

Fly!

Hiver 2024

Votre magazine du vol libre en Belgique



128

Une édition de la Fédération Belge de Vol Libre asbl.

Photo : Tom de Dorlodot au K2

INFOS

FÉDÉRATION BELGE DE VOL LIBRE (FBVL) ASBL

Association sans but
lucratif.

Moniteur Belge du 22
février 2005.

Numéro d'entreprise:
0416058635.

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

SECRÉTARIAT

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

SITE WEB
WWW.FBVL.BE

ORGANE D'ADMINISTRATION

PRESIDENT:

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

AUTRES ADMINISTRATEURS:

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

William Sterckx
016 203281
william.sterckx@telenet.be

Pierre Balthazar
0478 241 045
pierrotbalthazar@hotmail.com

Bram Declercq
0479 918 382
bram_declercq@hotmail.com

Frédéric Tétart
0495 567 240
fred@31fevrier.be

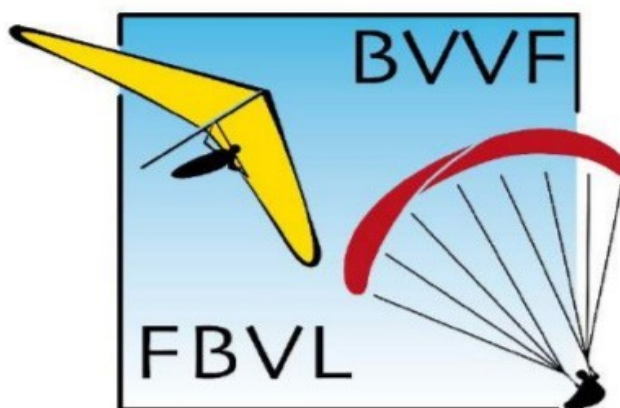
Dirk Jordens
0475 282 627
Dirk@DNA-technics.com

Julien Colle
0473689478
julien.colle@hotmail.com

Bram Jordens
0498017094
bramjordens@telenet.be

Lieven Paulissen
0479805295
lieven.paulissen@outlook.com

Arthur Reinhard
0479921208
arthur.targetevents@gmail.com



INFOS

FÉDÉRATION BELGE DE VOL LIBRE (FBVL) ASBL

Association sans but
lucratif.

Moniteur Belge du 22
février 2005.

Numéro d'entreprise:
0416058635.

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

SECRÉTARIAT

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

SITE WEB

WWW.FBVL.BE

TABLE DES MATIERES

4-6	Invitation Assemblée Générale
7	Adieu Patrick / l'EHPU
8-9	Entretiens sites
10-13	Belgian Paragliding Open 2024
14	Belgian Paragliding Open 2025
15	BBPO 2025, une compétition belge accessible
16-17	8^e championnat d'Europe de PA en Albanie
18	4^e championnat de Belgique de PA
19-22	1^e championnat du Monde Junior en Slovénie
23	Récit accident en marche ou vol
24-25	Deuxième Belge qualifié pour le X-Alps
26-27	Interview Mr. X-Alps : Tom de Dorlodot
28-19	Humanitarian Pilots Initiative
30-32	Un dimanche suspendu sous les nuages
33	Interactions Pilotes de parapente vs Buse variable
34-38	Rapports réunions Organe d'Administration
38-39	Photos journée de lancement Pick Up club
40-41	Cotisations et assurances FBVL 2025

REALISE PAR L'ORGANE D'ADMINISTRATION DE LA FBVL

REDACTION : JEAN SOLON

INVITATION ASSEMBLEE GENERALE

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

I'ASSEMBLEE GENERALE ANNUELLE de la FBVL

Le SAMEDI 15 FEVRIER 2025 à 19h30

dans la grande salle du

« CENTRUM SINT-MAARTEN », VELDEKE 1 à ZAVENTEM

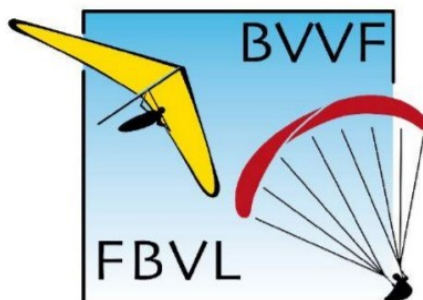
L'agenda ainsi que la convocation officielle sera envoyée à tous les membres FBVL par courrier électronique au plus tard deux semaines avant l'assemblée.

Suivi d'une conférence

Préparation mentale en parapente par Pierre Etienne

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

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



DROIT DE VOTE A L'ASSEMBLEE GENERALE

Selon les statuts de la FBVL, seuls les membres **effectifs** jouissent du droit de vote à l'assemblée générale.

Pour pouvoir devenir membre **effectif**, le candidat doit être membre adhérent (avoir payé la cotisation) depuis 12 mois et doit être accepté par l'Organe d'Administration après une demande écrite (par la poste ou par e-mail) pour devenir membre effectif. Un ancien membre effectif qui revient membre cotisant après maximum 3 ans d'absence, redevient automatiquement membre effectif après paiement de sa cotisation.

En effet, on a estimé que pour garder le statut de membre effectif, il fallait participer à l'assemblée générale au moins une fois tous les trois ans, en y étant présent ou en étant représenté légalement par un autre membre effectif. Car quel intérêt d'être membre effectif si on ne vient jamais voter ?

Donc, les membres effectifs qui ne sont pas venus aux assemblées générales ou ne s'y sont pas fait représenter en 2022, 2023 ou 2024, perdront leur statut de membre effectif.

Ils pourront toutefois, s'ils ont payé leur cotisation en 2023 et 2024, faire une demande afin de redevenir membre effectif pour l'assemblée générale de février 2025 et après. Cette mesure vise donc uniquement à éliminer de la liste des personnes n'étant vraiment pas intéressées dans le fonctionnement de la FBVL, car il suffit donc de renvoyer le talon (à priori le Conseil acceptera toutes les candidatures de toutes les personnes qui ont payé leur cotisation les deux dernières années).

Pour les autres membres, qui se sont affiliés pour la première fois en 2024 et qui sont membre depuis plus de 12 mois (ou réaffiliés après plus de 3 années de non-paiement de la cotisation), il faudra également renvoyer le talon ci-dessous afin de (re)devenir membre effectif et d'obtenir le droit de vote.

Pour l'acceptation de ces nouveaux membres effectifs, deux possibilités : soit l'Organe d'Administration le fera à sa réunion de mi-janvier (il faut donc renvoyer le talon ici-bas à temps !), soit il le fera le 15 février, juste avant l'assemblée générale (mais alors il faut que le talon soit rempli et remis à un membre du Conseil ou au responsable à l'entrée, **avant 19h30, faute de quoi il ne pourra plus être accepté pour l'Assemblée Générale de 2025** même s'il pourra l'être pour l'année suivante). Cela donne donc une possibilité en plus de se mettre en règle pour l'assemblée, mais il est bien sûr plus confortable pour tout le monde de le faire bien à l'avance.

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

Les membres qui se sont affiliés pour la première fois en 2024 et qui ne sont pas membre depuis plus de 12 mois ne pourront, selon les statuts, pas obtenir le droit de vote pour cette assemblée générale, ils le pourront au plus tôt en 2026 s'ils sont alors toujours membre (adhérent). Mais ils sont bien sûr également cordialement invités pour assister à l'assemblée !

Je, soussigné,,

habitant,

pose ma candidature pour devenir membre effectif de la FBVL.

Je suis membre adhérent de la FBVL depuis 12 mois.

Lieu et date :

Signature :

PROCURATIONS ASSEMBLEE GENERALE 2025

Selon les statuts de la FBVL, chaque membre effectif peut se faire représenter par un autre membre (effectif) à l'assemblée générale, mais chaque membre ne peut représenter **qu'un seul** autre membre. Si vous désirez

vous faire représenter par un autre membre effectif, il faudra que ce membre se présente avant l'assemblée avec une procuration **et une copie de votre carte d'identité**.

Je, soussigné,,

donne procuration à,

pour le représenter à l'assemblée générale de la FBVL qui aura lieu le 15 février 2025.

Lieu et date:

Signature:

WE NEED YOU !

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

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

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

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

Il y en a tant d'autres. Et vous avez certainement vous

aussi, des idées et des souhaits.

Pour le moment il y a 11 administrateurs. Mais certains administrateurs sont en fin de leur mandat de 3 ans et ne veulent pas forcément se représenter en février 2025, soit parce qu'ils sont déjà depuis longtemps administrateur soit qu'ils n'ont plus vraiment le temps.

Votre candidature est donc la bienvenue.

Un fois élu, cela nécessite un peu de son temps, mais le jeu en vaut la chandelle quand on croise les membres sur les sites et qu'on voit la vivacité de notre activité.

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

Je, soussigné,,

habitant,

pose ma candidature pour l'élection de l'Organe d'Administration de la FBVL lors de l'assemblée générale du 15 février 2025.

Lieu et date:

Signature:

Adieu Patrick

Chers membres,

2024 touche à sa fin et il nous est impossible de ne pas avoir une pensée pour notre ami Patrick, qui nous a tragiquement quitté. Nous trouvons donc normal de profiter de la parution de ce Fly de fin de saison pour encore une fois lui rendre hommage et saluer la personne généreuse, attentionnée qu'il était.

Patrick s'est investi à 100% dans sa passion et il n'a pas ménagé ses efforts pour aider notre petite communauté à encore progresser, que ce soit comme aide-moniteur ou via ses divers projets au sein du conseil.

Tu vas tous nous manquer Patrick.

Bon vol l'ami,

l'Organe d'Administration.



L'EHPU

L'EHPU qu'est-ce que c'est ?

C'est l'European Hang gliding and Paragliding Union. En gros la fédération européenne de parapente et de deltaplane.

Bien sûr la Belgique en est membre depuis ses débuts. Yves Borreman a été un acteurs de la création de cette union.

Aujourd'hui je représente la Belgique au niveau Européen et en 2024 je suis même président de cette association.

Le but de l'EHPU est de mettre les acteurs européens autour de la table afin de faciliter les contacts et surtout pouvoir échanger avec les instances européennes et se faire connaître.

Le plus gros dossier de l'EHPU est le pilotage des règles qui permettent l'homologation de nos parapentes.

Mais il y a beaucoup de dossiers pour lesquels nous sommes en contact et concertés.

Bien sûr la Belgique n'est pas un des principaux acteurs de cette union car nous avons des petits moyens face aux Français, Allemands et Suisses mais nous sommes entendus au même niveau que tout le monde.

Vous retrouverez plus d'infos sur l'EHPU sur son site web <https://www.ehpu.org/>

Ma présidence se terminera lors de l'AG que nous organisons du coup à Bruxelles cette année.

Bien sûr je continuerai après cela à représenter la Belgique et suivre les dossiers Européens.

D'ici-là, bons vols en Europe



Jean-Yves



Entretien du site de Coo

La fin de saison est le moment idéal pour procéder à un entretien de nos sites de vol.

Le samedi 9 Novembre, le club Aéroloisirs a organisé l'entretien des sites de Coo Ouest et Coo Sud.

Une quinzaine de membres du club se sont donnés rendez-vous pour procéder à l'élagage d'arbres devenus trop gênant, au débroussaillage du bas des pentes de décollage pour y enlever les fougères et autres petits

arbustes. Certains ont même poussé la perfection à couper le gazon sur les deux décollages.

Après plusieurs heures de dur labeur, c'est autour d'un bon BBQ et de quelques boissons fraîches que la petite troupe a terminé la journée

Encore merci à Aéroloisirs et ses membres pour l'entretien de ce site phare.

Ci-après, quelques images de cette journée.



Entretien du site de Fontaine L'Evêque

Belle équipe, une belle météo, un super travail et quelques ploufs fin de journée. Participants: Michael, Jean, Ivano, Louis, Andrii, Lorenzo, Guillaume, Steve, Olivier, Pierre, Adrian, Fabien et Franco.

On a travaillé toute la journée :

- tonte du plateau et des 4 faces sur au moins 10 m dans la pente ;
- coupe des buissons et ligneux côté N NE ENE très bas dans la pente.
- coupe de quelques petits arbres qui commençaient à gêner accès atterrissage en S qui restera exploitable un bon petit temps mais rester prudent si les travaux commencent et qui seraient situés entrée zoning à droite route d'accès, assez loin du lieu d'atterrissage.



Un accord va être signé avec la DNF (Département Nature et Forêt) pour continuer à utiliser le Terril du Calvaire comme pente école (soaring possible en évitant de monter trop haut 50 m max au-dessus du terril : ne pas oublier que l'on est dans la CTR de l'aéroport de Charleroi).



Le site est désormais classé réserve naturelle il faudra respecter les règles d'utilisation on aura un accord renouvelable chaque année.

Dans un avenir plus ou moins proche :

- un panneau sera mis avec les recommandations DNF et FBVL.
- un QR code serait présent (URL Ailes du Levant) qui vous permettra de télécharger ou imprimer un document à lire et remplir avec règles du site. Celui-ci pourra vous être demandé par les autorités police ou agent DNF , et une amende infligée si vous ne l'avez pas.

Le SPW Ravel nous autorise à atterrir sur le Ravel côté N et compte aménager le fossé qui longe l'atterrissage : mise en place d'un tuyau de drainage et rebouchage de ce fossé sur 50 m.

Eviter d'atterrir dans les champs une fois cultivé et ensemencé ainsi que dans la prairie côté O.

Le chemin qui est parallèle au terril côté N est largement suffisant pour atterrir si vous décollez en E ou en O mais y décoller avec du vent cela vous permet de travailler vos PTU et précision d'atterrissage.

Autre projets :

- réaménagement chemin d'accès en lacet côté S qui permet d'accéder au sommet.
- élargir et boucher les ravines pour pouvoir y monter avec grosse tondeuse.

Lien vidéo du site faites par Stéphane Cordio :

https://youtu.be/wLtSo3M91z0?si=CXrz1_ACbbnbWraj

L'équipe de FTL

Les belges s'invitent dans les Alpes !

Belgian paragliding Open 2024 – Le Grand Bornand - *By X1X.*



2024, c'est dans les Alpes et plus précisément dans le village du Grand Bornand que la Belgique se déplace. Du 7 au 13 juillet, nous avons eu la chance d'organiser une belle édition du Belgian Paragliding Open. 130 pilotes, 12 nations présentes et une belle équipe motivée à l'organisation.

Une édition record !

Depuis plusieurs années, le monde de la compétition intéresse de plus en plus les pilotes belges. Les bons résultats des pilotes de l'équipe nationale et le partage de beaux récits (sur les réseaux, sur les décollages, dans le Fly...) y sont certainement pour quelque chose ! Quoiqu'il en soit, c'est une première, pour cette édition 2024, pas moins de 109 pilotes belges s'étaient inscrits pour ce bel événement. 109 ! Sur les précédentes éditions, nous étions généralement autour de 75 pilotes belges tout au plus.



La Belgique regorge de très bons pilotes, néanmoins, le niveau très hétérogène sur ce genre de compétition est un énorme challenge pour organiser une course adaptée à tous. Tant en sécurité qu'en intérêt sportif.

A notre grand désarroi, la météo n'aura pas été celle rêvée. Du vent, de la pluie, des voiles d'altitudes... Bref, tout ce qui peut mettre à mal un vol en parapente. Malheureusement, seules 3 manches n'auront pu être « courues ». Alors que les éditions 2017 et 2019, organisées au même endroit, nous avaient permises de découvrir en long en large le massif des Bornes et le lac d'Annecy, cette année, seul un « gros bocal » nous aura accueillis.

L'adaptation est une compétence essentielle pour pouvoir optimiser les chances de manches dans ces circonstances. Le travail réalisé par les comités de manches et de sécurité a été magistrale malgré la

Au bout d'heures de discussions, c'est donc 3 manches qui ont pu être planifiées.

- Manche 1 : 56km – 18/130 pilotes au goal. Un grand nombre de pilote bloqué dans le vent pour rejoindre la première balise. Victoire d'Aron Michiels.
- Manche 2 : 39km – Manche stoppée pour cause de pluie. Victoire en distance de Florin Iftinca.
- Manche 3 : 44km – 24/130 pilotes au goal. Un voile d'altitude viendra calmer la convection et donc réduire les chances de boucler pour beaucoup de pilote. Victoire de Lode Spruyt.

Malgré ces manches très compliquées, il est important de féliciter la combativité des nombreux pilotes présents qui auront fait tout qu'il pouvait pour braver les éléments ! Bravos à tous !

Au bout de ces trois manches, quelques pilotes auront réussi à optimiser leur vol et se hisser sur les premières places des classements. Félicitations tout particulièrement à nos nouveaux champions de Belgique : Jasmine Cryns, Lode Spruyt et l'équipe X1X





Des standards rehaussés !

Après une édition 2023 d'ores et déjà parfaite en Macédoine, X1X avait à cœur de faire encore mieux pour 2024.

Pour ce faire, une des missions de l'organisation était d'amener l'esprit festif belge en montagne. Le tout en organisant une compétition sans faute. De ce que côté, un nouveau record de qualité a été atteint. En effet, grâce à une magnifique collaboration avec Cedric Nieddu, Joanna Di Grigoli et l'équipe X1X, nous avons pu fournir une semaine « presque parfaite » à tous les compétiteurs.

La bonne humeur des pilotes belges et l'énergie d'X1X ont permis à tous de passer une semaine formidable malgré la pauvreté des vols !

Merci donc à tous les pilotes présents pour leur entrain et leur motivation qui ont éclairé le ciel chargé de cette semaine de juillet.

Il va de soi que les BPOs de ces deux dernières années pourront être repris comme exemple pour le futur dans la qualité de l'organisation et de l'accueil des Belges.





Un futur qui s'annonce brillant !

Grâce aux expériences de ces dernières années, il va de soi que les prochains BPO (BBPO) seront à nouveau de magnifiques évènements. Les rendez-vous sont donnés pour la saison prochaine en juillet pour le BPO à Saint-Jean-Montclar et fin août pour le BBPO (BPO Sport) à Laragne.

Merci !

A la tête de l'organisation et d'X1X, je tiens ici à écrire toute la fierté que j'ai ressentie à la fin de cette semaine éprouvante. De la fierté et de la reconnaissance pour cette formidable équipe X1X qui n'a pas économisé ses efforts pour fournir à tous les pilotes une expérience mémorable. De la fierté pour le travail

réalisé en vol pour rejoindre la plus haute marche du Podium en équipe.

Il va de soi que je tiens également à remercier toutes les personnes qui ont pris part de près ou de loin à ce BPO. Les pilotes, les différentes équipes de l'organisation, les locaux, la FBVL,... Organiser ce genre d'évènement est énergivore, mais les sourires reçus en retour valent bien plus que les heures de travail passées autour de ce BPO 2024. Merci également à tous ceux qui nous ont fait des retours positifs sur l'organisation !

Nous avons passé le flambeau à la FBVL pour l'édition 2025, mais nous reviendront plus tard avec encore plus d'envies et de motivations pour vous proposer un nouveau BPO exceptionnel ! 2026 ? 2027 ? L'avenir nous le dira !



Belgian Paragliding Open 2025

Alors que l'édition 2024 qui a eu lieu au Grand Bornand a été marquée par des conditions météo capricieuses, à l'image de toute la saison 2024, la FBVL et le Groupe de Travail "Compétition" a décidé de mettre le cap plus au sud pour 2025 dans un lieu particulièrement apprécié des Belges...

Retour à Saint-Jean-Montclar ! Quoi de mieux qu'un lieu d'ores et déjà validé, connu des Belges, connu des compétiteurs et pas trop loin de la maison ? Une des Mecques du parapente, sur les versants de La Blanche, à deux pas du lac de Serre-Ponçon.

La volonté du groupe de travail compétition était de retrouver un lieu facilement accessible en véhicule et qui permette à tous de voler sans pression. Si l'Italie et les Dolomites nous font de l'œil, c'est finalement les Alpes et la petite station de Saint Jean qui a retenu les faveurs. Nous continuons à travailler sur une BPO dans les Dolomites, mais ce sera plutôt pour 2026.

Le rendez-vous est pris sur le magnifique site de Saint Jean, avec son décollage énorme, son superbe terrain de jeu, du 5 au 12 juillet 2025.

En collaboration avec Jeff Chappuis (organisateur local) la FBVL organisera ce BPO avec plusieurs missions.

- 1) Organiser une compétition safe pour tous, tout en proposant des manches de bon niveau !
- 2) Organiser des manches ludiques et intéressantes réalisable en EN C.
- 3) Apporter une ambiance « Made in Belgium » sur les terres alpines.

(Bien sûr, nous aurons de la bonne bière Belge.)

Afin de permettre à tous de s'acclimater au mieux, une journée d'entraînement précédant la compétition sera organisée. Vous pourrez vous familiariser avec le terrain de jeu et vous pourrez également profiter de la présence de top pilotes pour glaner trucs et astuces.

Inscription

A partir du 19 janvier 2025 à 15h sur la page Airtribune: Belgian Paragliding Open 2025, Saint-Jean-Montclar (airtribune.com).

Envie de préparer votre BPO ? Quelques liens utiles :

- Le site de vol :

<https://federation.ffvl.fr/terrain/13231>

- Les manches des précédents BPO (2018)

<https://airtribune.com/bpo2018/results>

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

https://parapente.ffvl.fr/sites/parapente.ffvl.fr/files/Cahier_du_competeur_parapente_2016.pdf

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

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

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

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

Le programme (provisoire) :

Samedi 5 juillet :

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

Dimanche 6 juillet :

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

Lundi 7 – Samedi 12 :

- 6 manches.

Mercredi 9 juillet :

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

Samedi 12 juillet en soirée :

- Remise des prix.
- Verre de clôture.



BBPO 2025, une compétition belge accessible

Lors de notre progression dans ce sport passionnant qu'est le parapente, vient un moment où la question se pose :

« La compétition, ai-je le niveau pour m'inscrire à l'une d'entre elles ? »

Fou d'L et la FBVL ont le plaisir de vous annoncer le lancement du 1^{er} 'Belgian B Paragliding Open' (BBPO). Une compétition exclusivement réservée aux ailes A, B et C . Un excellent moyen de participer à une compétition abordable pour des pilotes qui n'ont pas encore franchi le pas de s'inscrire dans une compétition FAI. Elle aura tout d'une grande en gardant un esprit bon enfant et d'entraide.

Tout comme son aîné le Belgian Paragliding Open (BPO), il s'agit d'une compétition de distance. Mais, cette fois-ci, tous les pilotes, confirmés ou débutants autonomes, pourront vivre les sensations d'une compétition officielle et conviviale sous des ailes classées maximum C. Cette compétition aura donc tous les ingrédients d'une vraie compétition FAI avec un directeur d'épreuve renommé, des navettes/récups, des trackers et un scoring journalier et final.

La compétition s'articulera autour de manches spécialement étudiées pour être réalisables pour le plus grand nombre.

Notre objectif est que tout le monde puisse en profiter, vivre l'esprit de compétition dans un cadre sécurisé et sans le stress de se retrouver face à des pilotes chevronnés bardés de cocons et d'ailes de compétition.

Nous visons une bonne semaine ensoleillée, autour du parapente, pendant laquelle chacun pourra s'entraider et voler au mieux.

Nous prévoyons également et c'est un point clé de cette organisation, des ateliers théoriques sur des sujets bien précis. Ceux-ci permettront aux moins aguerris de se familiariser avec les essentiels d'une compétition avec un maximum de sérénité.

A cet effet nous recherchons des pilotes ou des écoles prêts à rejoindre l'organisation de ces ateliers. Nous sommes occupés à affiner les thèmes qui seront abordés mais ils devraient couvrir : encoder sa manche dans son outil GPS, Voler plus loin en cross, Gestion du stress, La météo, Les opportunités et pièges du site de vol de la journée... Si vous désirez animer un de ces ateliers, merci d'adresser vos propositions à Jean-Yves Squifflet (BBPO@voler.be).

Chaque manche se clôturera par un « après vol » aux teintes légendaires de l'ambiance « à la belge », pendant lequel nous pourrons nous retrouver, nous rassembler afin de partager nos expériences et sensations de la journée.

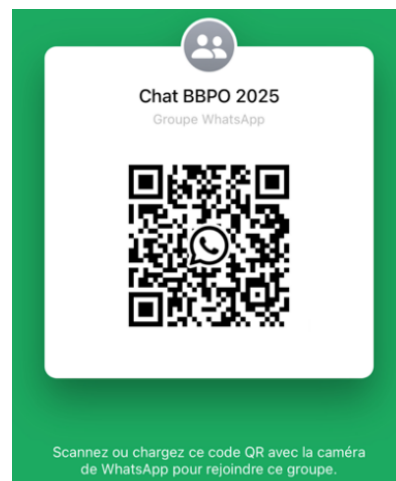
Le rendez-vous est fixé à **Laragne** dans les Hautes Alpes (France), du **23/08/2025 au 29/08/2025**.

Les inscriptions seront ouvertes début 2025 via Airtribune.

Si tu as la moindre question sur le format de cette compétition, une réunion d'information sera organisée à l'occasion de l'Assemblée Générale de la FBVL qui se tiendra le 15/02/2025 à 19h30.

Si tu veux être tenu au courant des dernières informations sur cet évènement, tu peux d'ores et déjà rejoindre le canal Whatsapp dédié via le lien suivant:

<https://chat.whatsapp.com/DqHtj2oAAI0AcCP1tYDmXP>



Nous terminerons par une question que certains se poseront : pourquoi un 2^{ème} B dans le nom BBPO ?

Pas de réponses pour l'instant, laissez libre cours à votre imagination, nous serions heureux d'entendre vos suggestions qui peuvent nous être communiquées à l'adresse mail reprise ci-dessous.

Au plaisir de vous voir nombreux à cette compétition.

L'équipe du BBPO,

Antoine, Anatole, Sam, Eric et Jean-Yves,

BBPO@voler.be

Eric Orban

8^e Championnat d'Europe de PA – Albanie Gjirokaster - octobre 2024

Un petit compte rendu des 8^{èmes} Championnats d'Europe de Précision d'Atterrissage en Albanie à Gjirokaster, jolie vieille ville dans le sud-est du pays.

Tout commence bien pour moi avec dimanche une manche d'entraînement où je fais le pad (cible électronique de 16 cm de rayon). Puis dans la foulée, la première manche avec un 2 cm. Dans l'après-midi, le vent forcit et on doit attendre le soir pour terminer le passage des derniers pilotes.

Nous sommes 100 pilotes pour 20 nations européennes plus le Canada et la Chine.

Lundi matin, après le briefing pour les team leaders, la 3^{ème} manche démarre à 9h00. Je passe en 22^{ème} position (l'ordre est défini par un tirage au sort), malheureusement pour moi et impardonnable, je pose trop court et fais 187 cm. C'est donc hélas déjà mon joker. Car après 5 manches le plus mauvais score est éliminé. Pour la suite j'ai donc une épée de Damoclès au-dessus de ma tête. Et pour passer en 1/4 de finale il faut être dans les 60 premiers.

A nouveau le vent forci et nous oblige à une longue pose, la 3^{ème} manche débute fin d'après-midi dans du vent bien soutenu, nous sommes un peu catapultés lors des treuillés. Je m'en sors bien dans ces conditions difficiles avec un pad à 9 cm.

Ce mardi, nous commençons plus tôt avec les premiers vols à 8h30. J'entame cette journée avec un beau 0 cm pour cette 4^{ème} manche. Les conditions sont bonnes avec un léger vent. Les manches vont donc s'enchaîner. La 5^{ème} se passe bien aussi, je fais un 6 cm. Ouf, j'élimine donc mon 187 cm ! Je ne suis néanmoins après 5 manches qu'en 29^{ème} position avec un score de 17 cm. Et oui c'est du gros niveau ces Européens avec surtout des top pilotes des pays de l'Est.

Encore une manche pour passer en 1/4 de finale. Un 70 cm est suffisant pour passer dans les 60 premiers. 6^{ème} manche, je ne le sais pas encore mais ce sera ma dernière 😊. Quasiment plus de vent, milieu d'après-midi, il fait chaud. Je prends bien de l'altitude au treuil pour pouvoir venir sur une finale de "Boeing" et là dans

la finale, dans les 2-3 dernières secondes avant le posé, ma trajectoire s'enfonce un peu et catastrophe je fais 136 cm.

La sentence tombe directement (nous avons les classements en instantané). Bilan de 29^{ème} je passe à 64^{ème} et out pour les 1/4. Je n'ai donc plus mon sort en main, je dois espérer des erreurs de quelques pilotes sur les 78 qui passent après moi. Je terminerai 63^{ème} mais l'élimination est là ! Les 60 premiers participent aux

manches 7 et 8, puis un autre cut avec les 40 premiers pour les manches 9 et 10 et ensuite on garde les 20 meilleurs pour les manches 11 et 12. Cette règle devrait changer pour l'année prochaine, elle est contestée par 95% des pilotes et plombe l'ambiance de la fin de compétition car les pilotes s'en vont. C'est aussi très décevant pour les organisateurs qui ont préparé la cérémonie de clôture et la fête finale et se retrouvent qu'avec quasiment que les lauréats !

Les compets de PA c'est assez cruel, pour passer le cut, une bêtise cela passe, 2 non ! Pour aller plus loin et jouer la gagne il faut être autour des 10 cm sur les 12 manches possibles. Bilan je fais moins bien qu'aux Championnats du monde en Bulgarie où j'étais passé en 1/4. Mais j'ai encore appris en pratiquant et en regardant les meilleurs.

Voici le résultat final des différentes catégories.

Général Open :

- 1^{er} Yang Chen (CHN)
- 2^{ème} Ivan Pavlov (SRB)
- 3^{ème} Linus Schubert (GER)

Général Europe :

- 1^{er} Ivan Pavlov (SRB),
- 2^{ème} Linus Schubert (GER) et
- 3^{ème} Migjen Shala (KOS)

Femmes :

- 1^{ère} Marketa Tomaskova (POL),
- 2^{ème} Spela Krnc (SLO),
- 3^{ème} Pilar Montero Gonzales (ESP)



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

3^{ème}: Pilar Montero Gonzales (ESP)

Team :

1^{er} Tchèque, 2^{ème} Kosovo, 3^{ème} Slovénie

Junior :

1^{er} Linus Schubert (GER)

2^{ème} Lennard Schubert (GER)

3^{ème} Flavio Funatti (FR)

Comme vous pouvez le constater les jeunes arrivent, Victor jeune Espagnol de 14 ans, les frères allemands Schubert moins de 18 ans...

Les pilotes de l'ouest de l'Europe comblent doucement leur retard par rapport à l'Europe de l'Est. Le podium jeune en est la preuve.

Jolie performance des Français avec qui j'ai partagé des beaux moments sur place. Johann Thierriaz finit 8^{ème}, Flavio Funatti, moniteur, biplaceur dans les Vosges bien connu aussi pour ses performances en cross, Coupe du Monde, Championnats du Monde démontre que ces compétitions sont ouvertes à tous et qu'il est possible de briller dans plusieurs disciplines du « Vol Libre ». Il termine 20^{ème} au général et 3^{ème} junior.



Les compétitions de PA sont excellentes pour développer votre « feeling » de pilotage, elles demandent une grande concentration et une dextérité pour le pilotage aux basses vitesses. Beaucoup des pilotes participants sont également très bons en voltige et en cross. Ici le niveau technique des pilotes est très élevé, il n'y a eu aucun accident sur plus de mille treuillés et atterrissages.

Alors à quand une équipe Belge ! Lors de ces championnats il y a aussi un classement par équipe, un classement jeune (en dessous

de 26 ans) et un classement dame.

Les jeunes et les dames ont un petit avantage car quel que soit leur classement, s'ils ou elles sont dans les 6 meilleurs de ces catégories, ils ou elles continuent sur les 12 manches.

Si vous voulez des informations vous pouvez me contacter.

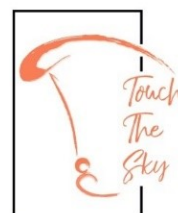
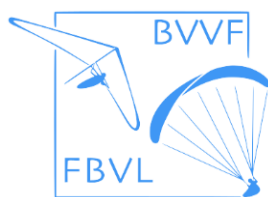
Thierry Moreau, école Au Fil du Vent.
parapente.aufilduvent@gmail.com



A vos agendas :

Les 5^{ème}
Championnats
de Belgique
sont prévus
pour 2025 du 19
au 21 avril (WE
du lundi de
Pâques)

4^e championnat de Belgique de Précision d'atterrissage 28/7/2024



C'est sur un jour que nous avons volé pour cette première manche du 4^{ième} Championnat de Belgique de PA. En fonction de la météo nous en organiserons peut-être une autre en fin de saison.

C'est sous un soleil radieux que nous nous sommes donnés RDV à Havelange pour une première pour ce Championnat avec départ au treuil dévidoir. Merci à Pierre Kleinkenberg qui a pu trouver un champ bien orienté au vent pour la météo du jour. Merci également aux agriculteurs locaux du, à la bourgmestre et 1^{er} échevin de Havelange, Mad. Demanet et M. Libert.

C'est le club Touch the Sky et son équipe qui ont assuré les vols au treuil, une équipe au top avec Gaëtan, François, Didier et Thibault, managé par Fred.

Nous étions 13 pilotes présents et chacun a pu réaliser 4 vols soit 52 vols sans le moindre incident. L'équipe de Touch est bien rodée et très pro et efficace, 3 pilotes n'avaient jamais fait de treuil, un petit briefing

plus complet a été réalisé spécialement pour eux. Aussi une première utilisation d'un pad électronique pour cette compétition.

Petite anecdote, Thibault est venu par les airs nous rendre visite, décollage des 7 Meuses et posé sur la cible. Dommage qu'il n'ait pas participé à la manche.

Le club Touch avait aussi prévu un barbecue et des boissons, le tout au profit de la caisse jeunes du club.

C'est donc dans une ambiance bien conviviale que tous les vols se sont réalisés et vers 19h00 la proclamation des résultats avec remise des prix, et comme toujours, un petit lot pour chacun.

Je souhaite aussi remercier les bénévoles (Frédérique, Pascal, Jacky et Eric) qui ont officié comme juges et assuré le scoring. Résultats ci-après.

Thierry Moreau

Fred Heurion

Au Fil du Vent,
voyages et stages

Touch the sky

Class	N°	Nom	Prénom	M1	M2	M3	M4	Total
1	5	Moreau	Thierry	25	14	3	10	52
2	10	Debruyne	Denys	85	500	425	15	1025
3	1	Fagnant	Nathalie	365	250	8	475	1098
4	2	Martin	Guillaume	240	200	500	500	1440
5	4	Casse	Didier	500	1	500	500	1501
6	7	Nuyts	Louise	3	500	500	500	1503
7	12	Geudevert	Jean-Philippe	500	270	250	500	1520
8	6	Kleinkenberg	Pierre	80	500	485	500	1565
9	13	Lamkin	Johanne	500	500	360	335	1695
10	8	Lisman	Amory	500	500	500	205	1705
11	9	Lesceux	Denis	500	500	450	500	1950
12	3	Martucci	Franco	500	500	500	500	2000
12	11	Stiliaras	Alexandro	500	500	500	500	2000

1^{er} FAI World Junior Championship - par Anatole Fontaine

Bonjour à tous,

Tout d'abord, je voudrais dire que tout ça n'aurait pas été possible sans le soutien de la fédé que je voudrais donc remercier pour ça. Je vais vous parler de mon expérience après avoir vécu le premier championnat du monde junior de parapente à Tolmin en Slovénie, qui se déroulait du 19 au 31 août. Certains auront pu le suivre en direct sur le groupe WhatsApp, mais voici mon retour à froid.

Ce championnat du monde concerne tous les jeunes parapentistes de moins de 26 ans. C'est un championnat de catégorie 1, c'est-à-dire en principe les meilleurs pilotes de chaque pays. De nombreux pilotes présents font partie du top 50 tout âge confondu.



Voici comment se déroulait une journée type. Je commençais la journée avec une réunion des team leaders. Lors de cette réunion le meet director nous présente la météo du jour et la manche potentielle associée. Nous prenons le van une demi-heure après pour se diriger vers le décollage du jour. Sur toute la compé nous avons utilisé deux déco, Kobala (le plus connu et plus utilisé) et Lijak plus au sud. Arrivés sur le déco, tout le monde prépare son matos, les sandwichs sont distribués. Vers 11h a lieu le briefing de la manche du jour, on récupère nos trackers. 12h30, le déco ouvre, chacun décolle au moment qu'il pense le plus opportun pour le start qui a lieu une heure plus tard. La manche a lieu, les grosses nations volent très très vite. On se fait récupérer au goal où nos trackers sont récupérés et nous sommes déposés ensuite au QG. Rebelotte le lendemain.



Début de la compétition

Je suis arrivé sur place deux jours avant le début de la compétition. J'ai donc eu l'occasion de voler un peu pour découvrir le site localement. Tout a commencé le 18 au soir, soir où il était censé y avoir une grande cérémonie et un défilé dans les rues de Tolmin après le briefing de tous les jeunes qui participaient au championnat. Mais la pluie qui devait arriver et qui n'est jamais arrivée a fait que les organisateurs avaient décidé de l'annuler tout simplement. Le lendemain il devait y avoir une manche d'entraînement qui a été annulée à cause de la pluie qui était bien réelle ce jour-là.





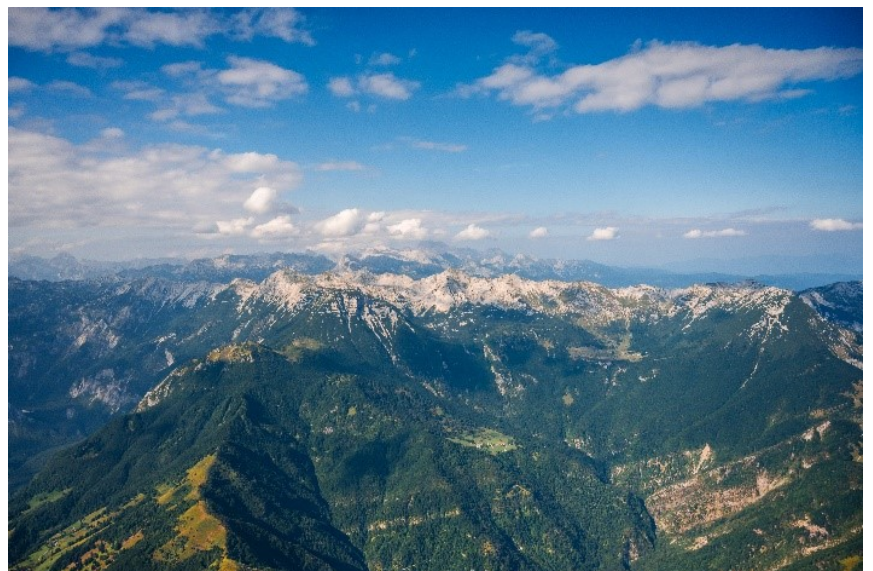
Résumé de chaque manche

Le 20, première manche. Nous aurons une manche de 46 km autour de Lijak. Le start est donné assez tard 15h15 avec une deadline à 18h ce qui nous donne un peu plus de 2h pour faire la manche. Il faudra être rapide, mais mon objectif est d'assurer chaque transition pour faire le goal assuré. Mon start me semble très bon, je me retrouve devant tous les guns qui me passent à toute vitesse. D'ailleurs, je les vois tourner alors que je n'ai pas encore passé le start, ils vont me foncer dessus ! OUF ding ding je passe le start et je tourne avec eux tout juste. Les conditions ne sont pas extras les plaf pas très hauts, le cheminement à la crête fonctionne de temps en temps et me permet d'accélérer un peu. Dès qu'il y a une transition plus loin de la crête, j'assure le plaf du jour pour être sûr de revenir à la crête tranquillement. Vers la fin de la manche tout se bouche, je me bats et arrive à faire la dernière balise mais il faut encore aller jusqu'à l'ESS et puis revenir au goal qui sont tous les deux en vallée. Malheureusement il est bientôt 18h et je n'arrive plus à monter. Je décide alors d'aller vers l'ESS avec la hauteur que j'ai en sachant bien que je ne pourrai pas atteindre le goal. Je fais demi-tour sur le chemin vers l'ESS qui est plus loin que le goal pour pouvoir profiter de l'ambiance du goal et de la navette facile. Je finis 38 sur 74 pour

cette manche grâce au fait que quelques-uns se sont précipités.

Le 21, nous nous dirigeons vers Lijak à nouveau. Le risque d'orage est réel, le comité décide d'attendre de voir comment la situation évolue. Il finit par nous dracher dessus, manche annulée tout le monde rentre au bercail.

Le 22, première manche à Tolmin depuis le déco de Kobala. Un mot en tête, goal. Mon placement dans la grappe est pas mal mais pas aussi bon que la dernière manche. Je vois tous les guns filer. Je vole avec les plus lents, mes choix ne sont pas les plus rapides mais le goal est là à la fin. C'était le plus important. Je finis 66^e sur 72





Le 23, task 4.
Beaucoup mieux. Les conditions sont fortes mais j'arrive à m'en sortir. Je vole avec un petit groupe que tantôt je dépasse et puis me repasse. Je découvre toute la région autour de Tolmin, cela me servira pour les prochaines

manches. Après 4h de vol je finis 58^e sur 71.

Le 24, task 5. Ce jour-là, la manche est lancée mais elle se prête mieux aux guns car beaucoup de vent, au-delà des 20 km/h. Après avoir tout perdu sur la transition en vallée pour atteindre la première balise, j'essaye de me refaire mais je me fais tordre. Je prends donc la décision que ce n'est pas un jour pour moi et je vais poser à l'atterro officiel. Je verrai alors les premiers arriver à toute vitesse un peu après. Je me repose pour être d'attaque pour la prochaine manche. Je finis 69 sur 72.

Le 25, task 6. Toujours le même objectif en tête, faire goal en essayant de voler plus vite que la veille. Aujourd'hui 61 km avec des allers-retours entre Kobarid et Tolmin. Ce jour-là la brise et le vent s'entremêlait et donnait des énormes confluences. Au global, la manche fut rapide grâce aux grosses ascendances d'en moyenne 5/6 m/s. Je fais la course à l'arrière avec quelques C et B mais rien de spéciale. Je n'arrive pas à me démarquer et je finis 63^e sur 72.

Le 26, jour de repos, j'en profite pour aller marcher un peu. Je monte jusqu'au déco mais sans voile. Il y'avait trop de vent ce jour-là.

Le 27, manche annulée à cause du vent qui n'était pas dans la bonne direction et trop fort. On aura été jusque Lijak. Avec une partie de Mölkky en guise d'attente à l'atterro puis une marche jusqu'au déco pour finalement apprendre qu'il n'y aura pas de manche après une longue attente.

Le 28, pas de manche malgré une longue attente sur le déco de Kobala. Le jour était volable mais pas agréable en l'air dû au vent fort. Une partie des pilotes

redescendront en volant. Je ferai le choix de descendre en navette car aucun plaisir à voler dans le fort et avec une B on avance moins bien que les ccc.

Le 29, task 8 stoppée où je finis 52/72 très chouette manche qui va de Tolmin à Lijak. Manche de plaineux. C'est cette manche que j'ai préféré voler alors qu'elle a été arrêtée et que je n'étais pas spécialement devant. Je voyais ceux qui allait trop vite poser au fur à mesure ce qui me faisait remonter au classement. Trouver les thermiques en plaine, ce qui n'était pas trop difficile ce jour-là m'a beaucoup amusé. Malheureusement un gros orage s'est formé sur Tolmin et est arrivé sur notre parcours. Tous aux abris !

Le 30, task 9 stoppée. But : finir sur un goal et profiter de la dernière. Alors que je suis en train de me refaire d'un point bas malheureusement, un éclair frappera sur le parcours et tous les pilotes se précipiteront pour aller poser avant que ça tourne mal. Cette manche n'allant pas jusqu'au bout, ne change pas grand-chose au classement général. Je finis 60/71 sur celle-ci, la compet se termine là.

Mon retour d'expérience

Le premier championnat du monde junior est terminé. Je finis 64^{ième} de la compet, premier des B et devant quelques C. Au global, on a eu une très belle première semaine avec de belles manches quasi tous les jours. Alors que la deuxième aura été bien moins prolifique, aucune manche allant jusqu'au bout. J'aurai énormément appris en volant avec les meilleurs jeunes du monde. L'expérience était incroyable, de magnifiques paysages et une organisation au top.

Certaines nations prennent la chose très au sérieux, avec un encadrement important, la totalité des coûts pris en charge et la volonté de s'afficher comme une nation qui compte dans le paysage du parapente.





Récapitulatif :

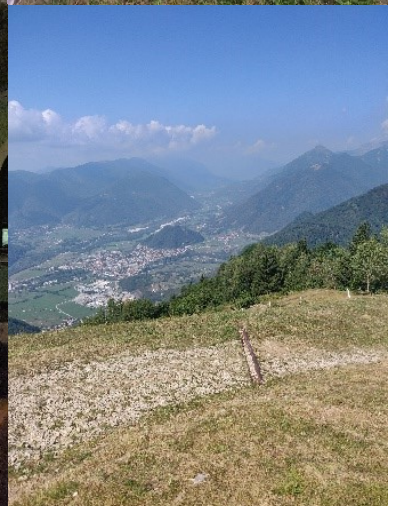
Semaine 1 : manche jour 1.3.4.5.6

Semaine 2 : manche jour 10.11

Merci à la fédération qui m'a soutenu en grande partie pour représenter notre pays lors de ce

championnat et merci à tous ceux qui m'ont envoyé des messages d'encouragement.

J'espère bien évidemment voir de plus en plus de jeunes pilotes belges, pour pouvoir former peut-être un Junior team Belgium pour le prochain championnat.



Accident en marche ou vol

Au départ, c'était une magnifique semaine dans le Beaufortain qui était prévue... Et comme vous êtes plusieurs aussi à me demander "mais que s'est-il passé ?", je vais essayer de vous expliquer... Comme je peux...

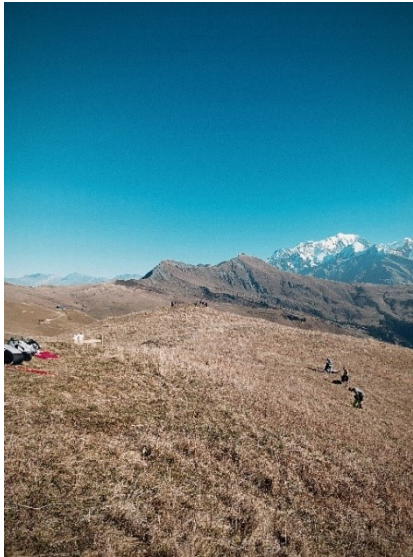
Nous étions en mode "marche et vol", c'est-à-dire que nous marchions jusqu'au décollage (en hauteur donc) pour voler un maximum quand c'était possible (la météo de la semaine prévoyait un temps ensoleillé et sans trop de vent)... Et en fonction du temps disponible, de la météo, du vent, de la fatigue, on avisait pour continuer à marcher à nouveau pour redécoller sur la journée (par exemple, les 2 premiers jours, nous avons décollé 3 fois chaque jour)... Ça devait être ainsi 5 jours d'affilée (avec plein d'apprentissages, d'amusement, des vues splendides...). Ce fut le cas 2 jours et demi pour ma part... En effet, le 3^e jour, j'ai eu mon accident...

Alors, même si les conséquences semblent être énormes (fracture ouverte des malléoles et talon + fracture totale de la lombaire 1), je dois avouer que j'ai eu beaucoup beaucoup de chance 🌸 (merci mes étoiles ★★★★★)... Et je dois aussi avouer que le gros facteur d'accident (il n'y en a pas un seul mais le principal), c'était la fatigue (et pas le parapente en lui-même)! J'étais épuisée par la marche et j'ai perdu toute ma lucidité à l'atterrissage...

Bien que l'atterrissage n'était pas un atterrissage magnifiquement plat, il n'y avait pas de raison de se planter là... J'avais déjà fait bien "pire", avant .. J'ai vraiment fait une "bête" erreur car trop fatiguée...

Il faut savoir qu'on avait accumulé 3300m de D+ en 2 jours et demi, ce qui est énorme pour moi, surtout avec les sacs... Même si le décollage s'est bien passé (il demandait à être présent, comme à chaque décollage d'ailleurs), je me suis déconcentrée à la fin du vol.

Après avoir trouvé mon terrain d'atterrissage, j'ai voulu "gratter" au maximum pour ne pas encore marcher... Et quand j'ai voulu me mettre en "final" (se mettre dans l'axe d'atterrissage final, face au vent), j'ai



tourné (déjà fort basse en altitude par rapport à la terre, et en tournant, on prend de la vitesse) et surtout, j'ai tourné vers le relief, vers la gauche... Et là, une sorte de "dégueulante" (l'air me portait bcp moins) est arrivée... Je me suis littéralement écrasée contre le relief, l'impact a été fort violent... Sans même penser à me sortir de la sellette (qui n'était pas la mienne, ce qui peut provoquer aussi des perturbations dans la concentration) ni même à freiner (avec les "si", on referait le monde... Mais en freinant, j'aurais sûrement eu moins de séquelles)...

Si je dois retenir plusieurs choses... Car, oui, le principal, c'est d'apprendre.... :

- écouter sa fatigue (bien vouloir l'écouter surtout) ;
- éviter de marcher autant avant un vol (on ne s'en rend pas toujours compte, mais c'est épuisant) ;
- prendre bcp plus de marge en hauteur pour se mettre en final ;
- ne jamais tourner vers le relief surtout si bas et à l'atterrissage ;
- s'assurer de maîtriser le matériel (ici, la sellette qui ne m'appartenait pas).

Les bons réflexes de mes compagnons de vol :

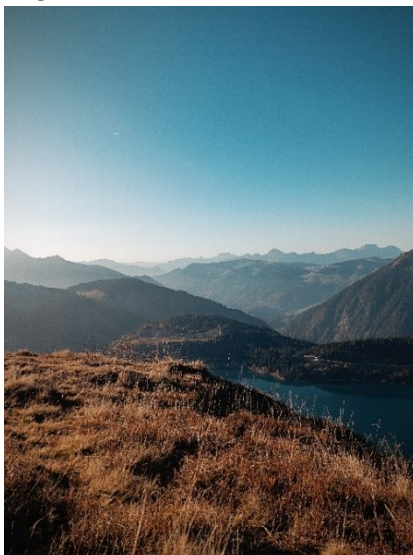
dès que j'ai dit à la radio qu'il fallait appeler les secours, ils ont repéré la position pour pouvoir la communiquer aux secours, d'autres me rejoignaient, d'autres étaient près de moi tout au long des soins, n'ont pas arrêté de me parler, ne m'ont pas bougée d'un poil (très important pour le dos)...

Merci encore pour cette aventure, malgré l'accident, c'était magnifique ❤️



Merci aussi à toutes ces personnes qui ont été au top (de près ou de loin) pour m'accompagner... merci aux équipes de secours en montagne (pompiers, Dragon 74 et médecin du SAMU au top (et qui m'ont fait voyager 3 min avec la kétamine, le temps de remettre mon pied droit 😊)).

Laetitia Lesenfants



2^e Belge qualifié pour le X-Alps

Jean de Biolley prouve qu'un 2^e Belge dans le Red Bull X-Alps est bel et bien possible. Nous lui avons posé une première série de questions juste après sa sélection.

Présente-toi : âge, études, travail, petite amie ?

Jean de Biolley, 28 ans, Ingénieur Industriel Agronomie, Account Manager chez LC Packaging, marié depuis un an.

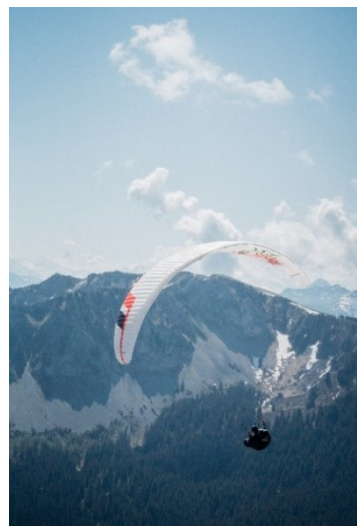


Depuis combien de temps voles-tu et qui ou qu'est-ce qui t'a inspiré ?

J'ai commencé à voler en 2017. En 2021, j'ai fait mon premier Bornes to Fly et depuis lors, je me concentre pleinement sur les compétitions de marche et vole.

Comment se déroule la procédure de sélection pour le X-Alps ?

Nous avons deux mois pour compléter un dossier de sélection. Tous les critères ne sont pas officiellement listés sur le site de Redbull : en plus des questions publiques qu'ils posent, beaucoup d'importance est accordée à la visibilité et aux réseaux sociaux, car aucune contribution n'est demandée aux participants pour l'organisation. Le retour pour Redbull, c'est la visibilité de



leur marque, donc ils comptent là-dessus. De plus, vous devrez démontrer votre expérience en tant qu'aventurier, pilote et alpiniste. On vous posera également des questions sur l'expérience en acro, les compétences en ski, les vols les plus longs, les plus hauts sommets escaladés, etc.

Redbull ne veut pas d'accidents, il est donc tout aussi important de démontrer que vous êtes un pilote responsable.

Comment se fait-il que tu sois qualifié ? Comment au juste as-tu fait (avant ton mentor Thibault ?)

Je suis entré principalement grâce à un bon résultat sur le Xpyr et une 10^{ème} place sur les Dolomiti. De plus, Tom dD m'a également soutenu au sein du Comité des athlètes.

As-tu aussi besoin de chercher des sponsors ?

Oui : les X-Alps va me coûter environ 15000 € pour toutes les formations, les voyages de préparation..., plus 5 à 10k pour le film que je veux faire,...

J'ai donc besoin d'un parrainage d'une valeur d'environ 30000 €. J'ai déjà quelques sponsors, mais cela demande beaucoup de travail. Voici le lien vers mon dossier de parrainage, si quelqu'un est intéressé :

https://drive.google.com/open?id=1m8Zk1RZd6wxiga_zpm5d-tOGrdwn9CLb

Vous pouvez également m'envoyer un courriel à jeandebiolley.pro@gmail.com

Qui sera ton équipe d'assistance ?

Mon équipe de support sera probablement composée d'Antoine Post qui m'a assisté pour le Xpyr et le Dolomiti. Il a déjà de l'expérience dans la X-Alps avec le pilote Markus Anders. Oscar Knoops, qui m'a également filmé pour la course Xpyr, nous rejoint pour les médias. Le reste de l'équipe doit encore être formé.

Dans quel domaine as-tu le plus de travail de préparation ?

Il y a encore beaucoup de travail à faire dans tous les domaines car en tant que Belge on n'est jamais assez en montagne par rapport aux autres pilotes. Je n'ai pas peur de la partie physique, sauf de mon sommeil : je suis quelqu'un qui a besoin de beaucoup de repos et de





sommeil, donc une longue course serait certainement à mon désavantage.

Je dois encore travailler mon rythme de vol dans les airs pour voler plus efficacement. L'art est de savoir quand foncer et quand être conservateur.

À quoi ressemblera une semaine d'entraînement ?

1 séance de musculation, 2-3 courses à pied et 2 fois du vélo (1x vélo d'appartement et 1x extérieur si le temps le permet). Mon entraîneur est Andréa Braga, il est entraîneur d'Ultra Endurance et nous travaillons ensemble depuis 3 ans.

As-tu des ambitions spécifiques pour cette première fois ?

L'ambition est d'arriver à la ligne d'arrivée en toute sécurité, d'apprendre autant que possible et de récolter des souvenirs agréables.

Prévois-tu de travailler avec Tom de Dorlodot d'une manière ou autre dans la préparation ?

Oui, nous avons prévu de préparer l'itinéraire ensemble. Nous sommes en contact régulier. J'espère qu'il va récupérer et que nous serons au départ ensemble !

Quelles sont les régions que tu connais le moins bien et que tu souhaites explorer ?

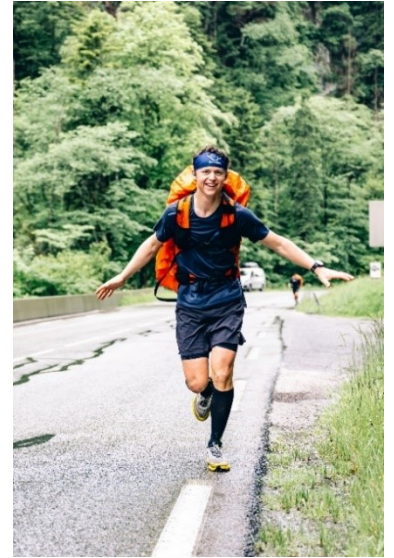
J'aimerais explorer la région des 2 Alpes et de Sankt-Moritz et aussi voler dans la région de Lermoos. Je n'ai jamais volé en Allemagne. Pendant le X-Pyr et les



Dolomites, je ne connaissais rien non plus et ça s'est bien passé. Je veux avant tout préparer les vols à l'avance avec mon équipe. Si je peux le visualiser sur la carte, cela me fait du bien. Au final, il faut quand-même s'adapter aux conditions du moment.

Que recommandes-tu aux jeunes qui souhaitent également participer un jour à la X-Alps ?

Lorsque j'ai participé à ma première Bornes To Fly, je n'aurais jamais pensé que je pourrais un jour participer à



la X-Alps. Mais en 2023, j'ai décidé d'en faire mon objectif. Je pense qu'il faut être capable de montrer que l'on est concentré et que l'on est un pilote polyvalent. En tant que Belge, il est important de démontrer qu'on peut voler et marcher en toute

sécurité et confortablement dans les Alpes. Je pense aussi qu'il est indispensable de faire la course en tant que supporter d'abord.

Peux-tu t'absenter du travail ?

Mon employeur connaît mes ambitions dans mon sport et me donne la flexibilité nécessaire pour l'entraînement et pour la course. C'est toujours un défi en tant que vendeur d'atteindre mon objectif, mais comme je peux beaucoup m'entraîner, je suis aussi très motivé au travail.



Interview Mr. X-Alps : Tom de Dorlodot

Pourrais-tu te présenter : âge, études, travail, famille?

Je m'appelle Tom de Dorlodot, j'ai 39 ans. J'ai étudié la communication et j'ai un master en réalisation cinématographique. Je suis pilote de parapente professionnel, conférencier et présentateur télé. Je suis marié, j'ai deux enfants et je vis aux Açores.

Depuis combien de temps voles-tu et qui ou quoi t'as inspiré ?

Je vole depuis que j'ai 14 ans. J'ai commencé avec le paramoteur et j'ai rapidement enchaîné avec le parapente. C'est un ami qui a apporté un parapente à l'école et qui m'a appris à gonfler une voile pour la première fois. J'ai tout de suite adoré.

Comment tu gères l'entraînement avec la vie de famille?

Cela demande un peu d'organisation. Je fais moins d'heures de vol depuis que j'ai des enfants. C'est une nouvelle phase de vie que j'adore et j'ai maintenant la chance de voler en biplace avec mes enfants. J'ai la chance d'avoir fait de ma passion mon métier et d'habitude je peux m'entraîner pas mal. Je passe beaucoup de temps en montagne ou en voyage pour voler. Physiquement c'était plus difficile avec les enfants en bas âge, les nuits difficiles, etc. Maintenant ils ont 5 et 3 ans et c'est nettement plus facile. 😊

Comment se déroule ta préparation pour la X-Alps suite à ton accident ?

Ce n'est vraiment pas évident. J'espérais récupérer

rapidement après une fracture du tibia en mars 2024. Malheureusement j'ai attrapé une infection à l'hôpital lors de la première opération. Depuis, je me bats pour reprendre le dessus. J'ai déjà eu 6 opérations et la situation ne semble pas encore réglée. On m'a enlevé 5 cm du tibia. Si tout va bien je ferais une greffe osseuse avant la fin de l'année et puis je garderais des broches externes au moins jusqu'à début février... Il va falloir réapprendre à marcher. Je n'ai pas pu m'entraîner depuis des mois. Je vais devoir condenser au printemps et je n'arriverais probablement pas au top de ma forme sur la ligne en juin. L'objectif c'est d'être au départ, cela serait déjà une belle victoire.

Comment se passe le processus de sélection quand on est un athlète Redbull? As-tu également besoin de trouver des autres sponsors ?

En général, les finishers ont une place garantie pour l'édition suivante. Ayant terminé la course en 14^{ème} place en 2023 je me doutais que j'aurais une place. Cela devrait être ma 10^{ème} course. Je crois que l'organisation veut me donner l'opportunité d'atteindre cet objectif de 10 Red Bull X Alps. C'est une course qui demande pas mal de logistique et de moyens si on veut être dans de bonnes conditions. Ceci étant dit, la première fois en 2007 j'ai fait la course avec un seul supporter, un budget hyper réduit et je dormais en boule dans mon Caddy en me nourrissant avec des conserves. J'ai maintenant la chance d'avoir quelques super partenaires comme Red Bull, VW, Garmin, Advance, Patagonia, Europ Assistance. Je peux donc me concentrer sur le reste de la préparation.



Qui sera dans ton équipe de supporters ?

J'ai une belle équipe. Mes amis Antoine Franc et Sebastien Granville seront mes supporters officiels. Ils ont déjà fait un superbe boulot dans le passé. J'aurais également une belle équipe "surprise" qui va gérer une partie de la logistique pure et une petite team média. J'aurais adoré avoir Jean comme en 2023 mais cette année il est sélectionné ce qui est vraiment génial! Je suis super content qu'un autre Belge soit sur le départ.

Dans quel domaine as-tu le plus de travail de préparation ?

Vu l'accident le grand chantier c'est ma réhabilitation. J'aimerais vraiment être à un bon niveau sur la ligne de départ. Je vais compenser avec beaucoup d'heures de vol et une bonne étude de l'itinéraire dès que je pourrais retourner dans les alpes.

A quoi ressemblera une semaine d'entraînement ?

Normalement je m'entraîne tous les jours. J'ai la chance d'avoir un site de vol juste derrière la maison. Je peux faire 500m d+ en partant à pied pour un vol du matin avant le petit déjeuner... Je nage beaucoup, je fais du VTT, du trail et de l'ultra, du gainage, de la renfo, etc. Je dois dire que maintenant que je suis en chaise roulante, cela me manque énormément.

As-tu des ambitions spécifiques pour cette 10^{ème} fois ? La dernière ?

Faire une belle course, voler sur des belles lignes, vivre une belle aventure, en profiter, m'éclater et arriver en un morceau à Zell am See.

J'adore vraiment cette course. C'est une aventure incroyable. Je ne suis pas sûr que cela sera la dernière. Mais je prendrais peut-être une pause en 2027 pour vivre la course autrement, pourquoi pas en supportant un autre athlète.

As-tu l'intention de coopérer d'une ou d'une autre avec Jean de Biolley dans la préparation ?

Bien sûr! Jean est un ami, il a fait le nécessaire pour être sélectionné et je crois qu'il a un beau potentiel. On va s'entraider un max et j'espère que l'on se retrouvera sur une partie de la course. Il est bien fit, toujours positif et rusé en vol. Il va bien s'amuser. On fera sûrement de la reco

ensemble.

Quelles sont les régions que tu connais le moins bien et que tu souhaites explorer ?

J'adore les Dolomites, les conditions de vol agressives et les décors me plaisent énormément. Je commence à bien connaître les Alpes en général mais je suis impatient de voir l'itinéraire car il y a toujours de petites vallées à découvrir.

Que recommandes-tu aux jeunes qui souhaitent un jour participer à la X-Alps ?

Il y a pleins de belles courses et de belles aventures à vivre avant de s'inscrire à la X-Alps. Je m'inscrirais à un maximum de petites compétitions, je prendrais un coach pro pour le physique et je ferais du vol bivouac dans les Alps sur des projets plus longs.

Quelles devraient être les conditions pour te donner les meilleures opportunités ?

Pour nous les Belges, le mieux c'est des conditions mixtes. En général on reste positif et on avance bien à pied sous la pluie et on vole bien dans le petit. Je peux vraiment faire beaucoup de km à pied. Maintenant le niveau est de plus en plus serré et la course de 2023 avec trois vols à plus de 200 km était vraiment géniale à vivre. Si je peux choisir je prends le soleil. 😊

Que feras-tu après la X-Alps ?

J'ai quelques beaux projets dans les cartons. Je prépare actuellement un nouveau bateau pour monter des belles expéditions. J'ai aussi envie de me libérer du temps pour revenir sur des beaux vols bivouacs avec Horacio. Des trucs simples et purs, en autonomie.



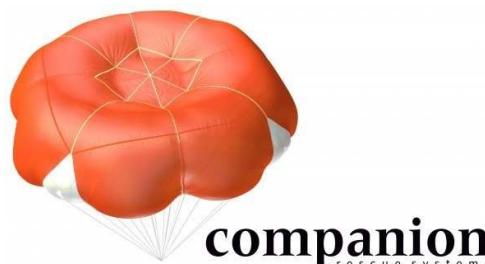
Pour soutenir l'association



Atom S.à r.l.

**lance une action spéciale de
reprise de vos anciens
parachutes de secours.**

A l'achat d'un secours nouvelle génération carré ou hybride des marques Advance-Companion ou AirVuisa, nous nous engageons à reprendre votre ancien parachute de secours* pour un montant de **250 à 350€.**



**Quel que soit son âge mais pas abîmé*

**L'offre est valable pour toute reprise accompagnée d'un achat de secours Advance-Companion ou AirVuisa carré ou hybride entre le 1^{er} et le 30 décembre 2024*

**Une reprise par achat*

Plus d'information : info@atom-paragliding.com

+32 496 22 63 01



VOS ANCIENS PARACHUTES DE SECOURS PEUVENT ENCORE SAUVER DES VIES !

SUPER VERSATILE AIRDROP SYSTEM SVAS

SVAS est un projet de la fondation **Humanitarian Pilots Initiative** (HPI). Notre objectif est de fournir un support aérien en cas de catastrophes naturelles et de situations de crise en permettant le déploiement rapide de l'aide humanitaire.

Trop souvent, le matériel humanitaire indispensable est bloqué, perdu ou saisi en chemin à cause des infrastructures manquantes, dégradées ou de l'instabilité politique.

Vos parachutes de secours connectés à notre système permettent de livrer du matériel de secours rapidement et en toute sécurité. Nous pouvons larguer tous types de charges: denrées alimentaires, installations de traitement de l'eau, médicaments, équipements médicaux, ...

Donnez une seconde vie à vos parachutes de secours !

hpi.swiss/svas-drop-system
svas@hpi.swiss
 [hpiiswiss](https://www.instagram.com/hpiswiss)



Envoyez-les nous à :
SVAS HPI Corderie SMITS-HENIN
Av. de la Couronne 236B
1050 Ixelles / Belgium

Un Dimanche suspend sous les nuages

Samedi 13 juillet 2024, les messages se suivent à un bon rythme sur nos groupes de discussion parapente. La prochaine journée s'annonce belle, probablement performante. Plusieurs sites sont envisagés, et c'est en fin de soirée que le lieu de rendez-vous est fixé.

Le lendemain, le dimanche 14, nous sommes finalement une bonne dizaine sur le décollage ouest de Coö, tous parapentistes, désirant partager un vol, observant le ciel, les nuages, les oiseaux, les feuillages, échangeant nos analyses.

Il est tôt, 11:30 mais au-dessus de nos têtes, une rue de cumulus orientée NE et totalement formée nous attend. Peut-être allons-nous parcourir une belle distance vers l'Allemagne.

Aux environs de 11:40, le premier à s'élancer est Jean Michel H-V. Il se glisse sur la pente sud à droite du décollage où il trouve très vite le thermique. Il monte au nuage en peu de temps et disparaît derrière les rangées de sapins qui bordent l'aire d'envol. La journée est lancée, et pour exploiter au mieux les opportunités qui se présenteront, nous avons chacun quelques cartes en main.

Je suis le deuxième à tenter le décollage. Après avoir reçu l'aide de Pascal et Jonathan pour remettre ma voile en place, la deuxième tentative de départ est la bonne. Je rentre tout aussi vite dans le thermique qui me transporte à 1300 m, mais pas encore au sommet.

Bien installé en dessous de ma voile, une Ozone Alpina 4, je décide de poursuivre sous la rue. Arrivé à hauteur du circuit de Francorchamps, au-dessus du virage de Blanchimont, je retrouve une nouvelle ascendance qui me mène cette fois juste sous les barbules, à près de 1500m d'altitude. Tous les espoirs sont permis, le tapis gris s'étend au-dessus de ma voile jusqu'à l'horizon. Il me glisse à l'oreille : « Viens je t'emmène au vent... ».

Derrière moi, dans la vallée qui s'ouvre devant nos décors, une voile est en vol. Elle est très colorée et paraît toute petite. Par contre, j'ai beau chercher devant, je ne retrouve pas trace de Jean Michel.

La fagne qui baigne dans le soleil est magnifique, d'un beau vert pastel, et parsemée de nombreuses mares très foncées, presque noires. Elle est aussi bordée par des sapinières d'un vert sombre qui tranchent avec les herbes et les feuillus.

Voici la troisième ascendance, je la trouve derrière Xhoffraix. Puis après avoir survolé la maison du parc de Botrange, passant entre les volutes du nuage, vient la quatrième en lisière de la fagne, juste avant Küchelscheid.

Je suis en train de rejoindre le nuage lorsque j'aperçois Frédéric N. à peine plus bas que moi. Il me dépasse et poursuit en direction de Zimmerath avant d'infléchir légèrement sa trajectoire vers le sud. Je plane... Sous mes pieds la vallée du Ruhr, le petit cours d'eau qui



traverse Montjoie, chemine en direction du lac d'Obersee. Un des flancs de la vallée, bien orienté ouest, prend le soleil et dégage de temps à autres quelques bulles que je m'empresse d'exploiter. Frederic a poursuivi sa progression et trouve maintenant un thermique peu avant le village de Einruhr. Nous



l'altitude. J'essaye de revenir sous le soleil en utilisant le barreau. L'ombre avance vite, ce n'est pas facile, mais bien appliqué je la dépasse avant d'avoir touché le sol. J'arrive très bas sur le Village d'Obergartzem. Pour espérer poursuivre, je ne peux pas me permettre la moindre erreur. À l'entrée,

avons visiblement la même idée, éviter le piège de Simmerath, mais il a été plus vite que moi. Il a beau être beaucoup plus bas, il se retrouve rapidement propulsé au sommet. Je fixe mon cap sur sa position et le suis dans la même ascendance quelques minutes plus tard. Je survole ce magnifique lac d'Obersee, particulièrement découpé, qui par endroits brille de mille feux sous les rayons du soleil, et le traverse à haute altitude. Je vois encore mon compagnon exploiter deux thermiques au début de la plaine du Rhin avant de le perdre de vue. Bien au-dessus des champs de culture qui s'étendent à perte de vue, je continue sur ma propre trajectoire. Il a choisi un ciel bleu parsemé de cumulus, je reste sous la rue. Il est parti un peu plus au nord, je préfère rester un peu plus au sud, pour éviter avec plus d'aisance les zones interdites qui sont devant moi. Mais sur ma droite, il ne reste que quelques portions de ciel dégagé et je me demande maintenant si j'ai pris la meilleure option.

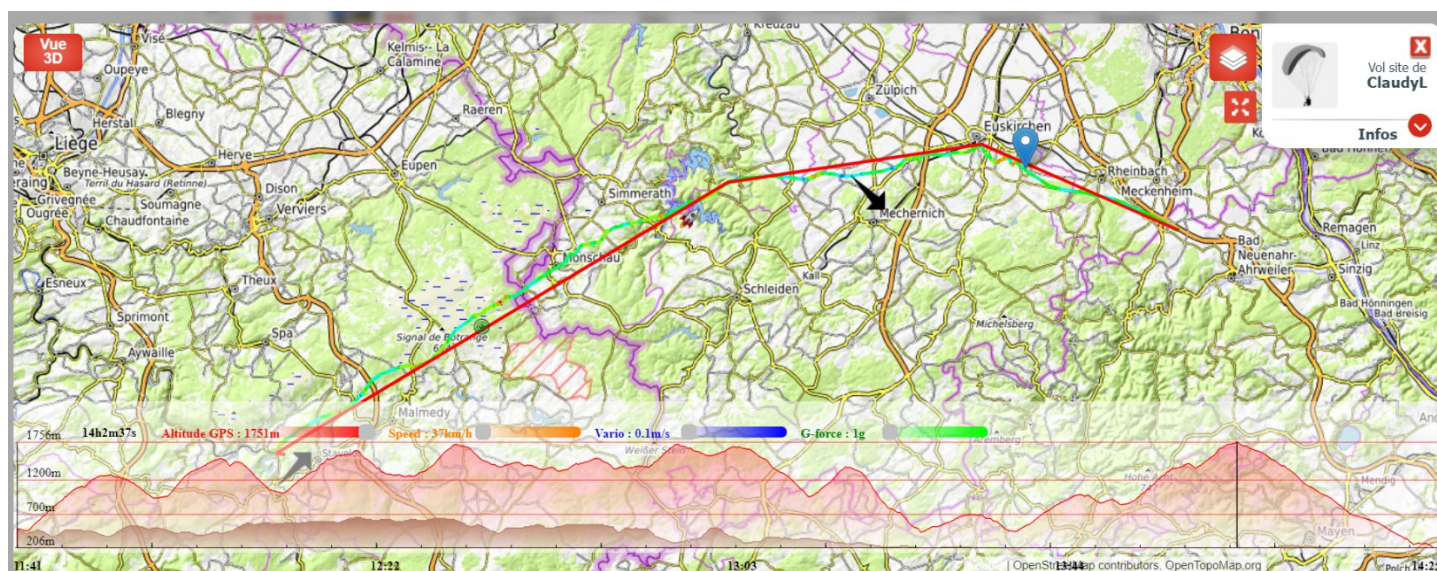
Mon plané dans l'ombre du nuage est vraiment mauvais, très mauvais, et je perds rapidement de

parcourant du regard le sol devant mon cocon, je repère quelques bâtiments industriels que je survole en espérant dénicher une source de chaleur.

Bien vu, je trouve et prends le thermique juste après. Me voici relancé, mais il n'est pas très costaud. Il me permet juste de reprendre 250 m. C'est malgré tout une bouffée d'oxygène non négligeable, peut-être même salvatrice.

Nouveau plané, bien meilleur celui-ci, qui me conduit jusqu'à la ville voisine d'Euskirchen. Pendant la transition, je consulte rapidement la carte sur mon ordinateur de vol pour repérer les zones réglementées. Je suis maintenant en approche et j'évalue ma finesse. Je ne crois pas qu'elle me permettra de passer de l'autre côté de la cité. Dois-je tenter l'aventure ?

Dans la ville, je repère deux atterrissages de secours, le plus proche étant un terrain de football. Dès que je survole les faubourgs, je dégotte successivement deux nouveaux thermiques. C'est depuis le premier que j'aperçois deux oiseaux qui enroulent dans le second. Je me décale et bien recentré me fait propulser près de la



rue de nages. Je me demandais si j'allais arriver de l'autre côté de la ville, et bien maintenant elle me paraît toute petite ! Pas encore au sommet, mon ordinateur de vol se met à brailler. Je dois quitter parce que je viens de toucher la TMA de Cologne-Bonn. La TMA, pour Terminal Manoeuvring Area, zone de manœuvre terminale, est une zone réservée pour le vol aux instruments, une zone aérienne où l'on évolue sous contrôle. Airbus, Boeing et autres jets privés en sont les plus coutumiers, les hôtes privilégiés...

J'attendais l'alerte, mais concentré sur mon pilotage, je suis malgré tout surpris. Je m'écarte un peu, quelques centaines de mètres, pour retrouver très rapidement une ascendance qui m'emmène cette fois jusqu'au cumulus, à plus de 1700 m d'altitude. Tous les espoirs sont à nouveau permis, même si la présence de la TMA accentue significativement les difficultés !

« Au-dessus des nuages il fait toujours beau... » Zaho de Sagazan.

Je suis au-dessus de l'autoroute Cologne - Coblenz, le trafic est important. Les camions se suivent comme s'il s'agissait d'une colonne de chenilles processionnaires observée à distance. Les voitures sont minuscules, bien que toujours perceptibles.

J'ai changé de direction, je vole cap SE en bordure de la zone interdite. Mon plané est bon, mais sur ma trajectoire, je ne vois pas grand-chose qui me laisse pressentir un nouveau sésame. Nouvelles difficultés, nouveaux challenges...

Peut-être vais-je encore pouvoir avancer, car arrivé à hauteur de Flerzheim, une grande serre agricole me donne quelques espoirs. Je survole le village à basse altitude et à la sortie, j'enroule à nouveau, je monte.

Cette fois, l'enthousiasme est de courte durée. Après quelques tours le thermique s'arrête. Je suis arrivé un peu bas, la serre n'a pas accumulé suffisamment d'énergie.



Je termine mon approche finale face au vent et pose tout en douceur, comme un papillon, sur un petit chemin coincé entre deux parcelles de culture. Ma voile s'affale sur les blés. J'enroule les suspentes autour de mon bras et dégage le parapente en le soulevant, ne laissant pas la moindre trace de mon passage. Deux petites filles tout sourire mais très intimidées s'approchent pour échanger quelques mots...

Flerzheim, agglomération de Rhénanie du Nord-Westphalie, 1175 habitants, située à 11 km du Rhin, à 156 m d'altitude.

2:43:54 de vol, 92 km parcourus en passant par une altitude max de 1756 m. C'est un très beau voyage qui se termine, j'ai des images plein la tête. Je savoure ! Un petit regret, juste un: la batterie de ma GoPro était morte, je ne ramènerai pas de vidéo !

J'envoie ma position à Catherine et à quelques copains, puis je plie le visage radieux en revivant mentalement les moments les plus intenses de cette merveilleuse journée.

Il ne me reste maintenant qu'à imaginer le trajet retour.

Merci aux compagnons de voyage et à Cathy pour la récup. Nous sommes finalement 4 à atterrir dans la même zone, à quelques minutes d'intervalle seulement: Frederic N (Advance Mint), Frederic P (Ozone R11) et Philippe B (Xcracer flow) ont aussi été de la partie. Jean Michel H-V a quant à lui atterri près de Zimmerath.

Claudy Legros



Enquête Interactions Pilotes de parapente vs Buse variable

Trouver des solutions pour une cohabitation harmonieuse

Si parfois vous hésitez à décoller en vous demandant si la terrible buse de Prayon ne vous attend pas pour un duel aérien, ou si vous pensez que celles de Beauraing se sont passé le mot pour ruiner votre journée de vol et votre matériel, alors cette enquête est faite pour vous ! Ensemble, nous pourrions mieux comprendre ces comportements... et éviter de finir en simple figurant dans leur spectacle.

Objectif de l'enquête

Cette enquête vise à collecter des données sur les interactions entre les parapentistes et les buses variables (Buteo buteo - Common Buzzard <https://www.oiseaux.net/oiseaux/buse.variable.html>) en Belgique et les régions avoisinantes pour une analyse scientifique et statistique.

Trouver des solutions pour une cohabitation harmonieuse

L'objectif de cette analyse est de mieux comprendre les interactions entre parapentistes et buses variables afin d'identifier des solutions techniques ou comportementales que nous, pilotes, pouvons adopter pour minimiser les conflits avec ces oiseaux.

Il est important de souligner que cette étude n'a absolument pas pour but de limiter ou de restreindre l'accès aux zones de vol. Au contraire, elle vise à promouvoir une cohabitation respectueuse et durable entre les pilotes et la faune locale, en trouvant des stratégies adaptées à la pratique du parapente tout en protégeant ces espèces emblématiques. Votre participation nous aidera à atteindre cet objectif commun.

Contexte et Définition

Définition de l'interaction homme-animal :

Dans cette enquête, une interaction homme-animal désigne tout événement où un parapentiste entre en contact auditif ou physique avec un oiseau, en particulier les buses variables. Cela inclut les comportements tels que les cris, les vols d'intimidation, les simulacres d'attaques et les contacts directs.

Important : Un formulaire par interaction, mais possibilité d'enregistrer plusieurs formulaires

*Ce formulaire est conçu pour collecter des informations spécifiques sur **une seule interaction** entre un parapentiste et une buse variable.*

*Si vous avez vécu plusieurs interactions distinctes, nous vous invitons à remplir un **nouveau formulaire pour chaque interaction**. Cela garantit une collecte de données claire et précise, essentielle pour notre analyse scientifique et statistique.*

👉 Vous pouvez soumettre autant de formulaires que nécessaire, en fonction du nombre d'interactions que vous souhaitez encoder.

Merci pour votre précieuse contribution à cette étude ! Si vous avez des questions, n'hésitez pas à nous contacter à pvandevondele@hotmail.com.

Numérisez le QR ou utilisez le lien pour participer

<https://forms.office.com/r/hN7me7GRDP>



Anonymat et Confidentialité des Données

Nous attachons une grande importance à la protection de votre vie privée et à la confidentialité des informations que vous nous communiquez. Voici nos engagements :

1. **Anonymat** : Vos réponses seront anonymisées. Ces informations seront uniquement utilisées pour vous recontacter si nécessaire, dans le cadre de cette enquête.
2. **Utilisation des données** : Les données recueillies seront exclusivement utilisées à des fins de recherche scientifique et statistique pour analyser les interactions entre les parapentistes et les buses variables. Elles ne seront en aucun cas transmises à des tiers ou utilisées à des fins commerciales.
3. **Confidentialité** : Toutes les informations seront stockées dans un environnement sécurisé et ne seront accessibles qu'à l'équipe de recherche en charge de l'analyse.
4. **Publication des résultats** : Les résultats de cette enquête seront présentés sous forme agrégée et anonymisée, de manière à ce qu'aucune personne ou interaction spécifique ne puisse être identifiée.
5. **Droit de retrait** : Vous avez le droit de demander à tout moment la suppression de vos données en nous contactant à l'adresse suivante : pvandevondele@hotmail.com

En participant à cette enquête, vous consentez à ce que vos réponses soient utilisées conformément à ces principes.

Si vous avez des questions ou des préoccupations, n'hésitez pas à nous contacter.

Merci pour votre précieuse contribution !

Philippe Vandevondele,
porté par les ailes du vent, pilote et ornithologue passionné.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 17 SEPTEMBRE 2024

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

Excusé : Pierre Balthazar, William Sterckx, Julien Colle, Bram Declercq, Lieven Paulissen.

Invité : Mike Van Damme.

Avant la réunion les administrateurs ont une minute de silence pour avoir une pensée à Patrick Brison et sa famille. Patrick laisse un grand vide au sein de l'organe d'administration et dans le monde du vol libre belge et il est tout le temps dans les pensées des administrateurs.

Plaintes contre Mike Van Damme

Mike a été invité pour entendre sa version des faits concernant deux plaintes à son égard.

Le premier incident avec une voile biplace qui a éraflée une spectatrice dans le visage a été traitée de façon adéquate : excuses sur le site, contact avec la victime, déclaration d'accident auprès de l'assurance. La plainte que Mike ferait des biplaces payants est réfuté par lui-même et prouvé par son annonce sur les réseaux sociaux. Mike déclare quand-même demander une participation aux frais de déplacement etc. Il s'agirait de 4 passagers lors de cette excursion.

La deuxième plainte venant de Jean-Yves Squifflet concernait l'accompagnement d'une autre pilote, qui était également venu témoigner lors de la réunion. Elle et Mike déclarent qu'elle est une pilote autonome et que Mike n'est en aucun cas son « moniteur ». Elle a été interpellée par Jean-Yves après son atterrissage guidée à la radio mais elle ne comprend pas ce qu'elle a fait de mal et elle dit ne pas avoir eu d'explication de Jean-Yves. Par après, Mike a demandé des explications à Jean-Yves mais sans avoir eu une réponse selon Mike. Cela a énervé Mike et il a eu des propos injurieux par rapport à Jean-Yves, qu'il dit ne pas avoir été bien grossières (il a dit à Jean-Yves de s'occuper de « ses oignons » ainsi qu'un autre injure).

Après que Mike et son amie ont quitté la réunion, Jean-Yves déclare qu'il a été interpellé par des moniteurs français qui s'inquiétaient sur le comportement de Mike signalant du guidage à la radio ainsi que ses nombreux biplaces et ses tournantes avec sa voiture assez visible, et que l'approche de la pilote était problématique car pas conforme aux règlement du site (survol de maisons, ...). Il insiste que sa démarche auprès de la pilote fût dans le seul souci de sa sécurité, qu'il a bel et bien été

insulté sur le site devant d'autres personnes et qu'il reste sur sa position concernant la sanction demandée.

Après la déclaration de Jean-Yves, Olivier clos le débat pour le moment, estimant qu'il faut laisser une période de réflexion avant de prendre une décision. Entre-temps les administrateurs ont demandé à Mike de faire profil bas sur le sites étrangers et de ne pas faire de l'écolage, chose qu'il dit ne pas faire. Aussi a-t-il parlé d'assurances pour les passagers, démontrant une compréhension des couvertures de l'assurance biplace FBVL et la loi belge et française à cet égard, pour cette raison il ne veut pas faire des biplaces « commerciaux » sauf éventuellement au profit de son club les Ailes du Levant, ce qui est assuré sous l'assurance biplace de la FBVL.

Câble treuil Jan van Gent

Les administrateurs décident d'octroyer une aide de 500 € pour l'achat d'un câble pour le treuil du club (facture envoyée de plus de 1100 €). Jean versera ce subside.

Bénéfices BPO

L'organisation X1X, qui a organisé le BPO, a fait un don de 1000 € des bénéfices à la FBVL. Selon leur souhaits, cette somme sera utilisée pour subventionner de jeunes pilotes (étudiants) lors de championnats internationaux. Une première utilisation sera faite pour augmenter l'intervention dans les frais d'inscription d'Anatole Fontaine qui a participé aux championnat du monde « Junior ». Jean lui versera donc encore 300 € en plus des 300 € déjà reçu (prix d'inscription exorbitant). Le reste sera transféré sur le compte BPO/BAPO.

Les administrateurs remercient vivement les membres de X1X pour leur don.

Questionnaire examen théorique

Benjamin Nieuwland, Thomas Schmit et Sam Zoppé se sont proposer pour réviser/corriger les questions pour l'examen théorique de parapente. Les administrateurs leur demandent de se concerter et de formuler une proposition de ce qu'ils veulent faire exactement.

Balises météo

Lors de la Coupe Icare, Dirk va aller voir les gens de Météoparapente pour voir ce qu'ils utilisent comme balise, ainsi que d'autres fabricants de balises (Sencrop par exemple). Olivier transférera les données de Sencrop à Dirk.

(Suite sur la page suivante).

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 17 SEPTEMBRE 2024 (suite)

Date assemblée générale

L'assemblée est reportée d'une semaine au 15 février 2025, la date est bloquée pour la salle, Jean confirmera la nouvelle date.

Représentation FBVL

William représentera la FBVL à la petite rencontre entre fédérations lors de la Coupe Icare. Dirk l'accompagnera. Olivier représentera la FBVL lors du show aérien « Sanicole » à Leopoldsburg.

BPO 2025

Plusieurs pistes sont reconnues par Olivier et Lode Spruyt :

- Italie (Levico Terme) la deuxième quinzaine d'août: Olivier est en contact avec un organisateur local mais certains aspects ne sont pas pris en charge ;
- France (Saint-Jean-Montclar) : 2^e semaine de Juillet ;
- Espagne (Ager).

Brevets - Formations

- Olivier Krikorian peut faire son examen pour le brevet de Moniteur de parapente avec Yves Borreman.
- Ennio Bergamini peut faire sa formation pour le brevet de Pilote Biplace de parapente avec Olivier Gillot.
- Loïc Houtart peut faire sa formation pour le brevet de Pilote Biplace de parapente avec Xavier Barbé.
- Frédéric Tétart, Sam Zoppé, Arthur Reinhard et Philippe Mal obtiennent l'autorisation pour faire des biplaces en parapente sur le site des 7-Meuses.

Prochaines réunions

Mardi le 15 octobre à Zaventem ;
Mardi le 19 novembre (zoom);
Mardi le 17 décembre à Zaventem.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 15 OCTOBRE 2024

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

Excusé : William Sterckx.

Acte officiel

L'organe d'administration prend acte du décès de Patrick Brison, membre de l'organe d'administration.

Marcourt Est

Frédéric, Dirk, Bram et Lieven sont allés à l'ouverture du site, l'ouverture officielle aura lieu en juin 2025.

Le décollage a été acheté par le club de La Roch'Ailes avec mention de la FBVL dans l'acte notarié en cas de dissolution du club.

L'organe d'administration décide de prendre en charge une partie des frais de l'achat, y compris des aménagements sur place pour le montant de 8.500 Euros, à puiser en partie du compte « Premium » prévu à cet effet. Comme il s'agit de dépenses non budgétées, on verra s'il est nécessaire de reporter une partie sur 2025, dépendamment des résultats de 2024.

Olivier contactera Pascal Lhoas pour les modalités.

Un article paraîtra dans le Fly à ce sujet pour entre autres reparler de la cotisation « premium ».

Assemblée générale

La salle est réservée par Jean.

Le matériel audiovisuel est commandé par William.

Pierre Etienne tiendra une conférence sur le mental dans notre sport, il préparera une présentation en PowerPoint que William traduira en néerlandais.

Jean fera un appel aux clubs pour trouver des bénévoles pour le bar et de la petite restauration, les bénéfices des consommations iront au club qui viendra faire ce travail.

Jean contactera Kathy Dewinter pour l'assister à l'entrée.

Des examens théoriques seront organisés à 15h, Jean ne pourra pas être présent mais il faut de toute façon quelques personnes. Si nécessaire on ne corrigera pas le jour même.

Fly

Les articles doivent parvenir chez Jean au plus tard le 15 novembre.

- Olivier enverra un récit de vol de Claudy Legros.
- Jean-Yves enverra un texte sur l'EHPU.
- Frédéric demandera un texte à Anatole Fontaine sur sa participation au championnat des jeunes.
- Olivier demandera un article à Thibault Voglet sur le BPO 2024.

Fly (suite)

- Thierry Moreau a envoyé un texte sur le championnat PA.
- Olivier écrira un texte sur Patrick.
- Olivier demandera un texte à Tom de Dorlodot sur le X-Alps, Bram D. en fait autant avec Jean de Biolley.
- Olivier enverra un texte sur le BPO 2025.
- Frédéric demandera un article pour Marcourt.
- Jean demandera les photos pour la journée de lancement de parachute.
- Jean-Yves enverra un article sur le BPO sport 2025.
- Un appel pour établir un GDT pour les 50 ans de la FBVL.

BPO / BPO Sport

Olivier expose les 2 pistes qu'il poursuit pour le moment pour le BPO:

- Italie fin août, il faut encore trouver des officiels car pas dans l'offre ;
- Saint-Jean-Montclar (FR) début juillet tout compris. Cette option semble la plus probable et Olivier décidera dans une ou deux semaines.

Jean-Yves est en négociations pour un BPO Sport fin août à Laragne (FR).

Du coup l'option Italie devient encore plus compliqué pour le BPO normal.

Questionnaire examen théorique

Pendant la réunion, mais dans une autre salle, Benjamin Nieuwland a revu le questionnaire parapente et il n'a pas trouvé de grandes fautes, juste quelques corrections mineures et une question douteuse.

Benjamin était invité à cet effet ainsi que deux autres membres qui s'étaient proposés pour cela.

Il remet les corrections à Jean et les administrateurs demandent à Jean d'envoyer la question douteuse à William et Jean-Yves pour révision.

Nouveau site internet + base de données FBVL

Frédéric dit qu'il est en progrès, Lieven propose de l'aider. Les administrateurs demandent qu'il soit mis en ligne pour l'Assemblée Générale.

Lieven dit que Nathanaël est toujours en train de travailler sur le nouveau MyFBVL. Olivier et Jean-Yves le contacteront pour lui demander plus de précisions.

Balises météo

Il n'y a pas eu de contacts à ce sujet à la Coupe Icare. Jean-Yves remet deux Pioupioux défaillants à Olivier. Olivier recontactera Sencrop pour une offre.

Projets 2025

Olivier demande aux administrateurs de réfléchir à de nouveaux (grands) projets pour 2025.

Cinquantenaire FBVL

La FBVL fêtera ses 50 ans d'existence en 2026 et il convient de fêter cela.

Jean s'informe sur la partie administrative pour obtenir la dénomination « Royale ».

Un appel sera fait dans le Fly pour constituer un groupe de travail à cet effet.

La base de Beauvechain est une possibilité pour organiser une journée de vol et de fête.

Dirk et Bram D. sont déjà candidats pour participer au comité d'organisation.

Brevets - Formations

- Enrique Köll obtient le brevet temporaire d'Aide-Moniteur de parapente limité à l'école Airsport.

- Roby Houssa obtient le brevet temporaire d'Aide-Moniteur de parapente limité à l'école Airsport mais juste le temps d'un stage en attendant l'obtention de 85% à l'examen théorique sur le parapente le 5/11.

- Bert Adams peut faire son examen pour le brevet de Moniteur de parapente avec Olivier Gillot.

- Alexandre Bancel peut faire sa formation pour le brevet d'Aide-Moniteur de parapente avec Xavier Barbé. Son examen théorique sur le parapente de la FFVL, où il a obtenu 92%, est accepté.

- Joey Liberloo peut faire sa formation pour le brevet de Pilote Biplace de parapente avec Airsport.

Plaintes contre Mike Van Damme

Après avoir entendu Mike lors de la réunion précédente, les administrateurs reparlent de ce dossier.

Il est décidé qu'aucune sanction sera appliquée pour ces deux incidents mais qu'on enverra une lettre d'avertissement à Mike dans laquelle on lui demande un comportement irréprochable sur les sites belges ou étranger dans le futur, et où est mentionné que la prochaine plainte aura certainement des conséquences pour lui. Jean fera une proposition de texte et l'enverra à tous les administrateurs pour correction / modification / approbation avant envoi.

Prochaines réunions

Mardi le 19 novembre (zoom); Mardi le 17 décembre à Zaventem ; Mardi le 21 janvier à Zaventem.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 19 NOVEMBRE 2024

Présent : Olivier Georis, Jean-Yves Squifflet, William Sterckx Dirk Jordens, Bram Jordens, Lieven Paulissen, Arthur Reinhard, Pierre Balthazar, Julien Colle, Jean Solon (notules).

Excusé : Bram Declercq, Frédéric Tétart.

Membre effectif

Laetitia Lesenfans obtient le statut de membre effectif.

Assemblée générale

- La salle et le matériel audiovisuel est réservé.
- N'ayant pas eu d'autres candidats, le club Avia Airport se chargera du bar et de snacks, comme l'année passée. Les bénéfices des consommations iront au club, également comme l'année passée.
- Olivier et Jean prépareront la présentation pour l'A.G.
- Pierre demandera à Frédéric pour la présentation du nouveau site de La Roch'Ailes à Marcourt.
- Pierre Etienne tiendra une conférence sur le mental dans notre sport, il préparera une présentation en PowerPoint que William traduira en néerlandais. La conférence commencera à 21 h. Pierre (Balthazar) le contactera pour le lui annoncer et pour lui demander d'envoyer la présentation à temps à William.
- Horaire :
 - Examens théoriques : 15h.
 - Portes AG : 18h30.
 - AG : 19h30.
 - Conférence : 21h.

Fly

Les articles doivent parvenir chez Jean au plus tard fin de la semaine.

- Olivier relancera Thibault Voglet pour un article sur le BPO 2024.
- On relancera Frédéric pour un article sur Marcourt.
- Jean demandera les photos pour la journée de lancement de parachute.
- Jean-Yves enverra un article sur le BPO sport 2025.

Délai ultime: fin de la semaine.

BPO / BPO Sport

Le choix du BPO 2025 est tombé sur le site de Saint-Jean-Montclar (FR) du 5 au 17 juillet. Olivier déclare que l'organisation est en bonne voie.

Le BPO Sport aura lieu à Laragne (FR) du 23 au 29 août. Jean-Yves organise.

Olivier enverra le cahier de charge du BPO à Jean-Yves comme exemple.

BPO / BPO Sport (suite)

Jean-Yves demande de donner des « wildcards » pour le BPO 2026 aux trois premiers du BPO Sport 2025. Les administrateurs approuvent.

Afin d'obtenir une couverture répondant aux normes françaises, les administrateurs votent l'augmentation de 1.500.000 € à 2.500.000 € de couverture pour l'assurance « RC fédération » (risque aérien) moyennant une surprime de 380 € par année (pour tous les événements FBVL).

Coaching équipe nationale de parapente

Maxime Bellemin repropose un coaching (à distance) pour les championnats du monde en 2025, comme il l'a fait cette année pour le championnat d'Europe (coût : 1.512 €). Les administrateurs désirent d'abord recevoir une évaluation positive des pilotes de l'équipe sur l'expérience aux Européens, Olivier les contacte. Si l'évaluation est positive, les administrateurs sont d'accord de renouveler l'expérience.

Balises météo

Olivier a contacté Sencrop pour une offre de 3 à 5 balises, mais n'a pas encore eu de réponse.

Courrier Thibault Voglet concernant deux accidents lors d'une sortie club 'vol et marche'

Les administrateurs félicitent Thibault pour le rapport complet des accidents, qu'il a envoyé spontanément, ainsi qu'aux accidentés pour leur récit et les autres pilotes présents pour l'administration efficace des premiers secours. Certains nouveaux aspects de sécurité viennent à la surface pour de nouvelles pratiques de vol (marche ou vole, ...) qu'il y a lieu d'analyser en vue d'un article de sensibilisation dans le Fly.

Pierre demandera à Pierre Etienne et Thibault de faire cette analyse avec des recommandations de sécurité pour des sorties 'marche ou vole'.

Cinquantenaire FBVL

Jean s'est informé sur la partie administrative pour obtenir la dénomination « Royale », et il apparaît qu'il faut que l'association existe depuis au moins 50 ans, donc il faut tenir compte des délais entre la demande et l'octroi de la dénomination / l'événement qu'on organisera à cette occasion. Jean s'informerera auprès du palais.

(Suite sur la page suivante).

Cinquantenaire FBVL

William et Dirk ont déjà demandé si la base de Beauvechain est une possibilité pour organiser une journée de vol et de fête. Ils regarderont ce qui est possible. La date serait début septembre ou début octobre 2026.

William, Dirk, Bram D. et Bert Adams sont déjà candidats pour participer au comité d'organisation.

Projets 2025

- Balises ;
- 50 ans FBVL ;
- Sticker « sécurité » avec QR-code ;
- Zones de décollages délimités sur les sites ;
- Formation premiers secours en Français ;
- Compétitions de PA.

Brevets - Formations

- Hermes Foré a réussi son examen théorique sur la réglementation aérienne lors d'un examen oral.
- Roby Houssa a obtenu 86 % à l'examen théorique sur le parapente en vue de son brevet temporaire d'Aide-Moniteur de parapente limité à l'école Airsport qui est confirmé.
- Aaltje Aaten a obtenu le brevet temporaire d'Aide-Moniteur de parapente limité à l'école Ikarus.

Brevets – Formations (suite)

- Jan Bernaerts obtient son brevet d'Initiateur Treuil parapente.
- Greg Van Riet peut faire sa formation pour le brevet de Treuilleur parapente avec Avia Airsport.

AG de l'EHPU

Jean-Yves organise cette AG avec entre autres une soirée « gala » samedi soir le 1^{er} février, où il invitera Jean et Yves Borreman ainsi que leur compagne. Si d'autres administrateurs désirent être présent lors de cette soirée, les autres repas et/ou les réunions, il suffit de contacter Jean-Yves.

Jean-Yves proposera aussi un budget à la prochaine réunion, une partie est payée par l'EHPU mais le repas de gala est pour le compte de la FBVL. Si nécessaire, il pourra obtenir une avance sur les frais.

Championnat ou autre événement delta

Olivier s'inquiète du manque d'initiative par rapport au delta et l'absence d'un championnat national comme dans le passé. William contactera Tom Haagdooren pour comprendre les attentes des deltistes.

Prochaines réunions

Mardi le 17 décembre à Zaventem ;

Mardi le 21 janvier à Zaventem.

Rapporteur: Jean.

Journée de lancement de parachute Pick Up Club du 1 décembre

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

Lors de la clôture de ce Fly, seules quelques photos étaient arrivées. Visiblement encore un grand succès, nos remerciements aux membres du club Pick Up Club !



Journée de lancement de parachute Pick Up Club du 1 décembre



COTISATION ET ASSURANCE FBVL 2025

Nous vous invitons à régler votre cotisation et assurance(s) FBVL, ci-dessous les tarifs inchangés pour 2025

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.

	<u>Sans assurance (1)</u>	<u>Avec assurance (2)</u>
Membre normal	85 €	110 €
Première affiliation	70 €	95 €
Après le 31 août 2025	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 2024 au 31 décembre 2025.
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.

Responsabilité Civile pour la pratique du vol libre:

- Couverture maximale: 1.600.000 €.
- Franchise dégâts matériels: 150 €.
- Franchise **dégâts matériel de vol libre**: 300 €. Les dégâts au matériel de vol libre ne sont pas couverts si l'accident est dû à un atterrissage dans une zone de décollage.

Dégâts corporels suite à un accident de vol libre:

- **Décès** de l'assuré: 3750 €.
- **Invalidité permanente** de l'assuré jusqu'à 7500 € au prorata du taux d'invalidité (franchise jusqu'à 25 % de taux d'invalidité).
- **Frais médicaux** de l'assuré jusqu'à 2500 € (franchise de 150 €).
- **Frais de recherche et de sauvetage** de l'assuré jusqu'à 6000 €.

Extension territoriale:

Le monde entier à l'exclusion de: l'Afghanistan, l'Algérie (*), la Biélorussie, le Burundi, l'extrême nord du Cameroun, la République Centrafricaine, la Colombie (*), la République Démocratique du Congo, la Corée du Nord, la Crimée, l'Ethiopie, l'Iraq, l'Iran, Israël, le Jammu et le Cachemire, le Kenya, le Liban, la Lybie, le Mali, la Maurétanie, le Nigeria, le Pakistan, le Pérou, la Russie, la Somalie, la république du Soudan, la république du Soudan du Sud, la Syrie, l'Ukraine, le Yémen; les régions de Donetsk et de Lugansk en Ukraine, d'Abkhazie, d'Ossétie du Sud, le Nagorno-Karabach, le district fédéral du Nord Caucase, la province du nord du Sinaï (Egypte); et tous les pays sous sanction des Nations Unies.

(*) Pour l'**Algérie** et la **Colombie** la couverture est limitée aux vols en solo et uniquement aux détenteurs du brevet FBVL de Pilote. Tout vol de perfectionnement, d'instruction ou de biplace, ou toute variante de celui-ci, dans l'un des deux pays précités, n'est pas couvert.

PAYEMENT UNIQUEMENT PAR VIREMENT SUR LE COMPTE FBVL AVEC MENTION COMPLETE DU NOM ET DE L'ADRESSE (surtout si vous payez par un autre compte que votre compte personnel) ET POUR QUOI VOUS PAYEZ EXACTEMENT :

IBAN: BE41 3100 9022 1810 - BIC : BBRU BEBB - SWIFT BBRU BEBB 200

Couverture par l'assurance dès que votre paiement a été reçu sur le compte de la FBVL, une confirmation par mail sera envoyée dans les jours qui suivent le paiement si vous vous êtes également inscrit sur <http://www.fbvl.be/members/registration>

COUVERTURES COMPLÉMENTAIRES POSSIBLES

Pour pouvoir souscrire ces couvertures il est nécessaire de d'abord prendre l'assurance de base de la FBVL (avec votre cotisation FBVL).

Période de la couverture : du jour du paiement (au plus tôt le 20 décembre 2024) jusqu'au 31 décembre 2025.

Dégâts corporels suite à un accident de vol libre

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

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

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

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

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

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