE.

## Le programme :

Information à confirmer, mais voici le programme d'une journée type : Rdv à 8H00 pour les formalités administratives. Le lieu, le site vous sera précisé via les sites internet et réseaux sociaux en fonction des prévisions météo. Base de treuil de **Touch the Sky** ou les sites de Rochefort, 7 Meuses, Maboge, Coe, La Roche. Ces sites nous permettent de couvrir toutes les orientations de vent, espérons peu de vent, une météo clémente, ce sont les meilleures conditions pour faire des ploufs !

## Vol treuil :

Pour les pilotes qui n'ont jamais fait de treuil il y aura un encadrement spécifique (formation pour 3 vols à 40€). Un après-midi peut être prévu avant le we en fonction de la météo. Si pas, nous l'organiserons en même temps.

## La participation

Est de 40€ par jour et 70€ pour les deux jours (+ 20€ pour l'initiation treuil, si elle se fait en même temps que la compétition).

Celle-ci comprend **votre participation à la compétition, les vols au treuil, un lot pour tous à la remise des prix**. Si nous nous déplaçons sur un site **de vol**, nous assurerons les navettes de l'atterro au décollage en minibus et la participation sera ramenée à 30€/J.

## Les inscriptions :

Elles sont limitées à 30 pilotes (+5 wild card). Passé ce quota, une liste d'attente sera établie.

Celles-ci se feront par mail à [PA@voler.be](mailto:PA@voler.be)

Les inscriptions seront ouvertes à partir du 26 juin et enregistrées suivant la date et heure de réception du mail.

## Appel aux bénévoles:

Nous avons besoin de bénévoles pour fonctionner comme juge (5 ou 6 personnes). Nous organiserons une petite formation sur place pour les juges. Nous pouvons aussi pour ceux qui s'annoncent à l'avance comme bénévoles envoyer des informations par mail.

Si la compétition à lieu sur un site, nous aurons besoin de chauffeurs pour assurer les navettes. Au Fil du Vent mettra à disposition son minibus, mais si des bénévoles possèdent des grands véhicules et peuvent assurer des navettes c'est encore mieux. Nous dédommagerons bien entendu les frais engagés. Vous pouvez aussi vous proposer pour assurer le rôle de juge (voir règlement, ce n'est pas bien compliqué). Il est tout à fait possible de donner une aide et à la fois participer à la compétition. Manifestez-vous par mail à [PA@voler.be](mailto:PA@voler.be)

## Bar et petite restauration:

Il y aura un stand boissons, sandwiches et encas tenu par les jeunes de Touch the Sky au profit de la caisse jeunes du club.

## Règlement de la compétition :

Il est basé sur le règlement FFVL que nous remercions par la même occasion pour leur collaboration. Vous pouvez sur simple demande le demander. Nous vous l'enversons par e-mail.

## Communication :

Nous créerons un groupe WhatsApp pour faciliter la communication entre tous.

Thierry Moreau

Fred Heurion

Au Fil du Vent

Touch the Sky

# FORMATIONS PARAPENTE DANS **LES BARONNIES**

DROME  
PROVENÇALE  
#monessentiel

DÉCOUVRIR LA RÉGION EN VOLANT



Gîte

Initiation  
Progression  
Perfectionnement  
Multi-sites  
Thermique  
Cross / Distance

**-10%** POUR LES LICENCIÉS  
DE LA FBVL\*  
**-5%** POUR LES BELGES  
NON LICENCIÉS FBVL\*

\* NON CUMULABLES AVEC D'AUTRES PROMOTIONS DE L'ÉCOLE.



SPECIALISTE  
DU PARAPENTE  
DEPUIS 1989



[www.provence-parapente.com](http://www.provence-parapente.com)



Ecole de  
**Parapente**  
des **Baronnies**

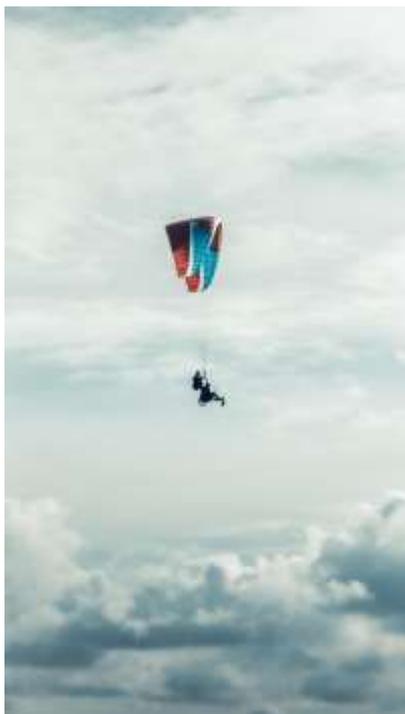


6 route du Berceau des Baronnies  
26560 MÉVOUILLON

Tél : 06 62 11 74 56 - 04 75 28 51 39

Email : [info@provence-parapente.com](mailto:info@provence-parapente.com)

## Du temps, de l'investissement... de la joie



Vendredi 24 mai 2024.

15h00 : Après un énième et ultime point météo, on se dit que les dieux du parapente nous accompagnent et qu'ils ne fermeront pas le court créneau qui s'offre à nous. Un appel rapide à Pierre, notre passager, juste le temps de lui fixer rendez-vous sur notre terrain de jeu favori et l'équipe se met en action.

17h00 : tout le monde est en place et un vol test, histoire de visiter la masse d'air, est réalisé.

18h00 : Pierre est bien installé dans la chaise et... top départ, le treuil s'élançe, le pilote aidé par ses deux assistants prend son envol avec son précieux passager pour une montée tout en douceur. La suite est classique, largage, retour à la sérénité du vol sans un bruit autre que le vent dans les oreilles et malheureusement... retour à la zone d'atterrissage où l'équipe attend pour sécuriser et réceptionner notre guest du jour.

18h15 : un smiley à faire rougir un emoji et et et, et bien on y retourne.

### Le vol handi : un projet pas si récent

L'idée de pouvoir donner l'opportunité de faire voler des personnes à mobilité réduite traverse nos petites têtes avec le début de notre aventure au treuil. La machine est de mieux en mieux maîtrisée et on attrape franchement le tour avec les biplaces. Alors pourquoi ne pas donner à d'autres la chance de découvrir notre univers ? Mais il nous faut du matériel. On s'essaiera d'abord avec les anciennes chaises de la fédé. Les tests sont concluants mais le matériel n'est plus trop au point, il va donc falloir revoir la copie.

On se dit qu'on va faire tout cela dans les clous et on décide d'investir et de former des pilotes pour atteindre nos objectifs. La fédé suit et débloque une enveloppe pour participer à l'achat d'une nouvelle chaise et à la formation d'un team capable par la suite de rendre l'enseignement suivi. Touch et Fou d'L participeront également afin de réunir la totalité de

la somme nécessaire pour boucler le budget.

Une équipe part donc vers la Normandie pour une semaine de formation typique à la pratique et, si sur le vol en lui-même ils ont bien entendu appris, c'est surtout sur l'encadrement et les nécessités spécifiques du public visé que l'instruction apporte énormément. C'est plus complexe qu'imaginé mais au combien intéressant.

Ce vol du 24 est le premier que nous ayons pu réaliser, les conditions maussades des derniers mois n'ayant pas permis de mettre la structure en place, mais la satisfaction de voir notre passager enchanté valait de loin l'attente et l'investissement

consenti. Pour sûr, on ne s'est pas trompé sur l'objectif et on ne s'arrêtera pas là.

Merci à toutes les personnes qui, de près ou de loin on permet à cette belle aventure d'exister.



# Vol et Ski , Chamois, Italie

Le village pittoresque de Chamois, accessible uniquement par téléphérique ou avion léger équipé de skis, a accueilli le 11ème événement Chamois & Belgian Open le samedi 24 février.

La mauvaise couverture neigeuse avait donné l'impression que l'événement n'aurait pas lieu, mais de fortes chutes de neige quelques jours auparavant ont permis à l'événement d'avoir lieu, même si ce n'était que pour un jour au lieu de deux.

Un préavis de dernière minute et un événement d'une journée signifiaient un peloton réduit avec seulement une poignée de pilotes suisses, français et italiens s'ajoutant aux pilotes belges qui étaient présents pendant la semaine en préparation de leur Belgian Open Vol et Ski.

Samedi, le ciel était initialement dégagé, les vues spectaculaires sur le Cervin et le vent nul, ce qui, avec la nouvelle neige, offrait des conditions idéales pour deux manches identiques jusqu'à ce que le vent et une forte tempête de neige empêcher le lancement d'autres manches pour disparaître miraculeusement et permettre une courte fenêtre météo pour des vols hors concours en fin d'après-midi.

Un superbe parcours classique , fluide, long et bien équilibré avec sept ateliers comprenant lignes à glisser, inversion de virages, piquets à toucher en vol et en enfilade puis une atterrissage avec ressource,



voir double ressource pour les motivés suivi par des piquets à toucher en vol ou en patinant en gardant la voile sur la tête. Thierry Moreau, l'organisateur, organise des stages et des événements à Chamois depuis plus de 30 ans et cela se voit dans la qualité du parcours.

La remise des prix s'est déroulée en fin d'après-midi dans le cadre convivial d'une auberge "Bellevue", chez Carlo, personnage mythique de Chamois, tous, bénévoles et pilotes, repartant avec un lot et pour les chanceux d'être sur le podium une sélection de chocolats belges raffinés offert par Choco, pilote belge chocolatier à Bruxelles (Duc de Praslin).

## Résultats Classement Général:

1. Sean POTTS, IRL, Advance Pi 3
2. Anne BOSVIEUX, FRA, Advance Pi 3
3. Samuel AUBERT, SUI, Moustache.

Merci à Thierry, les bénévoles et les sponsors Advance, BGD, AirDesign, GIN et à Choco pilote et moniteur belge, chocolatier Duc de Praslin à Bruxelles!

Sean POTTS

NB: 1 Biplace: Vincent Genest (biplaceur pro d'Airmax à Annecy) et Emilie

	Classement Belge			Voile	Total général
1	Fagnant	Nathalie	Femme	Advance PI 3	1340
1	Moreau	Thierry	Homme	Advance PI 3	1340
3	Peeters	Jean-Thomas	Homme	Nova Ion 6	965
4	Zoppe	Sam	Homme	Advance Epsilon DLS	835
5	Courtoy	Philippe	Homme	Advance PI 3	785
6	Delrée	Alex	Homme	Advance PI 3	695
7	Bega	Yvan	Homme	Advance Epsilon 7	670
8	Joukovsky	Pascal	Homme	Gradient Golden	635
9	Casse	Didier	Homme	Advance Epsilon DLS	620
10	Blondeel	Filip	Homme	Advance PI 3	605
11	Taymans	Pierre	Homme	Advance Epsilon DLS	570
12	Lecléf	Valérie	Femme	Airdesign Vivo	300
13	Buyck	Valérie	Femme	Advance PI3	260
14	Leveau	François	Homme	Advance Alpha 4	230



## Podium féminin (de gauche à droite) :

Valérie Buyck, 3<sup>e</sup> belge et 4<sup>e</sup> au général

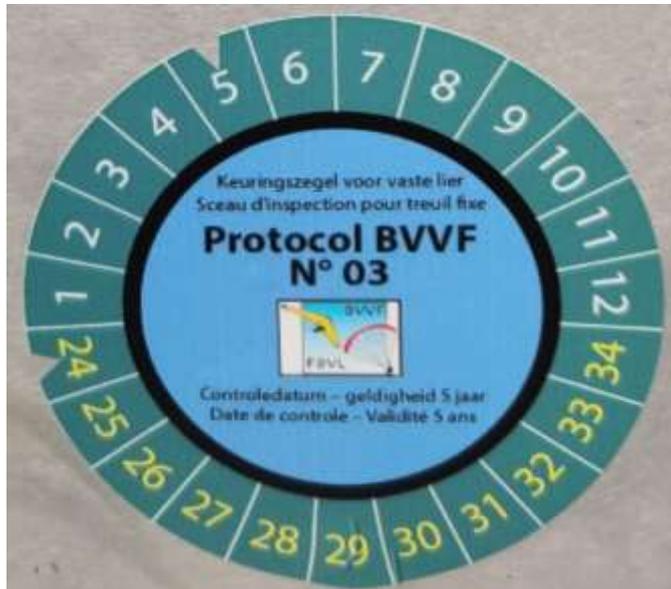
Valérie Le Clef, 2<sup>e</sup> belge et 3<sup>e</sup> au général

Anne Bosvieux (France - gagnante au général féminin),

Nathalie Fagnant 1<sup>ère</sup> belge et 2<sup>e</sup> au général

## Contrôle technique treuil fixe renouvelé

En collaboration avec Jan Van Gent et à leur demande, nous avons élaboré un nouveau contrôle technique pour treuil fixe, qui est assez proche du contrôle technique de la DHV (Fédération allemande de vol



libre)

Le contrôle comprend plus d'informations sur le treuil et les possibilités auxquelles l'appareil est destiné.

Le contrôle sera la norme pour tous les treuils fixes présentés à l'inspection au sein de la FBVL.

Tous les membres et treuilleurs du club doivent être membres et assurés auprès de la FBVL.

Le contrôle sera **demandé par le club du treuil**. Le contrôleur, nommé par l'organe d'administration, se rendra sur place et effectuera le contrôle. En cas d'approbation, le treuil obtiendra un autocollant numéroté (indiquant le mois et l'année). Ce contrôle est valable 5 ans. À intervalles régulières et au maximum tous les 2 ans, le club effectuera lui-même les mesures des forces à la traction et conserve les données pour inspection.

Il est évident que ce contrôle ne dispense pas le club d'un entretien et d'une gestion corrects. Cela reste la responsabilité du club et la FBVL ne peut en être tenue responsable. Le contrôle ne reflète que momentanément la situation et est un outil qui peut augmenter la sécurité.

Les frais de déplacement du contrôleur sont à la charge du demandeur.

Le nouveau document de contrôle PDF peut être demandé à tout moment auprès du secrétariat de la FBVL.

William Sterckx

## « Les Demoiz'Ailes »

Cela ne vous aura certainement pas échappé : on rencontre de plus en plus de filles sur nos décors, mais surtout dans les airs !

L'idée a donc germé de créer un groupe WhatsApp pour rassembler les filles désireuses de s'investir dans leur passion. Dans quel but ? Pour s'amuser, échanger, progresser !

« Les Demoiz'ailes » ne sont ni un club, ni un lobby, mais un groupe où chacune peut amener ses



suggestions, ses envies et ses projets afin de les partager et peut-être, les réaliser avec les autres.

Actuellement, nous sommes 27 dans le groupe. Si le cœur vous en dit, n'hésitez pas à nous rejoindre.

Il vous suffit d'envoyer un message au 0472/18.21.94

Bons vols à toutes !

Rachel

## Compte-rendu Championnat d'Europe Pegalajar 2024

Fin mai, les Championnats d'Europe ont eu lieu à Pegalajar en Andalousie (Espagne). Les participants pour la Belgique étaient : Joeri Bal (60), Aron Michiels (70), Bram Declerq (104), Dimitri Roman (100) et Lode Spruyt (28). En tant que pays, la Belgique a terminé 16e sur 31 pays. Nous avons volé un total de 10 sur 10 manches possibles, donc en termes de météo et d'esprit sportif, le championnat était déjà un grand succès !

### Championnats et sélections

La Fédération Aéronautique Internationale est l'organisme internationale qui chapeaute notre sport aérien et organise le championnat du monde tous les 2 ans, et les autres années le championnat régional, dans notre cas, le championnat d'Europe. La Coupe du monde et les championnats d'Europe sont les seules compétitions dites de « catégorie 1 ». Toutes les autres compétitions (comme le Championnat de Belgique) sont soit des compétitions de catégorie 2 (elles répondent aux critères de la FAI et les résultats comptent pour le classement mondial), soit ne sont pas reconnues par la FAI (comme de nombreuses compétitions locales plus petites).

Ce qui est spécifique pour des compétitions de catégorie 1 est la façon de sélectionner des pilotes. Chaque pays peut envoyer le même nombre de pilotes et décider de manière autonome des pilotes qu'il enverra. En France, par exemple, l'entraîneur décide ; en Belgique les pilotes décident entre eux qui veut aller, qui peut y aller et en fin de compte qui ira. Thibault n'était malheureusement



pas disponible pour le Championnat d'Europe. Nous aurions pu avoir une 6e place, mais le processus de sélection était plutôt désordonné et les informations disponibles assez tardivement, alors William a finalement choisi la PWC de Grindelwald.

Chaque pays peut (doit) désigner 3 hommes et 1 femme (malheureusement nous n'avions pas de femme qui voulait aller au Championnat d'Europe pour la Belgique....) qui peuvent marquer des points pour le classement par pays. Pour la Belgique, il s'agissait de Joeri, Aron et Lode, à base du classement et des résultats dans le passé, nous pensions que c'était l'équipe la plus forte.

### Soutien de la fédération

Un championnat international est malheureusement une affaire coûteuse, non seulement il y a les coûts pour l'équipement de pointe le plus récent (en

parfait état, ou vous ne pouvez malheureusement pas suivre les meilleurs), mais aussi l'avion, l'inscription et l'hébergement coûtent rapidement beaucoup d'argent.



La FBVL nous a chaleureusement soutenue cette année avec d'un côté en prenant en charge la moitié des frais d'inscription, et d'un autre en mettant à notre disposition un coach (pour lequel nous sommes très reconnaissants !). Maxime Bellemin nous a guidés à distance et nous a apporté de nombreuses nouvelles idées sur la façon dont nous pouvons nous organiser plus efficacement en équipe et faire des meilleurs résultats dans les grandes compétitions. Chaque jour, nous recevons des conseils stratégiques actualisés et nous devons également faire une auto-évaluation de chaque manche.



## Du bon usage des services de secours

Ça y est ! Le temps propice au vol est enfin de retour !

Nous avons toutes et tous une furieuse envie de voler, et cela se voit : les forums, groupes, écoles et clubs turbinent à plein régime pour faire profiter les volants des créneaux météo favorables.

Tant mieux ! Mais il ne faut pas se voiler la face : nous sommes de plus en plus nombreux sur les décors et il se passe rarement une journée sans qu'un incident de vol, ne soit relevé.

Le plus souvent, les sketches se produisent au décollage, l'une des phases les plus cruciales du vol. Un gonflage brutal, une bourrasque mal anticipée, une absence de tempo,... et bardaf, c'est l'embardée !

C'est ainsi que l'on passe en quelques secondes du stade de l'aventurier audacieux à celui de cachalot échoué dans les ronces en contre-bas des décors ou de saucisson suspendu au sommet d'un sapin (exemples personnellement vécus, bien sûr ! 😊)

La plupart du temps l'acteur malheureux d'un sketch parvient à se sortir seul, ou avec l'aide d'autres pilotes, de ces situations délicates. Il arrive cependant qu'il faille faire appel aux secours...

C'est précisément sur ce point que nous souhaitons vous sensibiliser aujourd'hui : **quand et comment faire appel aux secours ?**



Dès qu'il y a suspicions de blessures, ou risques de chutes la question ne se pose pas : il FAUT faire appel aux secours via le 112 et décrire le plus clairement possible le LIEU précis de l'incident et la NATURE de la situation : personne inanimée au sol, adulte non-blessé suspendu dans un arbre, etc...

Toutefois nous ne sommes pas les seuls à observer les pilotes sur les décors ou à flanc de collines : de nombreux touristes ou riverains nous regardent et pensent bien faire en appelant les secours dès qu'ils croient voir une personne en danger ou une voile dans un arbre.



Dès qu'ils sont contactés, les services de secours ont alors l'obligation d'intervenir sur les lieux, mais la panoplie de moyens à mettre en œuvre peut être fort variable : simple contrôle par une patrouille de police, envoi d'une équipe de pompiers, envoi d'une ambulance, envoi d'une SMUR et d'une équipe du GRIMP (pompiers spécialisés pour intervention en hauteur), envoi d'un hélicoptère médicalisé.

Afin d'éviter une débauche de moyens coûteux et qui fera à coup sûr mauvaise presse, **il est important que la personne impliquée dans un incident recontacte alors le 112 elle-même si elle estime qu'il n'y a pas besoin d'une intervention, ou que celle-ci peut être limitée au strict nécessaire. Le call-taker du 112 pourra alors ré-évaluer la situation et recalibrer ou annuler l'intervention.**

En Belgique, si l'appel aux secours est gratuit, n'oublions pas qu'il a un coût élevé pour la collectivité et veillons à y avoir recours à bon escient.

Fly Safe !

Philip Setmeuz



Arrivée des secours aux 7 Meuses le 29 avril suite à l'appel au 112 d'un habitant de Godinne : conclusion RAS

## Beauraing... On est encore là !

Le samedi 3 février 2024, jour de l'Assemblée Générale de la FBVL, une vingtaine de membres du **club Mousquet'air** se sont retrouvés dès 9h du matin sur le décollage de Beauraing pour procéder à son entretien. En effet, la dernière coupe à blanc sous le décollage avait eu lieu il y a déjà 5 ans !



Munis de leurs tronçonneuses, débroussailleuses, coupe-branches et de leur bonne-humeur, ils ont redonné une nouvelle jeunesse au site. Les deux maîtres-mots de la journée étaient « Ambiance cool » et « Efficacité » ! En effet, le nettoyage était déjà terminé après 3 heures de boulot et les Mousquets ont pu fêter ça autour d'un bon brasero avec quelques pains-saucisses et quelques bières. Le vent du sud-ouest qui était bien présent et les petites bruines n'ont pas permis de s'envoyer en l'air l'après-midi, mais ce n'est que partie remise...

Si ce nettoyage met encore une fois en avant l'importance des clubs et des bénévoles qui s'investissent chaque année pour entretenir et pérenniser nos sites, c'est aussi l'occasion de rappeler que, si le site de **Beauraing est encore là** en 2024, c'est grâce à l'implication d'un petit groupe de bénévoles qui maintiennent des contacts réguliers avec le bourgmestre et les riverains. Merci à vous !

C'est aussi l'occasion de rappeler à la communauté vélovole que le site

reste particulièrement sensible et que si nous voulons encore y voler de nombreuses années, nous devons y être particulièrement attentifs.

Pour rappel, une « **Access Card** » est obligatoire pour pouvoir voler à Beauraing et un **règlement** spécifique a été mis en place pour protéger le site. Vous pouvez retrouver toutes les informations sur le site de la fédération : [https://www.fbvl.be/flying\\_sites/beauraing/](https://www.fbvl.be/flying_sites/beauraing/)

Comme, près de 300 pilotes possèdent déjà « l'access card » et que ce nombre grandit chaque année, c'est à chacun d'entre-nous de veiller à protéger le site si on veut pouvoir dire dans 10, 20 ou 30 ans « On est encore là » ! Ne profitez de Beauraing **QUE** lorsque les conditions sont bonnes et en connaissant parfaitement la réglementation du site. Le site ne permet pas de faire des « ploufs » et n'est pas adapté pour des pilotes « débutants ». Rappelez-vous également que l'orientation idéale est plein Nord, et que par vent NO ou NE, il y a d'autres alternatives... L'idéal est d'y décoller uniquement lorsqu'on est sûr de tenir, et de favoriser l'atterrissage sur le plateau derrière les bois (à « La Chapelle »).

Merci d'avance pour votre implication et au plaisir de vous croiser à Beauraing ou ailleurs...

Bons vols !

*Les Mousquets*





## L'ASBL BLUE MIND PROPOSE AUX AMIS PARAPENTISTES SON FOODTRUCK INCLUSIF !

Un pizzaiolo professionnel accompagné d'un ou deux adultes présentant un Trouble du Spectre de l'Autisme (TSA) se feront un plaisir d'émoustiller vos papilles.

Réservez notre foodtruck dès maintenant  
pour vos sorties club, vos compétitions ou autres !

### L'objectif est double :

*Pour les adultes TSA : mise à l'emploi, émancipation ;  
Pour les clients : outre la dégustation de délicieuses pizzas sur l'atterro  
même, normalisation de l'inclusion, démystification de l'autisme.*

*L'ensemble des bénéfices est réinjecté dans l'ASBL Blue Mind qui propose  
à un maximum d'adultes TSA des séjours de dépassement de soi leur  
permettant de booster leur confiance en eux et d'être alors davantage  
armés pour affronter les défis du quotidien.*



[www.bluemindasbl.be](http://www.bluemindasbl.be)



[info@bluemindasbl.be](mailto:info@bluemindasbl.be)



# Parmi les plus grands...

## PARAGLIDING WORLD CUP SUPERFINAL 2023 – Baixo Guandu, Brasil

L'an passé, je vous témoignais un rêve d'enfant, celui de partager le ciel avec les meilleurs pilotes du monde sur la course la plus relevée qui existe. Cette année, je souhaite continuer à vous partager ce rêve qui m'anime et qui prends toujours plus d'ampleur au fond de moi. Ce rêve a pris une dimension supplémentaire cette année. Quelque chose s'est réveillé en moi durant la saison 2023, quelque chose qui m'a forcé à me poser les bonnes questions. Un brin de folie qui m'a encouragé à mettre tout en œuvre pour rejoindre le Brésil avec les meilleures armes possibles. Je ne voulais plus seulement voler « à côté » des meilleurs, je voulais voler « parmi » les meilleurs !



Cette année, je souhaite donc vous raconter le récit de ce voyage à l'autre bout de la terre pour vous faire vivre cette finale de coupe du monde au travers de mes mots. Mais je souhaite également tenter de vous partager le chemin parcouru pour y arriver. Ce chemin n'est en aucun cas un « exemple à suivre » ou « une vérité unique », il retrace simplement ma manière de fonctionner, celle qui me correspond personnellement.



Mais tout d'abord place au récit de ce voyage d'exception parmi les plus grands. Direction Baixo Guandu au Brésil pour la finale de Coupe du Monde. Attention, c'est relativement long !

### Mardi 5 mars : 16h, le soulagement !

Enfin ! Il est 16h, ma voile et ma valise sont là, à l'accueil de l'hôtel. Un des chauffeurs de la compétition a pu me ramener mes affaires, perdues la veille par KLM à Sao Paulo et arrivées avec 10h de retard à Vittoria. Je peux enfin souffler et manger un bout. Depuis ce matin, ma tête est en feu, je n'ai pas pu dormir, l'appétit était inexistant et les copains sont partis voler. Bref, je n'ai pas encore pu profiter de ce voyage. Mentalement, le départ de course est difficile. Demain, la première manche sera lancée sans avoir volé dans le secteur et avec une fatigue inutile accumulée. La pression est là, il faudra la gérer ces prochains jours.



### Mercredi 6 mars : Découverte.

Un souffle, un regard au-dessus de l'épaule et feu ! L'X-One se gonfle parfaitement, je me retourne, une petite accélération... Me voilà en l'air au Brésil, je peux enfin lancer les hostilités. Le décollage à cette faculté magique chez moi de faire disparaître mon stress et de le transformer en concentration. Il me reste 50 minutes avant le début de manche, il est temps de reprendre les habitudes vieilles de quelques mois. Monter, avancer, observer la grappe, faire attention aux autres pilotes, se placer haut et en bordure de cylindre, avoir un œil sur le chrono, se rappeler de la suite du parcours... Autant d'éléments essentiels pour réussir un bon début de manche.

Un peu rouillé, à l'heure du start, je ne suis ni le mieux placé ni le moins bien. Mon objectif pour cette manche est de rester au chaud dans le groupe en me concentrant sur le principal pour ne pas me surcharger les méninges. L'exercice est validé et la manche commence correctement, nous traversons Baixo Guandu puis le Rio (le fleuve local). Devant nous, deux masses bien sombres semblent grossir doucement depuis le début de la manche. Alors qu'elles nous attirent comme un aimant, en quelques secondes, elles décident de se décharger entièrement de leur humidité.

Rapidement, notre route est fermée et les premières gouttes touchent nos cocons. Sans attendre, le directeur d'épreuve annonce l'arrêt immédiat de la manche et nous nous dirigeons tous, la queue entre les jambes et la visière détrempée, vers l'atterrissage le plus proche qui est encore au soleil. 30 minutes depuis le start, ce n'est pas suffisant pour valider la manche, celle-ci ne scorera pas. Je l'aurai finalement eu mon entraînement ! Rassuré sur



mon pilotage et mon vol bien qu'il ait été court, mon esprit peut relâcher un peu de tension.

### Jeudi 7 mars : Itinéraire bis !

Le comité nous concocte une manche de 75km avec une traversée de cratère au nord, un petit zig zag intermédiaire et une finale vers le sud. Plusieurs options sont possibles, plus à l'Est, plus directe, plus sécurisante,... Mon objectif de ce début de course est de ne pas faire d'erreur et de garder mes discards\* pour la fin de compétition. Je ne m'autorise donc aucune prise de risques et souhaite rester avec le groupe.

Les objectifs c'est une chose, mais la réalité peut parfois être bien différente. En effet, alors que nous approchons la première balise, je suis en retard avec un petit groupe de pilote. La tête de course s'enfonce vers un petit relief à l'écart de la ligne optimisée, nous décidons de contre-attaquer et de tenter un « tout schuss » au plus court vers la balise suivante. Cette option est irréversible. En partant sur cet axe, nous savons que nous prenons une ligne totalement différente du gros de la course et que nous ferons la course de manière isolée. Moi qui souhaitais rester au chaud... c'est perdu!

Nous ferons les 2/3 de la course sur un axe parallèle au groupe, il s'avère que notre route est légèrement plus longue mais probablement plus rapide. Malheureusement le rouleau compresseur est bien plus efficace à 100 qu'à 10 et au point de ralliement nous avons 1,5km de retard sur la tête.

Le jeu de course poursuite commence. Focus sur l'observation des cycles et l'optimisation des glides. Il s'agit maintenant de ne plus rien lâcher. Ayant du monde devant, il est aisé de lire la masse d'air et



d'éviter les « pièges » marqués par les ailes. A ce jeu, l'efficacité de l'X-One est bluffante et je réussis à revenir à l'avant de la course à quelques kilomètres du but. Quelques placements pour assurer le goal et nous y sommes. Je passe la ligne avec 47 secondes de retard sur le premier. Satisfait des choix réalisés et de la manière, mais avec une piste d'amélioration pour la suite : rester avec le groupe dès le début de manche.

\*Discard = « joker » permettant de supprimer sa moins bonne manche toutes les 4 manches validées.



### Vendredi 8 mars : Canceled.

De la pluie devant, puis derrière, puis sur le décollage. Manche annulée. Un petit vol entre les gouttes pour se dégourdir les suspentes et nous voilà de retour à Baixo. Repos forcé !

**Samedi 9 mars :**

### **Poursuite.**

80km sous forme de triangle, le tout au nord de Baixo Guandu, voici la mission du jour. Avec l'expérience des dernières années, je sais que faire un bon start ne signifie pas qu'une manche est « gagnée » mais cela permet de faire un début de manche serein. Malheureusement, entre la volonté et la pratique, il peut y avoir un monde de différence.



Sur ce parcours, dès le début, je n'arrive pas à me placer correctement dans ces immenses grappes bien denses. Inévitablement, la queue du peloton devient ma position forcée et à nouveau, le jeu de course poursuite commence.

Il me faudra attendre 25 km de manche pour retrouver une position confortable dans le groupe. Alors que je pense pouvoir me « reposer », la course prend une toute autre dimension. Un peu de vent de face, une zone plus humide et moins propices aux ascendances nous accueille et met l'entièreté de la course dans un « sauve qui peut » à 100m sol. L'esprit passe en mode « extraction aux 7 Meuses sans vent », on prend tout ce qui passe et on oublie la course le temps d'un instant. L'expérience de la Belgique est un atout dans ces conditions. Malheureusement, le temps de ressortir, quelques pilotes réussissent à prendre de l'avance et nous voilà à nouveau dans un second groupe en tant que poursuivant. On sort les rames et on avance. Nous n'arriverons qu'à limiter la casse en rejoignant l'arrière de la tête de course par le bas. Je passerai la ligne d'arrivée dans cette position d'inconfort à 1 minute 37 des premiers.

Ces deux premières manches m'offrent de très beaux scores à plus de 960 points (sur 1000). Le classement reste donc très bon pour une compétition avec un niveau aussi élevé. Je sais que la course est longue et qu'il ne faudra pas faire d'erreur. Cependant, si je souhaite rejoindre le haut du tableau, il faudra terminer les manches avec

davantage de réussite. Le difficile jeu de l'équilibre entre la régularité et l'engagement est lancé.

### **Dimanche 10 mars : "Into the night"**

Motivé et déterminé. Voici la manière de débiter cette manche. Malheureusement, le retour à la réalité sera rapide.

Le start est plutôt bon avec un placement au chaud au milieu du groupe et au nuage. Malheureusement, rapidement après B1, deux lignes se dessinent : la première en plaine, la seconde plutôt au relief. Étant placé pile au centre, chaque option m'est ouverte mais au vu du ciel devant, aucune ne m'enchant. Hésitant et frileux, je me retrouve finalement en queue de peloton en plaine.

La suite du vol ne sera que poursuite pour rattraper les groupes jusqu'à ce que la pluie nous force à quitter nos lignes déjà peu rentables. À grand coup de freins à main dans le 0m/s... Tout notre groupe ne fera qu'une lente descente aux enfers jusqu'au sol.

Personne au goal pour cette manche. A nouveau, le Brésil est ... Surprenant ! Les jours passent et l'humidité ambiante reste. A ce rythme, nous savons que peu de manches seront courues, il devient donc important d'être régulier, les erreurs risquent de coûter de plus en plus cher.



## Mardi 12 mars : Du jamais vu...

Après un jour de repos, à nouveau sous la pluie, nous sommes motivés à attaquer cette deuxième partie de compétition avec une grosse envie de voler... Et pourtant...

Il ne reste que 20 minutes avant le start, 20% des pilotes sont déjà posés, 40% se battent sur le caillou plus bas que le déco et 40%

n'ont même pas encore décollé. Je fais partie de ce dernier groupe avec le regard désespéré vers les ailes en vol.

10 minutes avant le start... Rien a changé ou presque... Quelques pilotes supplémentaires ont posé et quelques courageux ont décollés.

5 minutes avant le start... Quelques gouttes au décollage, une belle averse devant sur les pilotes en vol, une parachutale bien visible pour une des pilotes... Pas d'hésitation de la part du directeur d'épreuve. La manche est stoppée. Encore !

15' après le start... La loi de la frustration universelle se fait entendre. Le soleil revient, les thermiques aussi. Nous décollons et partons pour 1h30 de vol libre dans des conditions bien fumantes.

Un entraînement de plus, une manche de moins... A minima, c'était séance photo shooting !

## Mercredi 13 mars : Enfin... du parapente !

Du sec, des beaux cumulus, du vent de face ? Enfin, la masse d'air semble s'être asséchée et tous les signaux sont au vert ! C'est parti pour 75 km en triangle.

Jusqu'à présent, mes starts ont été moyens, ce coup-ci, je compte bien changer ça et assurer une belle course dès le début ! 2 options semblent se dessiner avant l'heure fatidique. La première sur l'optimisé, la seconde légèrement plus au sud, sur une ligne qui semble plus éloignée mais davantage marquée par les cumulus.

Mon choix s'orientera sur la première option, le détour par le sud me semblant trop important. A l'heure exacte du start, la majorité des pilotes sont sur cette option, une vingtaine au sud. La maxime « En compétition, le groupe a toujours raison » raisonne en moi et me rassure.

Malheureusement, une fois de plus, alors que je ne suis pas si mal mis, le jeu des lignes et du flirt avec les nuages me propulse à l'arrière de la course dès l'arrivée à la première balise. Un peu d'ombre, un peu d'énervement et une grosse densité dans les grappes... Le voilà le cocktail que je n'arrive pas à bien maîtriser.

Je connais mes axes de travail, il faudra donc y travailler pour les prochaines compétitions.



Mais retour à la manche, je vois les premiers devant bien haut, je sais que je n'ai pas le choix, il va falloir se concentrer ! Le retour à l'avant de la course se fera dans le cratère. Alors que je sors d'un gros point bas avec Arthur Moindrot, le jeu du recentrage en thermique va prendre tout son sens. En parapente (xc et compétition), pour être efficace, il est important d'optimiser les ascendances. Notamment, en quittant son thermique si un noyau plus puissant est matérialisé à proximité (oiseaux / nuages / ailes /...). Ce coup-ci est royal ! Alors que nous remontons de ce point bas, j'observe un pilote se faire « satelliser » à quelque centaine de mètres. Ni une ni deux, je me jette dans l'ascendance et bingo, le missile me cueille jusqu'au nuage ! Cette petite manœuvre me propulse au-dessus et à l'avant de la course. Le groupe de tête ayant fait un petit détour.



Le reste de la manche se fera avec l'avant course dans une gestion de contrôle avec centre de gravité avancée. Autrement dit, en tentant de rester haut mais à



l'avant du groupe. Tout se déroule sans encombre jusqu'à la dernière balise où j'anticipe mal le départ en final glide. Alors que nous sommes à 12 de finesse au but, je suis dans les premiers à faire cette ultime balise qui représente le dernier angle du « triangle ». Dans mon esprit, nous partons vers un dernier thermique avant le but. Il n'en sera rien, le tout droit vers le goal est lancé. Notre matériel est bluffant, dans une masse d'aire active, en optimisant le glide, nous arriverons sans encombre à l'ESS. Quelques tours de thermiques de sécurité après la fin des points temps et le goal est en poche.

Cette petite hésitation sur le final glide m'aura forcé à être prudent sur le régime de vol à adopter vers le but, je passerai le cylindre avec une minute de retard sur le premier, un beau score de 972 points à la clé.

### Jeudi 14 mars : Until the end !

92 km sont lancés pour cette 8<sup>e</sup> journée compétition. Le résultat du jour sera un cours de cross-country par le futur vainqueur Honorin Hamard qui fera la course seul, toujours loin devant et plus haut. Une leçon de haut vol proposée par ce champion !

De mon côté, le début de manche est mieux maîtrisé avec un start correct (enfin !), un petit point de ralentissement vers B2 pour basculer par-dessus un relief puis à nouveau un placement idéal à l'avant de la grappe. Aujourd'hui, je me sens détendu sous la voile, après 10 jours au Brésil, il semblerait que la routine de compétition soit de retour.

A nouveau, après un point au nord, nous retournons vers le sud. Une traversée de cratère et de Rio plus loin, j'observe un changement net des conditions. Il est tard et les cumulus maigrissent voire disparaissent. Notre dernier « thermique correct » se fera à 25 km du goal. Soit bien loin. D'autant que ce thermique est créé par un champ en feu au sol. L'ascendance est donc « puissante » mais faussée... Au moment de quitter se thermique aux odeurs de brasero, un flash me vient à l'esprit avec un souvenir de fin de cross à la maison. Une sensation de calme, avec une activité thermique déclinant très rapidement. J'observe les ailes autour de moi garder un régime de vol élevé, je me mets à finesse max et je les laisse me dépasser. Les bras rentrés dans le sous-marin, je me laisse glisser en optimisant la flottaison, les ailes devant moi me balisant la meilleure ligne à prendre. Cette analyse sera essentielle pour la suite de la journée.

Quelques centaines de mètre avant la balise, je vois les ailes s'entasser dans un semblant de thermique. Arrivant à finesse max, j'arrive à me placer en contrôle « royal » au-dessus de tous

ces pilotes. Seules quelques ailes me chapeautent. Mon esprit avait déjà basculé en mode survie, mais ce coup-ci, on y est et il n'y a aucun droit à l'erreur. L'expérience de la Belgique et des conditions molles me sont un grand atout, j'arriverai à rester « haut » (par rapport aux autres pilotes) jusqu'au moment de lancer le final glide... à 11 de finesse du but. Je vois des ailes bien plus basses partir derrière notre petit groupe, je n'ose imaginer leur stress, le miens étant déjà très élevé alors que je suis plus haut.

Peu de temps avant la fin des points temps, un choix s'offre à moi. Je suis à 10,5 de finesse au but, soit je continue sur ma ligne, soit je bascule sur la ville d'Aimores pour espérer retrouver un petit thermique qui nous sauverait. Voyant mon objectif haut sur l'horizon, je bascule à nouveau de mode survie, j'oublie le chrono et je me jette sur la ville. Au moment de mon choix, je vois Méryl Delferrière un peu devant moi faire de même, c'est rassurant. Après quelques centaines de mètres en apnée, le vario se met à biper, j'ouvre la visière, je suis en concentration maximale. +0,3m/s, c'est suffisant, même s'il faut y rester 20 minutes ! Lentement mais sûrement, je vois la finesse au but diminuer. En

même temps, je vois le suicide collectif qui est en cours, les pilotes atterrissent partout, trop bas pour rejoindre le goal, certains à quelques mètres de la ligne, d'autres quelques kilomètres. Finesse 9, 8, 7, 6. C'est bon, je me lance. Je sais que c'est je vais rejoindre le but, à quelle place, je ne sais pas, mais au vu du carnage entre l'ESS et le but, je sais que boucler sera essentiel aujourd'hui.





Une fois au goal, la zone est plutôt vide, très peu de pilote plient sous les tonnelles et à l'ombre. Au sol, le verdict tombe. Je suis 8<sup>e</sup> !! Seuls 17 pilotes feront le goal, 58 pilotes poseront à moins de 2km du but, cette manche fera du dégât dans le classement.

Mais pour ceux qui bouclent, c'est le graal, de mon côté, je remonte à la 11<sup>e</sup> place au général. Il reste 2 manches, je n'ai qu'une discard sur les 2 qui seront possibles. Je sais donc que la journée de demain sera importante pour maintenir ce résultat. Une bière pour fêter cette manche et repos !

## Vendredi 15 mars – Observation payante !

89km sont lancés, un goal connu mais un parcours légèrement différent de ce qu'on a pu observer les jours précédents. Ça s'annonce intéressant ! Au fur et à mesure des jours, mes starts sont de mieux en mieux. Je ressens toujours que les grappes denses aux nuages ne sont pas ma spécialité, mais dans l'ensemble, la progression est là. Notamment, sur la rapidité à revenir à l'avant de la course après des starts moyens.

Ce coup-ci, j'ai la ferme intention de faire à nouveau le goal avec la tête de course. Pas de prise de risque, si je ne me rate pas aujourd'hui, je sais que le top 25 sera assuré quel que soit le résultat de la manche du lendemain. Autrement dit, concentration au maximum et on applique tout ce qu'on a appris ces dernières années en compétition.

Le début de manche se déroule dans une masse d'air active le long des pains de sucres proche du décollage. Un beau vrac juste au-dessus de ma tête pour le copain Clément Hoelter ne manquera pas de calmer les ardeurs des plus audacieux. Mais nous sommes en finale, le gros niveau des pilotes est bien présent. Les ailes se dandinent mais les pilotes restent d'attaque et on ne lâche l'accélérateur que pour enrouler !

Tout se déroule donc de manière « atomique » jusqu'à une longue traversée de balise après B2. Deux groupes se forment au départ du dernier cumulus. Devant, c'est bleu. A ce moment, on ne sait pas encore dans quelle situation on sera 10 minutes plus tard. Venant d'une zone très puissante, les régimes de vols restent élevés, probablement trop élevé. Nous nous engageons dans une vallée assez fermée où l'on se rendra compte trop tard que le vent dégouline du relief en face et vient écraser la masse d'air stable du fond de vallée. La chaleur n'a fait qu'augmenter ces derniers jours,

un bon 40°C au sol et certainement autant voire plus dans le submarine.

Après une transition bien trop calme et longue, toute la course se retrouve en « sauve qui peut » à raz des cimes. Nous touchons un petit thermique qui est à



peine mieux que du 0. Nous tournons à 60 pilotes dans cette bulle sans monter franchement. Les ailes se font de plus en plus nombreuses, des pilotes posent, certains tentent à gauche à droite, en vain. J'observe 3 ailes monter doucement de l'autre côté de la vallée dans une ravine. J'hésite à les rejoindre... A 3, c'est plus confortable qu'à 60. Mais ils sont encore bas et ce n'est pas très puissant. Dans ces moments, le stress monte mais la concentration est à son apogée. J'observe tout ce qui se passe autour de moi, je cherche des indices. Ces 3 pilotes sont un indicateur, mais est-ce suffisant ? Mon regard est finalement attiré vers le ciel entre ce petit groupe qui remonte doucement et notre grappe. Des oiseaux !!! Des urubus, beaucoup d'urubus qui tournent ! Mon sang ne fait qu'un tour, une demi-seconde de réflexion et je me jette vers ces oiseaux, seul, laissant 59 pilotes dans mon dos. Si ça marche c'est le ticket de sortie, si pas, j'aurai le temps de rejoindre les 3 pilotes un peu plus bas. En apnée pendant la petite transition, je touche finalement LE thermique. +1, +2 puis +3 ! Bingo ! Entre temps, je suis rejoint par le petit groupe de la ravine pour qui le thermique a également forcé. Le voilà le ticket de sortie. Evidemment, la grappe avec qui j'étais nous rejoint mais par le bas. Nous sommes bien plus hauts dans un confort total. Au revoir fond de vallée stable, on va pouvoir reprendre la course !

Seul une petite échappée de trois pilotes retardataires nous sont passés au-dessus, mais grâce à un groupe plus conséquent, nous revenons sur eux et prenons le lead jusqu'à la dernière balise avant la rentrée au but.



Devant, haut et à l'attaque : quelle position royale. Je jubile ! La suite se déroule comme dans les livres, thermique / transition, la classique.

Une raccroche ne me sourit pas dans la dernière branche vers le goal. Un peu hors cycle, je laisse le groupe partir en avance sur moi. Dommage, le travail jusqu'ici était parfait. Je bouclerai finalement cette manche en 17<sup>e</sup> position à 2 minutes des premiers. Au goal, à nouveau, la zone n'est pas très remplie, visiblement, on apprendra plus tard que la vallée stable a posé une quarantaine de pilote. Réussir à rejoindre le goal était une nouvelle fois très important pour le classement. 960 points supplémentaire en poche, pas de seconde discard pour moi. Me voilà « serein » pour la dernière manche. Je suis 8<sup>e</sup> au classement général ! Un résultat rêvé mais qui peut encore changer.

### **Samedi 16 mars : faux départ !**

Dernier jour, dernière manche. Au déco, je sens la tension. Je sais que le résultat sera bon. Si je ne décolle pas, je finis 25<sup>e</sup>. Si je gagne la manche avec de l'avance, je peux encore faire un podium. Bien évidemment, je sais que le podium sera quasi impossible, par contre, il m'est encore possible d'améliorer mon résultat, tout comme je peux perdre ce magnifique top 10. Bref, je suis un peu perdu. Une chose est certaine, je n'ai qu'une vraie discard. J'ai donc le luxe de ne pas faire une très bonne manche sans pour autant perdre trop de place. A contrario tous les pilotes ayant déjà grillé leurs 2 jokers ne peuvent pas se permettre de prendre de risque.

La manche du jour est légendaire, un aller-retour vers Pancas, ces reliefs mythiques de Jurassic Park. Une manche qui s'annonce esthétiquement parfaite. Il n'y a plus qu'à bien voler ! Depuis plusieurs jours les décollages sont compliqués, le vent est très travers, parfois arrière. Aujourd'hui, c'est pire. Majoritairement arrière, de temps en temps travers de 90°, jamais face. En coupe du monde, les pilotes sont généralement très forts en vol, par contre, je serai toujours étonné de voir les incompétences énormes au décollage. J'ai la chance d'être dans le top 10 et d'avoir donc une priorité au décollage, je



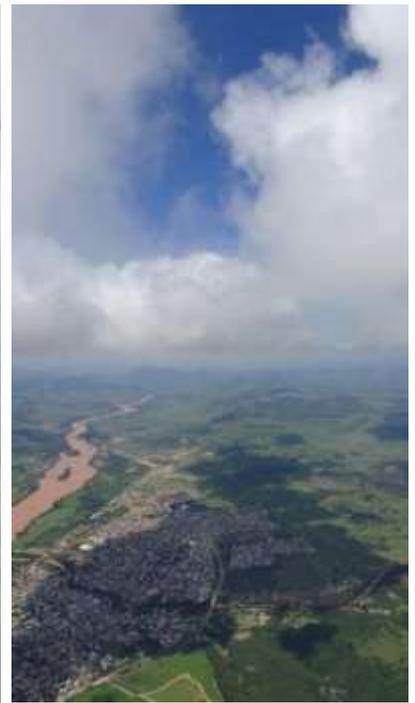
peux donc dépasser la file quand je le souhaite pour aller me placer et m'envoler. Avec des conditions compliquées, c'est un luxe. Nous discutons avec Honorin Hamard et en ayant observé les nombreux décollages ratés, nous prenons la décision de décoller très tôt afin d'éviter le pire en se retrouvant au sol à l'heure du start.

Nous décollons tous les deux presque simultanément dans une rafale de travers, un peu secoué sur la sortie puis nous filons retrouver les nuages. Une fois le décollage passé, nous nous rendons compte que les conditions sont exceptionnellement bonnes. Des gros varios, des thermiques larges et un plafond bien haut. La manche va être belle c'est sûr ! Seul problème, il faut



réussir à se mettre en vol pour les autres pilotes. Avec 1h20 d'avance avant le début de manche, je prends le temps de monter et d'avancer gentiment vers la bordure du cylindre de start. Au nuage, nous sommes peu nombreux, 30 ou 40 pilotes maximum, les autres sont toujours au sol. Il reste moins 40 minutes avant l'heure fatidique quand la radio raisonne : « Conditions on take off are not improving. Task will be unfair so the task is stopped. I repeat, the task is stopped ! ». Je reconnais la voix de Goran, président de la coupe du monde. L'information est confirmée sur les réseaux et plusieurs fois en radio.

Brutalement, alors que les conditions sont parfaites en vol, les jeux sont faits et la compétition est finie. Je ressens au fond de moi un mixte de sentiments très partagés. Je suis à la fois soulagé de maintenir ce résultat mais également déçu de ne pas pouvoir jouer la course jusqu'au bout. A ce moment-là, je lâche les commandes, laisse tomber les bras et je souffle. Je fêterai cette fin de course, par 3h de vol seul dans ce beau terrain de jeu qu'est le Brésil. Un vol qui restera marqué après 2 semaines de compétition parmi les plus grands.



8° ! Voici mon classement final. 8° parmi les plus grands noms de la discipline. Mon objectif avoué de départ était un top 30 voire top 20. Mon objectif secret était de faire mieux que l'an passé (13°). C'est finalement avec un top 10 que je rentre à la maison.

SUPERMOUNTAIN TOP 10		
4237.1 pts		<b>1</b>
HOMER HAMARD		
4215.4 pts	4215.3 pts	4214.9 pts
<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
RODRIGO LAMBERT	JACOB OBERHAUSER	ALEX WIRTZ
4202.5 pts	4193.1 pts	4174.1 pts
<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
JULIAN GARCIA	MARCO DELFERRIERE	MICHAEL GIERLACH
4154.8 pts	4131.0 pts	4129.5 pts
<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
DANIEL VOGELT	ECHEN BARROS	HILLO HAAG

J'ai un jour rêvé de voler, j'ai ensuite rêvé de faire des compétitions et rejoindre le haut niveau. Une fois que tout ça a été atteint, j'ai osé rêver plus grand en espérant, un jour, faire partie des meilleurs.

Je ne voulais plus être seulement au côté de ces géants. Je voulais en faire partie ! Le rêve n'est pas encore « atteint » entièrement, il y a encore énormément de progression possible pour grappiller ces dernières places. Mais je peux être fier et le dire tout haut, j'ai fait un top 10 en finale de coupe du monde.

Mes rêves continuent de grandir, tant que j'y croirai, je sais que je continuerai à progresser. Jusqu'où ces ambitions m'emmèneront-elles ? Je n'en sais rien, mais la route pour y arriver est belle et je tâcherai de n'en louper aucune seconde !



## Long Road to Brasil...

Comme annoncé en début d'article, cette deuxième partie sera plus "technique". Cette finale s'est déroulée pour le mieux avec un résultat inespéré. J'en suis fier, mais ce dont je suis le plus fier c'est de pouvoir affirmer que la préparation a été validée et efficace !

Dans chaque discipline sportive, les athlètes rejoignant le haut niveau s'entraînent énormément avec des planifications à long termes, des axes de travail spécifiques et un travail régulier. En parapente, c'est différent. Notre sport même à haut niveau est moins sujet à cette rigueur d'entraînement. Certains grands noms et notamment l'équipe de France ont changé cet état d'esprit depuis plusieurs années. A force de réflexions, ils ont réussi à mettre des termes sur des axes de travail, ils ont réussi à créer des théories fiables et vérifiées et des outils pour progresser en compétition.

A l'image de ce développement, avec l'aide d'X1X et de Maxime Bellemin, j'ai essayé de développer des outils et une nouvelle manière de penser spécifique aux contraintes belges et en vue d'objectif en compétition. Cette dynamique se traduit en plusieurs étapes : une étude des objectifs, une analyse des compétences, une évaluation personnelle, la création d'axes de travail et enfin, les entraînements pratiques. Généralement, les parapentistes aiment voler, moins réfléchir à tous ces éléments techniques qui peuvent être contraignants et énergivores. Grâce à un travail d'équipe, un coach motivé et quelques années d'expériences, nous avons réussi à mettre cette dynamique de progression en route.

Le parapente à une problématique majeure bien connue : la météo.



Tout l'enjeu de la préparation pour cette finale a été de réussir à optimiser chaque petit créneau pour progresser en vue de l'objectif. Evidemment, il était impossible de se retrouver en vol en Belgique dans des conditions similaires à celle que j'allais avoir au Brésil. Sans avoir la possibilité de voyager, le challenge a donc été de trouver des stratagèmes pour compenser les manquements dus à l'hiver humide et ventilé que nous avons subi en Belgique.

Dans le processus mis en place, nous avons spécifiés toutes les compétences nécessaires pour performer en Finale de Coupe du Monde. La solution a donc été rapidement trouvée. Au Brésil, il est nécessaire d'utiliser toutes ces compétences en même



temps. Ici en Belgique, nous avons entièrement déstructuré un vol en parapente en compétition. De nombreux axes de travail ont été mis en place :

**-Physique :** Travailler l'endurance en vue des potentiels 12 jours de vols à 4h/jours tout en améliorant la résistance à la turbulence et la rapidité de récupération.

**-Mental :** Travailler la concentration, l'acceptation des échecs, les peurs

**-Technique :** Décoller en étant constamment serein, atterrir précisément, monter, voler vite, piloter à l'accélérateur, piloter activement dans la turbulence, connaître sa voile.

**-Matériel :** Le régler parfaitement pour améliorer la performance et le pilotage.

**-Théorique :** Connaître le règlement de course, appréhender le lieu de course et la zone d'évolution.

Mon hiver s'est donc résumé à ne jamais voler « pour rien » ou « pour le plaisir », chaque vol avait un but spécifique. Des sessions de pilotage actif et de SIV au treuil avec Touch The Sky - Parapente, au session de soaring avec le matos de course aux 7 Meuses, en

passant par des entraînements réguliers en course à pied et des heures d'études et de vidéos de la région de Baixo Guandu.

Cette recherche de progression à chaque instant aura été parfois pesante, parfois réjouissante tout en demandant certains sacrifices et une certaine abnégation. J'aime voler, mais se forcer à faire 2h de soaring en matos de course sur une crête de 700m, c'est lassant. Bien évidemment, « on a rien sans rien » et je suis satisfait d'être passé par là. Le résultat ayant été à la hauteur de la préparation. Je suis fier de pouvoir affirmer que même en restant en Belgique en hiver, j'ai pu progresser

efficacement en vue de mes objectifs.

Pour chaque pilote qui entrevoit de faire une compétition, un record de distance personnel, un vol bivouac, un stage cross ou stage SIV, je ne peux que vous encourager à préparer vos objectifs. Avec vos possibilités et vos envies. Réfléchissez à utiliser vos vols pour ces objectifs, mettez des axes de travail pour continuer à avancer.

Le BPO 2024 arrive bientôt, nous serons en montagne, avec un décollage raide, des phases thermiques, des raccroches, du cheminement, des optimisations de glides, de la lecture d'instruments...

Etes-vous prêts ?



# RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 19 DECEMBRE 2023

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

**Excusé** : Robin Lefebvre.

## Lettre DGTA concernant activité treuillé

Une lettre de la DGTA a été envoyée concernant des activités de treuillé dans la région de Hansbeke.

L'école Ikarus, à qui la lettre était adressée, n'est pas concernée, il s'agit du club Jan van Gent à qui cette lettre a été transmise.

Dirk De Sutter, le président de ce club, a déjà eu des contacts concernant cette affaire suite à une plainte de l'aérodrome d'Ursel, avec lequel ils ont établi des accords. Mais apparemment la plainte a suivi son cours, c'était trop tard pour l'arrêter. Dirk contactera la personne dans la DGTA pour voir s'il y a toujours un problème et comment le résoudre.

Olivier et Jean ont déjà donné de l'information mais dans un premier temps Dirk ira à la DGTA le 10 janvier pour avoir une entrevue personnelle. Jean a proposé de l'accompagner s'il le désire mais cela peut aussi se faire dans un deuxième temps.

## EHPU

Jean-Yves ira à la réunion de l'Union Européenne de vol libre qui se tiendra à la même date que l'AG de la FBVL, pour laquelle il sera donc excusé. Il est important qu'il y aille car en 2025 c'est la FBVL qui devra organiser la réunion de l'EHPU, de préférence début février.

Pour cela il faudra regarder les dates possibles pour l'AG de la FBVL, tenant compte des vacances scolaires et de la disponibilité de la salle. Jean vérifiera cela.

Il faudra également trouver un hôtel avec facilités de réunion à Bruxelles et prévoir des activités annexes, comme c'est la tradition. Tous les administrateurs sont invités à participer à cette carte de visite que la FBVL donnera aux autres fédérations Européennes.

## Nouveau site La Roche

Frédéric s'informe auprès du club sur les progrès concernant ce site en vue de l'annonce éventuelle à l'AG et l'invitation des membres du club à l'AG.

Il faut également inviter Philippe Broers à l'AG pour le remercier de son achat de terrain, Olivier doit encore le faire.

## Treuil La Roch'Ailes

Touch the Sky reprend ce treuil de la FBVL.

## BPO sport

Toujours pas de bonnes nouvelles concernant l'organisation d'une compétition BPO Sport séparée, ce sera vraisemblablement reporté à 2025.

## Assemblée Générale

- Olivier et Jean prépareront la présentation.
- William a réservé les matériel audiovisuel et l'emmènera à l'AG.
- Avia Airsport livrera des bénévoles pour le bar et des snack (les bénéfices seront pour le club).
- La réunion du 16 janvier sera consacrée à la préparation de l'AG, les invitations doivent partir le lendemain.
- Olivier recontacte Tom de Dorlodot pour une présentation.
- Il faut inviter le club de La Roch'Ailes et Philippe Broers pour les remercier pour le nouveau site. Frédéric demandera au club et Olivier à Philippe.
- Patrick est en fin de mandat et se représente. Robin a dit qu'il démissionnera, Jean lui signalera qu'il faut qu'il fasse cela par écrit.

## Journée de lancement de parachute

Ce fut encore un grand succès, les administrateurs félicitent le Pick Up Club. Un rapport suivra et les photos sont déjà parues dans le Fly.

Jean a payé les 250 € de subsides prévu au budget pour cet événement.

## Projet XIX

Il y aura une réunion en janvier avec les initiateurs de ce projet. Bram, Olivier et Frédéric veulent y participer afin de voir ce que la FBVL peut faire pour épauler cette initiative. Olivier informe Vincent.

## Brevets / Formations

- Eric Orban obtient son brevet définitif d'Aide-Moniteur de parapente.
- Emmanuel Bertrand obtient son brevet d'Observateur de parapente.

- Michel Poortmans obtient son brevet d'Observateur de parapente.
- Paul Van Eeckhoven obtient son brevet de Pilote XC.
- Arthur Reinhardt a réussi son examen sur la réglementation aérienne.
- Stefan van Dijk a réussi son examen sur la réglementation aérienne.
- Francis De Bruyn peut entamer sa formation pour le brevet d'Aide-Moniteur chez Imala Parapente.
- Quentin Sellier peut entamer sa formation pour le brevet de Pilote Biplace chez Fou d'L.

## Subsides des clubs

Au vu de l'excellent résultat financier de la FBVL en 2023, les administrateurs décident de doubler les subsides pour les clubs agréés, qui sont calculées sur le nombre de membres FBVL qu'ils affilient (passe de 5 à 10 €). Cette mesure est exceptionnelle et ne sera pas reconduite si les finances de la FBVL ne sont pas semblables à celles de cette année.

## Prochaines réunions

- 16 janvier 2024 à 19h30 via Zoom.

Rapporteur: Jean.

# RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 16 JANVIER 2024

**Présent :** Olivier Georis, Jean-Yves Squifflet, Patrick Brison, Bram Declercq, Lieven Paulissen, Dirk Jordens, , Pierre Balthazar, Bram Jordens, Jean Solon (notules).

**Excusé :** Julien Colle, Frédéric Tétart, William Sterckx, Robin Lefebvre.

## Démission Robin Lefebvre

Robin présente sa démission de l'Organe d'Administration afin de faire de la place pour d'autres administrateurs, ne disposant plus d'assez de temps pour consacrer suffisamment de temps à la FBVL. Les autres administrateurs acceptent la démission de Robin et le remercient pour tout ce qu'il a fait pour la FBVL en tant qu'administrateur. Robin pourra toujours encore travailler dans le groupe de travail enseignement.

## Demande de subvention de Thibault Voglet pour la superfinale de la PWC.

Les administrateurs décident de payer l'inscription de Thibault à cette compétition qui se déroule au Brésil, vu les frais importants pour Thibault et le performance exceptionnelle d'avoir pu se qualifier pour cette finale.

## Subventions Championnat de Belgique PA et Vol et Ski

Thierry Moreau sollicite des subventions et la couverture des assurances FBVL pour ces deux compétitions, les administrateurs acceptent et octroient un montant de 350 € par compétition.

## Cours de premiers secours

William propose d'organiser un cours de premiers secours. Bram est en train de mettre en place un

cours, d'abord en Néerlandais, à traduire après en Français. Bram regardera avec William pour les modalités et le lieu.

## Assemblée générale

- Patrick est à la fin de son mandat et se représente pour l'Organe d'Administration. Il y aura deux places de disponible pour Patrick et/ou de nouveaux candidats.
- Le compte de résultat et le bilan sont présentés par Jean et approuvés par les administrateurs pour présentation à l'A.G. et envoi avec les invitations.
- Le budget 2024 est amendé et approuvé par les administrateurs pour présentation à l'A.G. et envoi avec les invitations.
- L'agenda de l'A.G. est amendé et approuvé.
- L'invitation avec l'agenda est amendé et approuvé pour envoi encore cette semaine, au plus tard deux semaines avant l'A.G.
- La présentation sera faite par Olivier et Jean avec l'appui de tous les administrateurs.
- Les nouveaux statuts ne sont pas encore prêts, des assemblées extraordinaires devront être organisées plus tard.
- Olivier, William, Dirk et Bram feront les examens, ils se donnent rendez-vous à 14 h. Le reste des administrateurs est attendu à 17 h.

## Prochaine réunion

- 6 février 2024 à 19h30 via Zoom.

Rapporteur: Jean.

# RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 6 FEVRIER 2024

**Présent** : Olivier Georis, Jean-Yves Squifflet, Patrick Brison, Bram Declercq, Lieven Paulissen, Dirk Jordens, Frédéric Tétart, Pierre Balthazar, Arthur Reinhard, Jean Solon (notules).

**Excusé** : Julien Colle, Bram Jordens, William Sterckx.

## EHPU

Jean-Yves est nommé président de l'EHPU, c'est à tour de rôle entre fédérations.

La FBVL devra organiser la réunion de l'EHPU en 2025, Jean-Yves a contacté l'ancienne administratrice Marleen Mortier pour voir quels hôtels seraient adaptés pour cela. La date prévue est le 1/2/2025.

## Nominations et fonctions

Olivier est réélu comme Président, Bram Declercq est élu Vice-président.

Les administrateurs remercient Olivier et Bram pour leur engagement.

Jean est renommé pour ses fonctions de secrétaire et de trésorier (gestion journalière).

## Assemblée générale

Olivier donne la parole aux administrateurs et en premier le nouvel élu Arthur. Celui-ci regrette qu'il n'y eût pas beaucoup de monde et encore moins de jeunes pilotes. Pour 2025 il faudrait trouver des personnes qui peuvent susciter plus d'intérêt de la part des (jeunes) membres. Une idée serait de mettre plus en avant nos compétiteurs et leurs faire faire des exposés sur des sujets touchant à la compétition. Les administrateurs sont invités d'explorer dès maintenant toutes les possibilités à ce sujet.

Dans le rapport de la réunion devraient apparaître les échanges avec les membres concernant le sujet sur la régionalisation, notamment la demande de certains membres de voter sur l'arrêt des démarches vers une régionalisation et l'ambiance majoritairement négative par rapport à ces démarches. Jean proposera un texte factuel dans le P.V. de l'assemblée.

Pour 2025 la date prévue est le 8 février, et la salle est déjà réservée. Toutefois c'est conditionnel car il est possible que cette salle ne soit plus utilisable dans un avenir proche. Une alternative pourrait être La Maison des Ailes ou une salle à Groot Bijgaarden que nous avons déjà utilisé en 2016. Jean s'informe.

## Régionalisation de la FBVL

Les administrateurs décident, suite aux réactions à l'assemblée générale et des clubs, de ne plus consacrer de l'énergie et du temps à ce projet. Olivier rédigera une réponse à la demande de Thierry Moreau à ce sujet.

## Réunion GDTA treuillé

Dirk De Sutter du club Jan van Gent a rencontré une personne de la DGTA et le résultat est assez positif même s'il faudra d'autres réunions pour arriver à un résultat permettant d'obtenir une autorisation pour faire du treuil à certains endroits.

Dirk et la DGTA ont demandé qu'un délégué de la FBVL participerait à la réunion suivante, la solution serait d'application pour tous les opérations de treuillé en Belgique. Dirk avait suggéré William, qui veut bien accompagner Dirk et représenter la FBVL. Ceci est approuvé par les administrateurs.

Frédéric demande à être informé des échanges pour servir de relai avec le club Touch the Sky. C'est également approuvé.

## GDT pliage de secours

Jean-Yves, Patrick, Xavier Barbé et David Gruslin forment ce groupe de travail et ils demandent un mandat pour élaborer le premiers cours qui sera dans un deuxième temps discuté dans un groupe plus large. Les administrateurs leur donnent le mandat.

## GDT premiers secours

Arthur se joint à ce groupe de travail qui consiste de Bram J. et William.

## GDT support psychologique

Arthur lance l'idée d'organiser un service de soutien psychologique pour des pilotes ayant eu un accident. Les administrateurs trouvent cela une excellente idée et un groupe de travail est constitué avec Arthur, Bram D. et Dirk. Jean fera une adresse-mail pour le groupe.

## Base de données européenne des accidents

Lieven a mis le nouveau formulaire d'accident en ligne, en version Néerlandaise et Allemande, il attend encore une traduction en français (de la FFVL). Lieven a vérifié la version néerlandaise car fait par la KNVvL...

## Base de données européenne des accidents (suite)

Lieven invite les administrateurs de voir ce qu'on veut garder sur ce formulaire car il y a vraiment beaucoup à remplir.

Pour le moment Lieven et Jean sont administrateurs de la base, il faut encore voir pour l'accès de Jean. Lieven dit que d'autres administrateurs peuvent se rajouter.

## Nouveau site internet

Frédéric déclare qu'il est presque prêt mais il demande de l'aide pour finaliser. Olivier et Arthur demanderont à une connaissance experte dans cette matière. Lieven se propose pour les traductions. Patrick contactera Frédéric concernant les pages des sites.

## Demande Jeff Thielemans

Jeff va faire des formations pour de jeunes talents en compétition. Il veut commencer avec une première formation théorique avec un petit groupe de jeunes (étudiants, ...) et demande une intervention de 250 € de la FBVL afin de ne pas devoir demander de l'argent à ces pilotes qui ont déjà beaucoup de frais.

Les administrateurs approuvent cette demande et cette très belle initiative.

## BPO

Olivier contactera Thibault Voglet pour voir ce qu'il en est avec l'approbation de la FFVL, Jean n'a pas eu de réponse de la FFVL et cette approbation n'est toujours pas accordée. Jean-Yves sera mis en copie de façon à pouvoir intervenir auprès de la FFVL si nécessaire.

## Brevets - Formations

David Gruslin peut faire sa formation pour le brevet de Pilote Biplace avec Xavier Barbé d'Imala Parapente.

Mike Van Damme peut faire des biplaces sur le site des 7-Meuses, mais pas de biplaces commerciaux.

Jafar Hashemi obtient son brevet de Pilote de parapente.

## Prochaines réunions

Jeudi le 7 mars à 19h30 à Zaventem ;

Mardi le 9 avril à 19h30 à Zaventem ;

Mardi le 7 mai à 19h30 via Zoom.

Rapporteur: Jean.

# RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 7 MARS 2024

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

**Invité (20 h 20h45) :** Thierry Moreau.

## Han sur Lesse

Yves Borreman demande une intervention supplémentaire de la FBVL pour la location de cette pente école (200 €) puisqu'une des écoles cotisantes n'utilisera plus la pente. Les administrateurs demandent plus de détails sur la nouvelle répartition entre écoles et pilotes individuels, Jean relaiera le message.

## Brevets - Formations

- Guillaume Bleeckx et Loïc Morize obtiennent le brevet de Treuilleur Swift.

- Jean-Yves Squifflet peut faire des biplaces sur le site des 7-Meuses.

- Olivier Krikorian peut entamer sa formation de Moniteur de parapente avec Xavier Barbé.

- Benjamin Nieuwland peut entamer la partie grands vols de la formation Aide-Moniteur avec Xavier Barbé.

- Marnick Cox peut faire sa formation de Treuilleur de parapente et delta chez Avia Airport.

- Quentin Devillers peut faire sa formation pour le brevet de Pilote Biplace avec Jean-Yves Squifflet

## Agrégation treuils

William forme avec Dirk De Sutter un groupe de travail pour revoir les critères pour l'agrégation de treuils.

# RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 7 MARS 2024 (SUITE)

## Assemblée générale

Jean a payé la recette des boissons et de la nourriture vendue à l'AG, moins la facture des boissons au club Avia Airsport qui s'est occupé du bar et de la nourriture. Il s'agit de 725,80 € duquel le club devra enlever ses frais pour la nourriture emportée.

## Régionalisation fédération

Olivier répond aux question de Thierry Moreau, qui avait demandé à être invité.

Suit une discussion générale sur le sujet.

Les administrateurs expliquent qu'ils n'ont pas ressenti la volonté des membres de poursuivre dans cette voie à l'AG, plutôt le contraire.

## Régionalisation fédération (suite)

Après le départ de Thierry, qui a demandé une réponse claire sur la suite du dossier, les administrateurs décident de rester sur la décision de la réunion précédente qui était de ne pas mettre d'énergie et du temps dans le projet.

## Adaptation statuts

Les modifications des statuts pour être conforme à la nouvelle loi sur les asbl, qui ont été proposées par le VSDC et traduits par Jean, sont passés en revue et approuvés pour présentation à l'assemblée générale, avec exception d'une phrase en jargon juridique que Jean ne savait pas traduire avec certitude. Jean-Yves la soumettra au juriste qui a fait les statuts de son asbl.

Une convocation devra être envoyée aux membres effectifs avant le 18 mars pour une AG le 9 avril.

## Arrêté Royal

Suite au courrier de Dirk De Sutter, qui est allé voir la DGTA pour résoudre le problème des terrains de treuillé, et où il a eu une réponse positive pour leurs activités, la DGTA a parlé de faire un Arrêté Royal pour le vol libre.

Les administrateurs sont très réticents pour aller dans cette voie au vu de l'expérience des paramotoristes et redoutent aussi l'impact sur les différents sites. Ils demandent de, si possible, ne pas poursuivre dans

cette voie car pour le moment, hormis pour les terrains de treuillé, la législation actuelle permet une pratique légale comme cela a été confirmé à deux reprises par la DGTA dans des réunions avec eux.

Jean enverra un courrier dans ce sens à Dirk.

## Dossier Air Fun

Puisque Christian Bielen n'est plus membre de la FBVL depuis quelque temps, l'école Air Fun sera enlevée du site internet de la FBVL.

## Portes ouvertes Temploux

Aura lieu les 23 mars, un stand statique est réservé pour la FBVL. On le proposera aux écoles et à Thibault Voglet pour le groupe X.X. Jean-Yves enverra un petit texte et Jean le transférera.

## Safesky

Jean-Yves explique des détails techniques de Safesky, notamment l'intégration de XC-Track etc.

## Balises météo

Dirk propose d'acheter des balises Wingbird, Olivier va recontacter Maxime Jaspard pour voir où il en est avec les trois balises promises.

## GDT support psychologique

Bram D. a trouvé un pilote qui est compétent pour donner du support psychologique en cas d'accident, il transmettra ses coordonnées à Jean pour diffusion auprès des membres. Il s'agit toutefois d'une personne néerlandophone, il faut donc encore trouver une personne francophone. Les administrateurs vont chercher une telle personne.

## Réunion EHPU

Aura bien lieu le 1<sup>er</sup> février 2025, l'hôtel et les salles de réunion sont réservées, la FBVL devra prendre en charge le repas du soir des délégués EHPU.

## Prochaines réunions

Mardi le 9 avril à 19h30 à Zaventem ;

Mardi le 7 mai à 19h30 via Zoom.

Rapporteur: Jean.

# RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 9 AVRIL 2024

**Présent** : Olivier Georis, Jean-Yves Squifflet, Julien Colle, Bram Jordens, Dirk Jordens, Bram Declercq, Arthur Reinhard, Jean Solon (notules).

**Excusé** : William Sterckx, Patrick Brison, Lieven Paulissen, Frédéric Tétart, Pierre Balthazar.

Avant la réunion, les administrateurs parlent de l'accident et l'état de Patrick, ils lui souhaitent vivement un rétablissement rapide et total.

## Membres effectifs

Mattijs Verhelst et Willem Grauls sont acceptés comme membre effectif.

## Assemblée générale adaptation statuts

Comme l'assemblée générale du 9 avril, juste avant cette réunion de l'OA, ne comptait pas le nombre suffisant de membres effectifs présents ou représentés (2/3 du nombre des membres effectifs = 82 des 123 membres effectifs), l'assemblée a été clôturée sans vote sur les nouveaux statuts et une nouvelle assemblée sera convoquée le 7 mai à 19h30 via Zoom.

Lors de cette nouvelle réunion il ne faudra pas ce quorum mais les statuts devront quand-même être votés à plus de 2/3 des voix des membres effectifs présents ou représentés.

## Han sur Lesse

La demande d'Yves Borreman pour l'intervention supplémentaire de la FBVL pour la location de cette pente école (200 €) est acceptée après réception des détails sur la nouvelle répartition entre écoles et pilotes individuels de la part d'Yves. Les administrateurs remercient Yves pour la gestion efficace du site.

## Mont des Brumes

Olivier rencontrera les exploitants de cette piste de ski en vue de l'utilisation de celle-ci comme pente école. Il se fera accompagner par Louis Neys, Claudy Legros et/ou Pascal Grégoire selon leur disponibilité. Un budget de maximum 1000 € de location est voté, de préférence max. 500 €.

## Subventions équipe nationale

Il est prévu de payer la moitié de l'inscription de l'équipe nationale de parapente pour la participation aux championnats d'Europe. Donc 275 € par membre de l'équipe.

Bram D. propose d'engager Maxime Bellemin comme coach ou conseiller technique, il demande 240 € par jour, le budget permet de l'engager pour 4 ou 5 jours. La question est : qu'est-ce qu'il doit faire et voudra t'il ne faire que 4 jours ? Les administrateurs demandent une description de travail claire pour Maxime, Bram D. consultera les membres de l'équipe et Maxime pour ce faire.

## Journées découverte sites

Arthur propose que les clubs organisent des journées découverte sur leurs sites afin de permettre aux débutants d'aborder les sites en toute sécurité et de faire connaissance avec les clubs. Les administrateurs trouvent cela une très bonne idée. Arthur contactera les différents clubs pour voir cela avec eux.

## Non brevetés aux 7-Meuses

Un courrier décrivant une situation alarmante avec nombre de pilotes non brevetés volant aux 7-Meuses a été reçu.

Olivier écrira un texte à diffuser concernant cette problématique, dans lequel il sera rappelé que tout Moniteur, Aide-moniteur, Observateur et Pilote breveté habitué du site et membre de la FBVL peut interpellier des pilotes débutants ou inconnus afin de vérifier leur brevet de Pilote et de leur donner des conseils afin d'éviter des incidents (non assurés) qui pourraient mettre le site en péril. De plus, Olivier demandera à tout pilote FBVL de soutenir la personne qui a le courage d'interpeller un pilote débutant ou autre de façon courtoise, et de se réaliser qu'il n'est pas acceptable que des pilotes non brevetés ou non assurés volent sur un site FBVL où c'est requis.

## Cours de premiers secours pour Moniteurs

Bram J. dit que le cours de premiers secours pour Moniteurs qu'il est en train de faire, sera prêt fin mai. Ce sera un cours d'à peu près 2 heures. Arthur fera la traduction en Français.

## RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 9 AVRIL 2024 (SUITE)

### Cours de premiers secours pour Moniteurs

Pour le cours en Néerlandais, on pourrait le faire lors de la journée de lancement de parachute du Pick Up Club, s'ils sont d'accord. Bram D. leur posera la question. Arthur cherchera une location pour le cours en Français, également en fin d'année.

### Matériel de premiers secours sur les sites

Arthur soulève ce point mais en pratique cela ne semble pas facile à réaliser.

Bram J. propose de suggérer aux membres des rajouter quelques objets à la trousse de secours de la voiture afin que tout chauffeur dispose du nécessaire. Les administrateurs trouvent cela un très bonne idée. Cela fera l'objet d'un (petit) article dans le Fly, Bram l'écrira.

Arthur travaille aussi sur un autocollant reprenant un code QR donnant les informations nécessaires pour contacter et administrer les premiers secours.

### Fly

Les administrateurs sont invités à chercher des (idées pour des) articles pour le prochain Fly de fin juin, et ce pour la réunion du 7 mai au plus tard.

### Brevets - Formations

- Jonas Hans obtient le brevet temporaire d'Aide-Moniteur de parapente limité à l'école Imala.
- Bart Van Driessche a réussi son examen oral sur la Réglementation Aérienne.
- Julien Colle, Bram Jordens, Dirk Jordens et Arthur Reinhard obtiennent le brevet d'Observateur parapente.
- Aaltje Aaten peut faire sa formation pour le brevet de Pilote Biplace de parapente avec Cris Claessens.
- Aaltje Aaten peut entamer sa formation pour le brevet d'Aide-Moniteur de parapente avec Cris Claessens.
- Cathy Claessens peut faire sa formation pour le brevet de Pilote Biplace de parapente avec Cris Claessens.
- Cathy Claessens peut entamer la partie pente école de sa formation pour le brevet d'Aide-Moniteur de parapente avec Cris Claessens.

### Prochaines réunions

Mardi le 7 mai à 19h30 via Zoom.

Rapporteur: Jean.

## RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 7 MAI 2024

**Présent :** William Sterckx, Bram Jordens, Dirk Jordens, Bram Declercq, Frédéric Tétart, Pierre Balthazar, Jean Solon (notules).

**Excusé :** Olivier Georis, Jean-Yves Squifflet, Patrick Brison, Arthur Reinhard.

### Assemblée générale adaptation statuts

Pour éviter les complications liée à une assemblée par téléconférence, l'assemblée générale du 7 mai avait été annulée et reportée au 11 juin à 19h30 à Zaventem, juste avant la réunion de l'OA.

Les administrateurs sont d'accord d'envoyer l'invitation établie par Jean, sans possibilité de participer par téléconférence puisqu'il n'y a plus de nombre minimal de membres effectifs présents ou représentés à attendre pour voter légalement ces statuts adaptés à la nouvelle législation sur les asbl

(mais les statuts devront quand-même être votés à plus de 2/3 des voix des membres effectifs présents ou représentés, donc c'est possible de le faire uniquement par les administrateurs, bien que tous les membres effectifs ont le droit d'également venir voter).

### Fly

Les articles suivants sont proposés par les administrateurs :

- Championnat d'Europe – par Bram D.
- Superfinale PWC – par Thibault Voglet – Bram D. le lui demande.
- Arbrissages 7-Meuses – par Philippe Sohy – Fred le lui demande.
- Communauté de pilotes féminines – Fred demande.
- Contrôles treuils – par William.

## Fly (suite)

D'autres articles des autres administrateurs sont les bienvenus.

Jean demande d'envoyer les articles au plus vite pour parution du Fly fin juin.

## Terrains de treuil de Jan van Gent

Les administrateurs décident d'intervenir avec 1000 € par année pour la location des terrains de treuil du club Jan van Gent, comme c'était le cas dans le passé, en adéquation avec les locations de terrains pour les autres sites de vol libre. Le club compte +/- 60 membres qui volent régulièrement près de chez eux en Flandre (+ de 1000 vols par an), ce qui réduit la pression sur les sites Ardennais.

## Contrôles treuils

Dirk De Sutter du club Jan van Gent et William ont traduit un document de la DHV pour des contrôles de treuils. Ces contrôles seraient valables pour une durée de 5 ans et on ferait des autocollants certifiant le contrôle. Les administrateurs approuvent le formulaire à condition d'enlever le sigle de la DHV et sont d'accord à prendre en charge les frais de l'autocollant (une trentaine).

William en a profité de faire le contrôle du treuil de Jan van Gent, mais il avait oublié son peson et a proposé au club d'en acheter un pour faire les mesures eux-mêmes plus régulièrement. Le coût de +/- 70 € sera pris en charge par la FBVL ainsi que les frais de déplacement de William pour le contrôle, il s'agit ici de la sécurité de nos membres.

William ira encore faire un contrôle chez Egbert

Cijsouw qui a un treuil à la côte, ses frais de déplacement seront également remboursés. Les administrateurs remercient William pour ce précieux travail.

## Site internet

Fred va contacter Olivier pour concertation.

Jean demande de faire en sorte que les news sur le site apparaissent automatiquement sur la page Facebook, comme c'était le cas avant, et que les news soient plus mises en évidence sur le site internet. Fred regarde cela.

## Vacances secrétariat

Les administrateurs demandent à Jean d'informer les membres à temps de la fermeture du secrétariat, par la liste « membres ». Jean le fera ainsi que par le site internet, comme d'habitude.

## Brevets - Formations

- Bert Adams obtient le brevet d'Initiateur Treuil de parapente.
- Michel Questiaux peut faire sa formation pour le brevet de Pilote Biplace de parapente dans le Centre Ecole du Markstein.
- Jeff Tielemans peut faire son examen pratique pour le brevet d'Aide-Moniteur de parapente chez Imala Parapente.
- Olivier Krikorian peut faire son stage dans une autre école pour le brevet de Moniteur de parapente chez Fou d'L.

## Prochaines réunions

Mardi le 11 juin à 20h à Zaventem.

Rapporteur: Jean.

# COMPTE-RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE EXTRAORDINAIRE DE LA FBVL DU 11 JUIN 2024 A ZAVENTEM

## Modification statuts

Comme lors de l'assemblée générale du 9 avril 2024 le minimum de 2/3 du nombre total des membres effectifs de la FBVL, requis pour pouvoir voter sur la modification des statuts, n'étaient pas présents ou légalement représentés, l'organe d'administration a décidé, conformément à la loi, d'organiser une nouvelle assemblée générale dans le centre Sint-Maarten, Veldeke 1 te Zaventem, à laquelle tous les membres effectifs de la FBVL ont été invités par e-mail plus de 15 jours ouvrables à l'avance.

Les statuts devaient être modifiés pour répondre à la nouvelle législation sur les ASBL et les modifications ont été limités à cet exercice, hormis quelques autres corrections mineures.

L'assemblée a voté ces nouveaux statuts avec une majorité supérieure à 2/3 des membres effectifs présents ou légalement représentés, le quorum de présence de 2/3 du nombre total des membres effectifs de la FBVL n'étant plus requis.

Zaventem, le 11 juin 2024.,

Olivier Georis, Président.

# RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 11 JUIN 2024

**Présent** : Olivier Georis, Jean-Yves Squifflet, Bram Jordens, Dirk Jordens, Frédéric Tétart, Pierre Balthazar (zoom), William Sterckx (zoom), Arthur Reinhard (zoom), Jean Solon (notules).

**Excusé** : Patrick Brison, Bram Declercq, Lieven Paulissen.

## Assemblée générale adaptation statuts

Préalablement à la réunion de l'OA, une deuxième assemblée générale a eu lieu pour voter les nouveaux statuts. Il n'y avait plus de quorum de membres effectifs présents ou représentés nécessaires pour voter et les statuts ont été votés à l'unanimité des membres effectifs présents, donc plus que les 2/3 des voix des membres effectifs présents ou représentés nécessaires pour voter légalement ces nouveaux statuts. Tous les membres effectifs présents ont signé le compte-rendu de l'Assemblée Générale.

Les administrateurs ont remercié les membres, autres que les administrateurs, qui ont fait le déplacement pour voter ces statuts. Quatre administrateurs signent les actes que Jean enverra au tribunal d'entreprise pour publication dans le Moniteur Belge.

## Fly

- Olivier contactera Lode Spruyt pour un article sur les championnats d'Europe ;
- Olivier contactera Claudy Legros pour un article sur les travaux à Coö ;
- Arthur fera un article sur le « Born to Fly ».

La date limite d'envoi des articles est le 16 juin.

## Balises météo

Les différentes options sont rediscutées, certains projets n'aboutissent pas et des incertitudes concernant certains constructeurs subsistent. Jean-Yves demandera lors de la réunion ESTC (EHPU) au représentant de la FFVL quelles expériences la FFVL a avec ses balises météo, ainsi que toute information utile concernant ces balises.

## ESTC

Jean-Yves assistera à cette réunion de l'EHPU sur la sécurité. Il mentionne les différents points d'agenda, dont le point FBVL sur le pliage des parachutes.

## Demande Ailes du Levant

Roby Houssa a envoyé une demande pour intervenir dans les frais d'entretien de sites sur terril.

Il s'agit de travaux assez conséquents et les administrateurs décident d'octroyer 1000 € pour frais de location de machines et frais de réparation/entretien de machines (des membres) du club et 500 € pour achat de matériel installé sur le(s) site(s). Pour les années prochaines les administrateurs demandent de prévoir bien à l'avance les budgets nécessaires à réserver avec des devis plus précis.

## Migration base de données

Nathanaël Majoros propose un serveur moins cher, Frédéric verra cela avec lui.

## Nouveau site internet

Un point est fait sur la situation. Jean-Yves mettra Frédéric en contact avec un web designer et lui donnera accès à la page Facebook. Jean transmettra les news à Frédéric pour publications sur FB.

## Brevets - Formations

- Jeff Tielemans obtient le brevet définitif d'Aide-Moniteur de parapente après son examen avec Xavier Barbé.
- John Festraets devient Observateur de parapente.
- Dries Vleugels peut faire sa formation pour le brevet d'Initiateur Treuil Club de parapente avec William Sterckx.
- Johan Gysens peut faire sa formation pour le brevet de Treuilleur delta chez Avia Airsports.
- Gert Van Eynde et Koen Rits peuvent faire leur formation pour le brevet de Treuilleur de parapente chez Avia Airsports.
- Nicolas Beghin et Laetitia Lesenfans peuvent faire leur formation pour le brevet de Pilote Biplace de parapente avec Jean-Yves Squifflet.
- Vincent Van Walle peut faire sa formation pour le brevet de Pilote Biplace delta avec Tom Haagdoorens.

## Prochaines réunions

- Mardi le 2 juillet (présentiel) ;
- Mardi le 17 septembre.

Rapporteur: Jean.

# COTISATION ET ASSURANCE FBVL 2024

L'assemblée générale a voté en 2023 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 Lougansk 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

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

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

<b>Option 3</b> Décès + frais médicaux	Couverture assurance de base		Couverture supplémentaire		Couverture totale		Supplément par année
	Décès	Frais médicaux	Décès	Frais médicaux	Décès	Frais médicaux	
	3.750,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	28.750,00 €	5.000,00 €	210,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	53.750,00 €	7.500,00 €	420,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	78.750,00 €	10.000,00 €	630,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	103.750,00 €	12.500,00 €	840,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	128.750,00 €	15.000,00 €	1050,00 €

<b>Option 4</b> Invalidité permanente (1) + frais médicaux	Couverture assurance de base		Couverture supplémentaire		Couverture totale		Supplément par année
	Invalidité perm. (1)	Frais médicaux	Invalidité perm. (1)	Frais médicaux	Invalidité perm. (1)	Frais médicaux	
	7.500,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	32.500,00 €	5.000,00 €	240,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	57.500,00 €	7.500,00 €	480,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	82.500,00 €	10.000,00 €	720,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	107.500,00 €	12.500,00 €	960,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	132.500,00 €	15.000,00 €	1200,00 €

<b>Option 5</b> Décès + invalidité permanente (1) + frais médicaux	Couverture assurance de base			Couverture supplémentaire			Couverture totale			Supplément par année
	Décès	Invalidité perm. (1)	Frais médicaux	Décès	Invalidité perm. (1)	Frais médicaux	Décès	Invalidité perm. (1)	Frais médicaux	
	3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	28.750,00 €	32.500,00 €	5.000,00 €	320,00 €
	3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	53.750,00 €	57.500,00 €	7.500,00 €	640,00 €
	3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	78.750,00 €	82.500,00 €	10.000,00 €	960,00 €
	3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	103.750,00 €	107.500,00 €	12.500,00 €	1280,00 €
	3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	128.750,00 €	132.500,00 €	15.000,00 €	1600,00 €

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