

Fly!

Eté 2025

Votre magazine du vol libre en Belgique



129

INFOS

FÉDÉRATION BELGE DE VOL LIBRE (FBVL) ASBL

Association sans but
lucratif.

Moniteur Belge du 22
février 2005.

Numéro d'entreprise:
0416058635.

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

SECRETARIAT

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

SITE WEB

WWW.FBVL.BE

ORGANE D'ADMINISTRATION

PRESIDENT:

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

AUTRES ADMINISTRATEURS:

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

William Sterckx
016 203281
william.sterckx@telenet.be

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

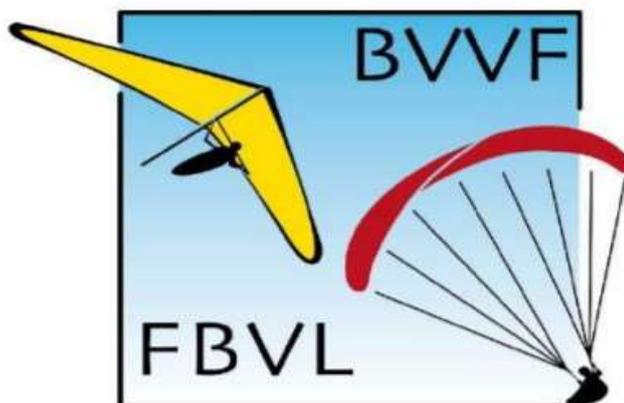
Julien Colle
0473689478
julien.colle@hotmail.com

Bram Jordens
0498017094
bramjordens@telenet.be

Lieven Paulissen
0479805295
lieven.paulissen@outlook.com

Arthur Reinhard
0479921208
arthur.targetevents@gmail.com

Aldine Aaten
aldine@ikarus.be



INFOS

FÉDÉRATION BELGE DE VOL LIBRE (FBVL) ASBL

Association sans but
lucratif.

Moniteur Belge du 22
février 2005.

Numéro d'entreprise:
0416058635.

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

SECRETARIAT

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

SITE WEB
WWW.FBVL.BE

TABLE DES MATIERES

4	Assurances RC fédération étendues aux clubs et écoles
5	Décès Eric Guldemont
6	Sortie d'hibernation pour La Roch'Ailes
7	Accès site de Marcourt
8	Début de saison et infractions espaces aériens
9	Voler en EBD, une bonne idée ?
10-11	Message de sécurité aéroport de Reims-Champagne
12-13	Humanitarian Pilots Initiative
14-15	Depuis combien de temps n'avez-vous pas renoncé à un vol ?
16-17	ICE-CODE.help, c'est quoi ?
18-19	26^{ième} Open international de PA à Vlora en Albanie
20-21	Ouverture officielle du site de l'Indien (Marcourt SE)
22	Assemblée Générale de l'EHPU en Belgique
23-30	Rapports des réunions de l'Organe d'Administration
30	Aldine Aaten : nouveau membre de l'OA
31-32	Cotisations et assurances FBVL - 2025

REALISE PAR L'ORGANE D'ADMINISTRATION DE LA FBVL

REDACTION : JEAN SOLON

Assurances R.C. de la FBVL étendues aux clubs et écoles agréées

Dans le passé et à plusieurs reprises l'OA de la FBVL a été interpellé par des représentants de clubs au sujet des assurances RC dites « organisateur ». À la suite de cela, la FBVL a renégocié les contrats d'assurance qui couvrent la Responsabilité Civile de la fédération pour les étendre à la RC des clubs et écoles agréées par la FBVL.

Par le passé, des événements organisés par les clubs ou écoles pouvaient déjà être assurés, mais en passant par une méthode un peu particulière consistant à les organiser comme étant des « événement FBVL », donc en collaboration avec la FBVL. Ceci nécessitait une demande au préalable de collaboration, une notification auprès des assureurs, et clairement entravait l'esprit d'initiative venant du terrain.

Aussi a-t-on posé la question sur les responsabilités lors de sorties club, de sessions de pliage de parachute de secours, d'évènements type « précision d'atterrissage »,... bref, ce qui peut être regroupé sous le terme de « risque aérien ».

Les polices d'assurance de la FBVL ont été modifiées en ce sens et **la FBVL prendra en charge la surprime de presque 2000 €** pour la partie risques aériens, et ce pour l'entièreté des clubs et écoles agréées par la FBVL.

Il ne s'agit PAS de la responsabilité lors de **l'enseignement** du vol libre, cela est en effet déjà

couvert par l'assurance « membres » si l'enseignant breveté ET l'élève sont assurés par cette assurance (uniquement possible au sein d'une école agréée par la FBVL).

Pour les risques dit non-aériens, il s'agit d'une toute autre assurance. Là nous avons obtenu que les **clubs agréés par la FBVL** puissent être couverts moyennant une surprime annuelle par club à assurer (**donc malheureusement pas pour les écoles, qui devront continuer à organiser des événements pour le compte de la FBVL, avec donc la FBVL comme organisateur**).

La FBVL prenant déjà en charge les risques aériens, les administrateurs ont décidé de donner la **possibilité aux clubs agréés par la FBVL de souscrire cette couverture en payant 70 €** sur le compte en banque de la FBVL avec mention « Assurance RC club risques non aériens » et bien sûr du nom du club si le paiement ne se fait pas d'un compte du club. La FBVL transmettra les noms des clubs concernés à l'assureur dès le paiement de la prime sur le compte FBVL.

Ce courrier a déjà été envoyé aux clubs et écoles il y a quelques semaines et plusieurs clubs ont déjà souscrit cette couverture.

Il n'y a rien d'obligatoire à ce niveau, beaucoup de clubs ont déjà une telle assurance. Charge à chaque club de faire son choix.

L'OA

BPO 2026: appel à candidature

Cher membres,

le BPO 2025 doit encore avoir lieu, mais il n'est jamais trop tard pour préparer la suite. Pensons à 2026.

Organiser de tels événements, ça prend du temps, et bien souvent il faut se mettre au travail dès le mois de Septembre.

C'est ainsi que nous faisons appel aux volontaires, que ce soit clubs ou groupe de pilotes, pour l'organisation du futur BPO 2026.

Si vous êtes intéressés, n'hésitez pas à contacter le secrétariat, nous pourrions répondre à vos questions, vous fournir une grande quantité d'informations (fichier d'estimation de budgets, cahier de charge, contacts...)

L'OA

Décès Eric Guldemont

Chers amis,

Ce 3 mars, Eric Guldemont (connu sous le nom d'Eric « l'Architecte ») est décédé lors de son hobby bien-aimé, le parapente. Malaise en vol, une soirée de soaring à Aglou - Maroc, avec des amis, s'est avérée être son dernier vol à l'âge de 57 ans.

Dent de Crolles, Mont-Blanc, Le Grand Replomb, Le Glandasse, Pic de Morgon, Col des Frêtes, La Tournette, L'Ebaudiaz, Dormillouse, Sierra Nevada,... On pourrait continuer comme ça pendant un moment ! Depuis 20 ans, nous avons faits les plus beaux sommets de montagne ensemble en marche ou vole ou juste en volant !

Eric a été membre d'ikarus.be pendant près de 20 ans, actif avec sa « Bande d'Eric » (amis volants), aide-moniteur, pilote biplace et surtout aimé en tant que personne ! Nous sommes très choqués. Eric était l'un de mes meilleurs amis, un compagnon de vol pour la vie. Il va nous manquer énormément ! Nous



sympathisons avec sa famille, ses amis, ses connaissances et ses nombreux amis volants.

Nous souhaitons à tous ceux qui portaient Eric dans leur cœur beaucoup de force pour supporter leur perte. 🪂❤️



Les pilotes ne meurent jamais, ils volent juste plus haut !

Cris Claessens

L'équipe IKARUS.BE

Ceux qui souhaitent exprimer leurs condoléances peuvent le faire via le registre de deuil en ligne sur ikarus.be/eric.

Sortie d'hibernation pour La Roch'Ailes

Oh, il s'agissait d'une hibernation très studieuse, qui nous a permis d'organiser diverses formations théoriques et un pliage de secours : on reste rarement inactif à La Roche, même en dehors de la période de vol.

Mais les 13 et 28 avril, les tronçonneuses et les débroussailluses ont quelque peu troublé la quiétude des sites de Maboge et Corimont pour le premier jour, de Marcourt Est et Sud-Est la deuxième fois.

Les volontaires avaient, à deux reprises, répondu présents en nombre pour assurer à nos sites leur nécessaire toilette de printemps.

Remarquons que les sites se seront montrés reconnaissants, offrant à de nombreux pilotes quelques beaux cross dans les jours qui suivirent.

Pour le comité de La Roch'Ailes, Pierre-Eric.



Accès site de Marcourt

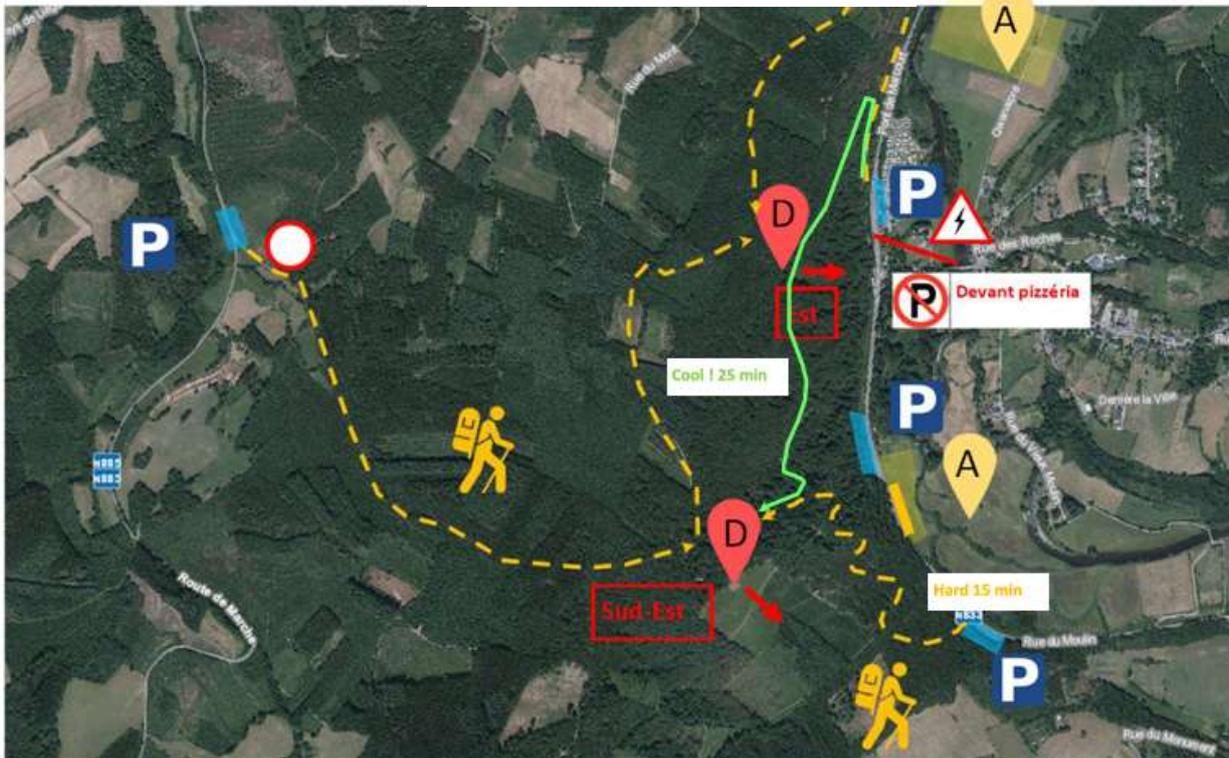
La DNF demande d'éviter les accès en voiture jusqu'au décollage de Marcourt. Privilégier la montée à pieds (rapide) ou se garer à l'entrée du bois.

En période d'herbes hautes, on ne peut plus que poser le long de la route sur l'atterrissage sud de Marcourt.

Marcourt : accès

Chemin cool : 25—30 minutes

Montée alpine hard : 15—20 minutes



Atterrissage Sud : Respectez les zone d'atterrissage et de pliage



Début de saison et infractions par rapport aux espaces aériens

Cher membres,

La saison 2025 a démarré en fanfare avec une succession de périodes de beaux temps et des conditions de vol exceptionnelles. Les vols se sont multipliés, les départs en cross sont quotidiens et les récits de beaux vols sont légion.

Hélas, ces conditions exceptionnelles (avec des plafonds allant parfois à plus de 2500m) ont été accompagnées par un certain nombre d'infractions.

Début Mars, la Composante Air nous contacte, une voile à dominante blanche a été observée à 3 reprises par l'équipage d'un A400M dans la TMA de Florennes. Les observations n'ont pas pu établir s'il s'agissait d'un parapente ou d'un paramoteur. Il faut savoir que ce jour-là, avait lieu la cérémonie de passage de commandement de la base. Étaient sur place une partie de l'état-major, et en l'air un A400M, deux F16 Belges, deux F35 Néerlandais et un ravitailleur A330 MRTT.

Bref, comme début de saison, ça partait fort.

Fin mars, plusieurs témoignages font état d'un vol au-dessus de 4500ft alors que les GAA n'étaient pas encore actives (elles ne le sont qu'à partir d'Avril). Et de deux.

Courant Avril, un pilote entre dans le cylindre de l'aérodrome de SPA. Bien que cette zone ne nous soit pas interdite, un gentlemen's agreement existe afin que nos pilotes n'interfèrent pas avec les activités de largage de parachutistes (la raison de sécurité semble évidente). Le pilote a assumé son erreur et s'est conduit en adulte responsable en contactant spontanément l'aérodrome. Il en ressort que les gestionnaires de SPA sont même prêts à se mettre sur une fréquence radio qui nous est accessible afin d'améliorer la cohabitation de nos deux activités.

Je profite de cet exemple, car il illustre parfaitement le fait qu'en étant ouvert et en assumant ses erreurs, la dialogue est toujours

possible et que, bien souvent il en ressort même des avancées.

Début Mai, quelques pilotes mordent dans la TMA de la base aérienne de Spangdahlem, ce qui n'est pas l'idée du siècle.

Bref, l'idée ici n'est pas de jeter l'opprobre sur tel ou tel pilote. Des erreurs, il y en a eu, il y en aura encore. Ce qui serait moins défendable serait que s'installe un certain « je m'enfoutisme » voire une égoïsme que n'a plus sa place dans notre milieu.

Le « vol libre » ne signifie pas que tout est permis et que c'est le far-west.

L'immense majorité de notre communauté a fait d'énormes efforts ces dernières années et ces efforts ont porté leurs fruits. Les divers interlocuteurs (Skeyes, DGTA, Armée,....) nous ont accordés leur confiance sur cette base et nous pouvons profiter d'un terrain de jeu agrandi via les GAA. Mais cette confiance implique quelques devoirs.

Certes, une partie des pilotes ne sont pas membres de la FBVL, c'est pourquoi nous communiquons largement sur le sujet après des autres fédérations voisines (DHV, FFVL,....).

Les représentants des autres communautés ne nous demandent pas d'être parfait, des erreurs ça arrive, mais nous devons agir en adultes responsables et assumer nos erreurs et faire en sorte qu'elles ne se reproduisent pas. Il en va de notre crédibilité à tous et de la défense de notre espace de jeu.

A nouveau, nous ne sommes pas dans une chasse aux sorcières, le Conseil est partisan d'une approche éducative et informative, aussi nous vous demandons de veiller, par vos actes, à ne pas mettre la FBVL dans une position où elle devrait, sous la pression extérieure, prendre d'autres mesures.

Nous vous souhaitons à tous une excellente saison 2025.

Voler en EBD : une bonne idée ?

Les mois d'avril et début mai (à l'heure où j'écris ces lignes) nous ont apporté leur lot de belles journées.

Durant l'une d'entre elles, j'ai eu la chance d'être disponible au parapente, et un vent prometteur du Sud m'a amené à dérouler ma voile sur le déco de Coo.

Mes vols cross du Sud sont pour moi plus rares, et j'ai eu cette fois la chance de pouvoir partir faire un beau cross.

Le thermique de départ était bien couché et m'a amené à proximité du domaine de Bérinzenne, d'où j'ai pu poursuivre mon vol sur quelques dizaines de km.

Après Bérinzenne, mon bon vieux Flymaster m'indique que je rentre dans la zone de Spa, une zone classifiée 'Danger', ma formation XC est claire pour moi, j'anticipe donc ma traversée de la zone en portant une attention particulière aux avions et parachutistes et en évitant de passer à la verticale de la zone d'atterrissage, c'est plus courtois !

Je ne suis moi-même pas parachutiste et j'ignorais donc que pour des raisons de sécurité, les rotations de drops de parachutes s'arrêtent lorsqu'un parapente entre dans la zone.

D'où la rédaction de ce court article.

Peu après mon atterrissage, j'ai rapidement été mis au fait de ce que ma traversée a impliqué pour les parachutistes en cette journée de thermiques bleus.

Un appel de ma part avec un parachutiste a permis d'expliquer la situation, et ses éclaircissements m'ont permis de comprendre l'impact d'une traversée de cette zone.

Carte : AIP Belgium

Cet incident est maintenant clos et nous avons évalué ensemble les possibilités que nous pourrions développer pour communiquer avec la tour de contrôle en cas de risque de traversée.

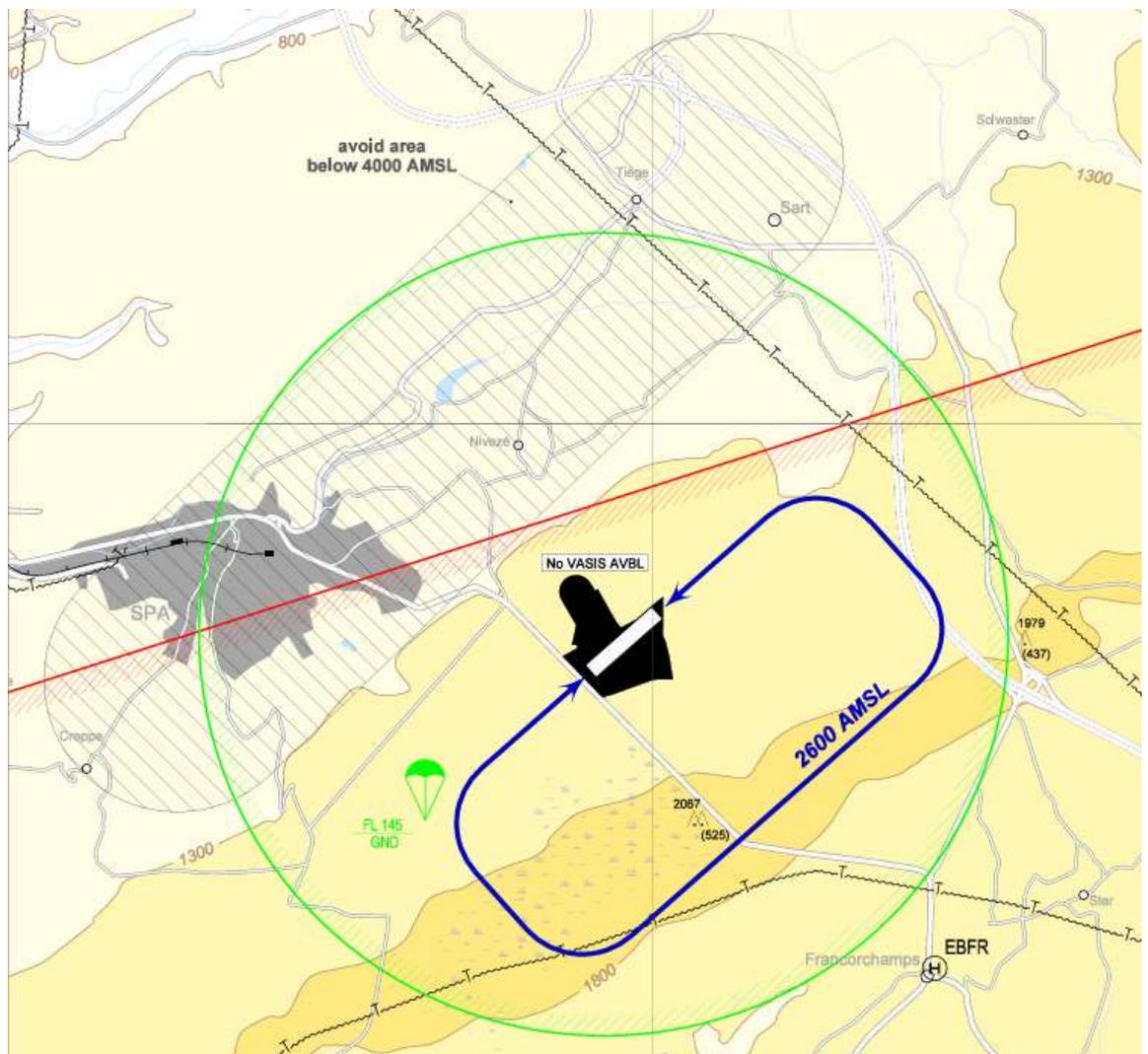
Nous allons évaluer avec Aeroloisirs, en charge du décollage de Coo Sud – aire de décollage qui est la plus encline à faire décoller des pilotes dans la direction de Spa, comment communiquer avec la tour de contrôle, puisque d'après les parachutistes, un passage pourrait être possible sans gêner les rotations, pour peu qu'il se fasse au bon moment. Cela sera-t'il possible ? Nous le verrons avec Aeroloisirs !

Il nous arrive de faire des erreurs, même de bonne foi, et je ne peux qu'inviter les parapentistes à faire preuve de transparence et à communiquer dans ce genre de cas.

J'espère à travers ce bref article avoir pu faire partager ma découverte avec les pilotes susceptibles de se diriger vers cette zone.

Bons vols !

Fabrice Doignie



Message de sécurité relatif à l'aéroport de Reims-Champagne

Nous vous écrivons ceci à la demande du club « Icarus Club Ardennais », gestionnaire du site de parapente de Létanne dans les Ardennes françaises. Site bien connu et fréquenté par beaucoup d'entre vous et sur lequel un accueil chaleureux nous est à chaque fois réservé. Des manches du « BAPO » y ont déjà été réalisées par le passé.

Son président, M. Jacques DEGLAIRE, nous a contacté afin de nous sensibiliser à la présence de l'aéroport de Reims-Champagne qui est situé au SE de Reims, à quelques km de la ville et exactement sur l'axe des vols de cross au départ du site.

(Suite sur la page suivante).

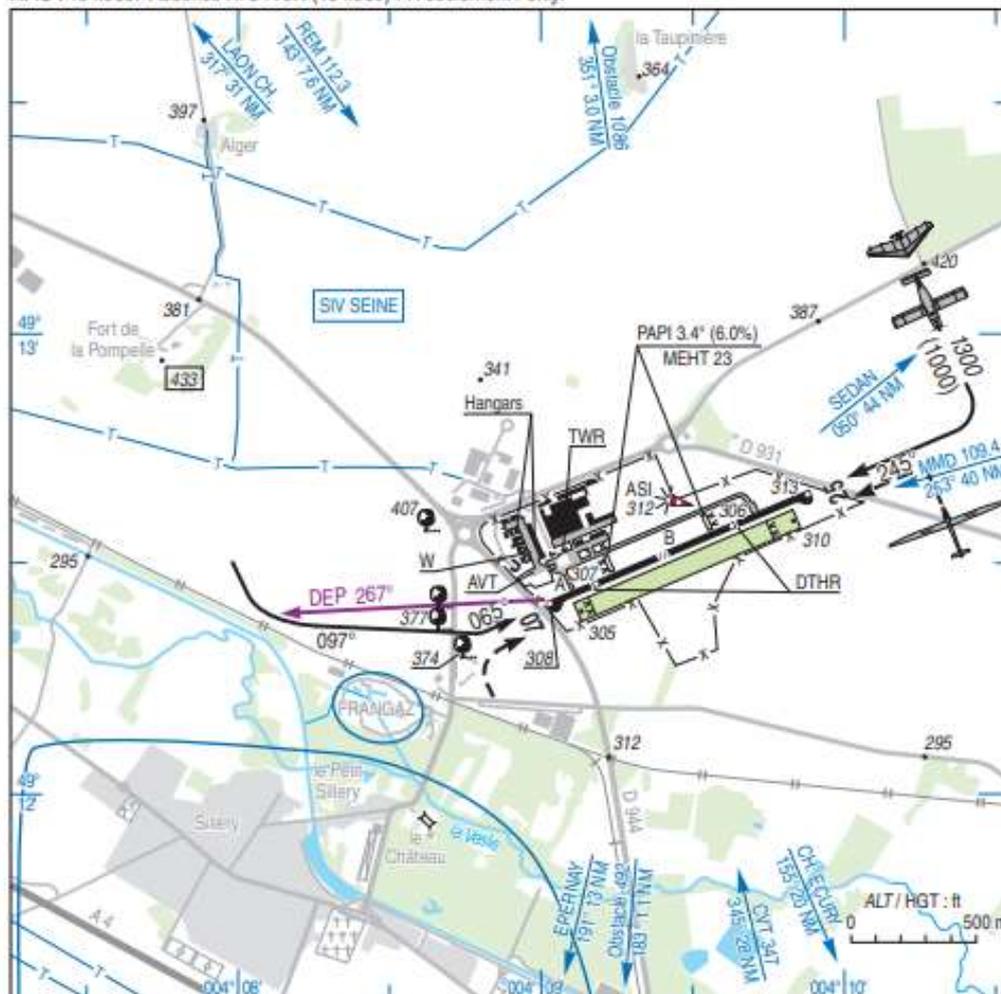
ATTERRISSAGE A VUE Visual landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic
25 JAN 24

REIMS PRUNAY AD 2 LFQA ATT 01

	ALT AD : 313 (12 hPa) LAT : 49 12 31 N LONG : 004 09 24 E	LFQA VAR : 2°E (20)
--	--	-------------------------------

APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : 134.930. Absence ATS : A/A (134.930) FR seulement / only.



RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
07	065	1150 x 30	Revêtue Paved	16 F/C/W/T	1110 (1)	1110 (1)	945 (1)
25	245				1110 (1)	1110 (1)	795 (1)
07R	065	996 x 78	Non revêtue Unpaved	-	996	996	935
25L	245				996	996	834

(1) Voir / see TXT 01

Aides lumineuses :
RWY 07/25 : BI
PCL

Lighting aids :
RWY 07/25 : LIL
PCL

En effet, le club « Icarus Club Ardennais », a eu à déplorer il y a 2 ans, et de nouveau cette année, des vols de parapentes dans le circuit d'atterrissage des avions à l'aérodrome. Les vols en question étaient partis de Létanne. Ces incidents n'ont pour l'instant pas eu de conséquences mais ont généré des procès-verbaux et des remarques de la gendarmerie des transports aériens.

Ces incidents sont bien souvent liés à une méconnaissance de la présence de l'aérodrome et des contraintes y afférent. En effet cet aérodrome accueille plusieurs centaines de vols par an, dont des avions à réaction. L'aérodrome dispose également d'une zone AFIS.

La carte « VAC » ici affichée nous indique que le circuit d'approche de vols motorisés se situe au NORD de celui-ci (l'approche planeurs se fait par le SUD). De plus, il est fréquent que des activités de voltige et de parachutage y aient lieu. Tout ceci doit vous inciter, chers membres, à une préparation encore plus soignée de votre vol afin d'éviter de vous retrouver dans cette zone.

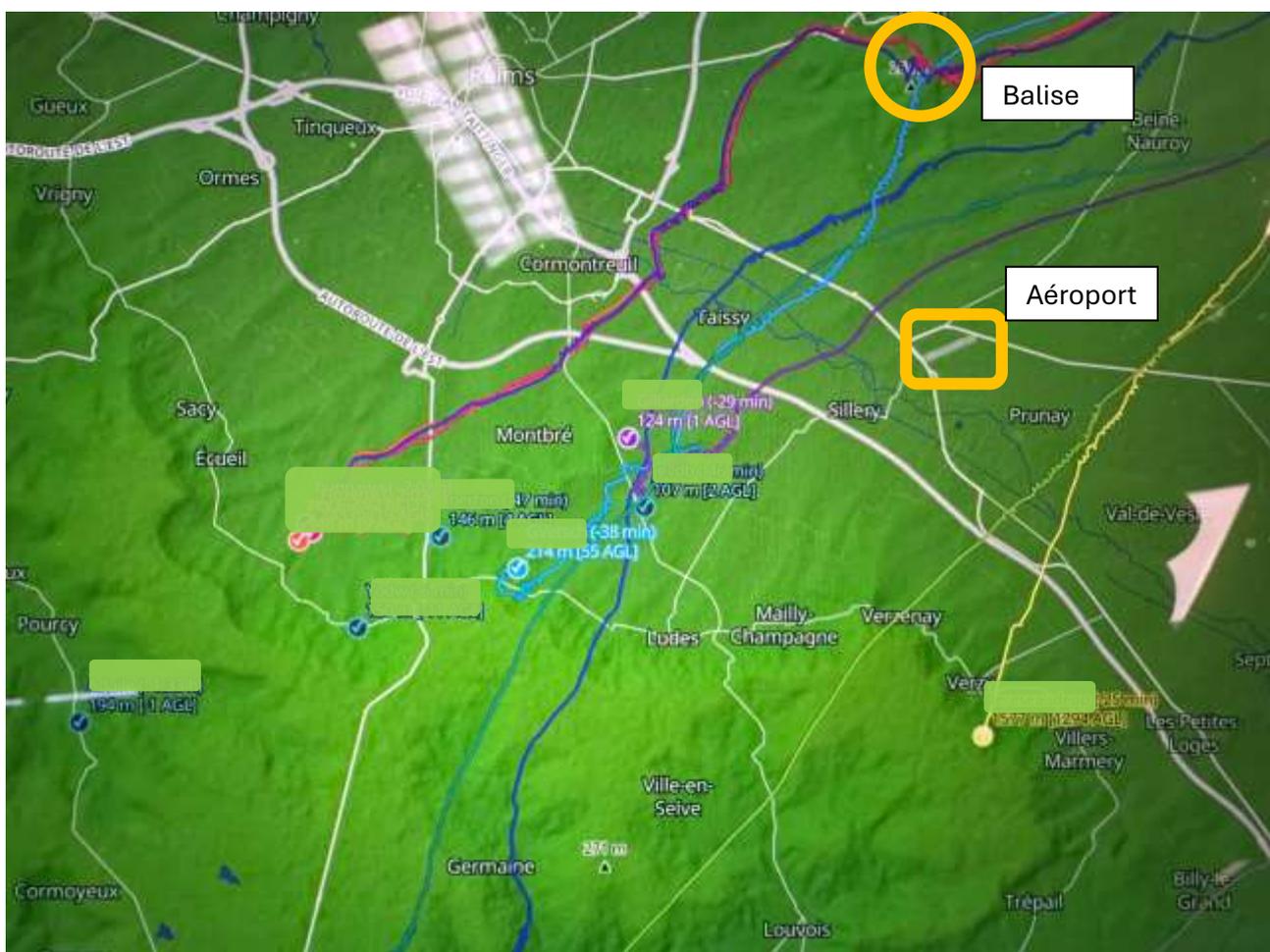
Chaque année qui passe nous démontre que vous êtes de plus en plus attentifs et respectueux de

l'environnement dans lequel nous volons, et la FBVL vous en est reconnaissante. Fort de ce constat, je suis certains que vous prendrez les mesures nécessaires. Il en va de votre sécurité, de celle des usagers de l'aéroport mais il en va également de la pérennité du site de Létanne, dont les membres s'investissent sans compter. Il est de notre devoir de faire en sorte qu'en tant qu'invités, nous fassions preuve de la plus grande vigilance.

Nous sommes heureux de nous rendre là-bas quand le vent vient du secteur EST, faisons en sorte que le site perdure.

Pour information, Bertrand a placé une balise « BPC » au NORD, décalée de l'axe direct. L'encoder dans votre instrument doit vous permettre de contourner la zone par le NORD. Vous pouvez bien sûr opter pour un passage plus au SUD. Cette balise est-elle assez au NORD ou pas ? Nous en discutons avec Bertrand qui, nous le savons, est très investi dans le respect des règles et législations.

A titre d'exemple, voici un comparatif de traces, avec d'un côté des vols qui font le crochet par le NORD et d'autres non.



Humanitarian Pilots Initiative (réutilisation de vieux parachutes de secours)

J'espère que vous allez bien. Ces deux dernières semaines ont été incroyablement riches en apprentissages et en émotions ! Nous avons non seulement pu tester notre système SVAS en conditions réelles, mais aussi former avec succès de nouveaux dropmasters en dehors de HPI.

Dans l'ensemble, la mission avec Médecins Sans Frontières a été un véritable succès – en plus des 4 tonnes de matériel humanitaire livrées pour lutter contre une épidémie grandissante de choléra, et elle nous a même permis d'établir un nouveau record... de parachutage d'œufs ! Cette fois-ci, nous avons largué **60 œufs crus** (oui, soixante !) Verdict : **ils sont tous arrivés dans le même état qu'au départ**. Un succès total ! C'est une fois de plus la preuve que des denrées humanitaires vitales peuvent être larguées en

toute sécurité avec les parachutes que nous récoltons.

Nous avons également réalisé un test de la « chaîne froide », en parachutant des ampoules de vaccin réfrigérées pour vérifier si la température était bien maintenue tout au long du processus. Là encore, **mission accomplie !**

En seulement **six vols**, chaque équipe de "dropmaster" entraînée est désormais capable d'effectuer des largages sûrs et précis.

SVAS a prouvé son efficacité, et nous espérons pouvoir l'utiliser de plus en plus souvent là où il est le plus nécessaire. Notamment, de Mai à Octobre, pendant la saison des pluies au Sud Soudan.

Quelques moments forts en images :



Paguir, une de nos dropzones. Photo: Mirko Strugar.



Le marais Sud-Soudanais, à perte de vue.

Photo: Damien Van Oost.



© Humanitarian Pilots Initiative/Sophie Schüler

Un largage en cours



© Humanitarian Pilots Initiative/Sophie Schüler

Un atterrissage réussi

Un immense merci pour votre soutien !
Sans vous et toutes les autres personnes qui nous accompagnent, nous n'aurions jamais pu aller aussi loin.
À très bientôt et encore merci !

Damien & l'équipe HPI

Humanitarian Pilots Initiative (HPI)

www.hpi.swiss

Pour la récolte de parachutes, ils peuvent être directement envoyés par la poste à l'adresse suivante :

SVAS HPI Corderie SMITS-HENIN
Av. de la Couronne 236B
1050 Ixelles

Depuis combien de temps n'avez-vous pas renoncé à un vol ?

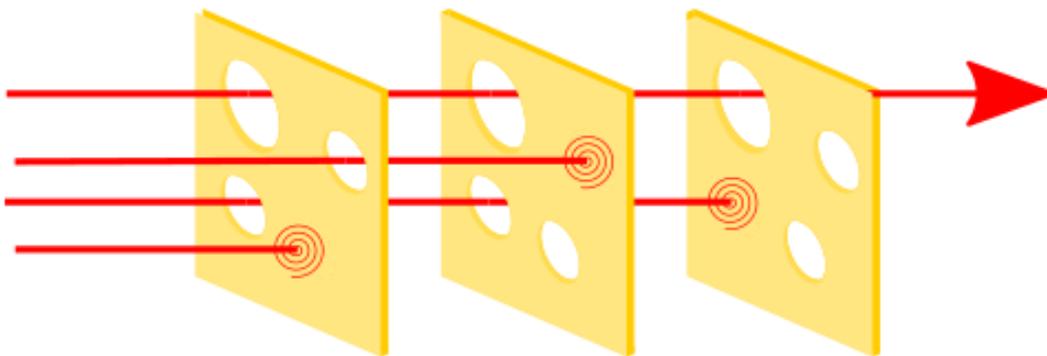
Ou : la sécurité pour le pilote talentueux

Vous avez besoin d'un marqueur rouge pour lire cet article.

Je me tourne vers le bon pilote EN-B. Le pilote qui a terminé sa formation il y a (quelques) années, et qui a peut-être déjà volé son premier cross de 50 km.

Il thermique déjà bien en local, vole 3 semaines par an et fait ses premiers vols de distance. Il vole entre 30 et 80 heures par an. Il contrôle sa voile et a en fait très peu vécu en termes d'expériences anxiogènes. Il a déjà un SIV derrière lui. « Le parapente est un sport sûr si vous respectez les règles », est-il convaincu.

Ce pilote peut être sûr qu'il pourrait avoir un accident. Ce n'est tout simplement pas encore arrivé parce que les trous dans les tranches de fromage suisse n'ont jamais été alignés.



Le modèle du fromage suisse dit que nos mécanismes de protection peuvent être vus comme des tranches de fromage. Habituellement, les tranches sont superposées les unes sur les autres de sorte qu'il n'y a pas de trou aligné par un autre trou. Mais parfois...

Si les tranches sont superposées et que vous pouvez quand-même voir à travers les tranches de fromage quelque part, alors un accident se produit. Souvent un accident dont les autres pilotes disent souvent à juste titre par la suite : « 100 % d'erreur de pilotage ». YouTube en est remplis.

Cela marche aussi dans le sens inverse, si 1 des trous n'aurait pas été là, l'accident aurait été évité.

Chaque tranche de fromage représente 1 de nos défenses contre un accident : encerclez de rouge tout au long de cet article les « trous » auxquels vous êtes sensible, ou par lesquels vous vous êtes déjà fait attraper.

En gardant les trous aussi petits que possible, vous réduisez le risque d'accident. Parce qu'en tant que pilote, vous ne pouvez pas tout contrôler, il est important de renforcer les mécanismes de protection que vous pouvez influencer autant que possible. Les pilotes plus expérimentés ont une meilleure protection contre des accidents, car ils ont des trous plus petits dans leurs tranches de fromage, mais attention, ces trous peuvent toujours s'aligner malencontreusement, de sorte qu'un accident se produit quand-même !

Ci-dessous, nous discutons de nos mécanismes de défense en tant que pilote : les tranches de fromage.

1. Le bon état d'esprit, le bon état mental et les conditions tertiaires devraient nous aider à faire le choix de voler ou non.

1.a. Des conditions tertiaires qui augmentent l'envie de voler :

Cela fait si longtemps que je n'ai plus volé, je n'ai pas beaucoup de vacances, j'ai conduit loin jusqu'au site, j'ai payé l'accès au déco ou la navette, je n'ai plus de voiture au déco pour descendre, je suis pressé, je participe à une compétition, j'ai annulé

mes obligations familiales pour cette journée, j'ai pris des congés,...

Souvent, « ne pas voler » n'est plus une option. L'engagement est trop grand.

1. b. Pièges dans son propre état d'esprit : je suis compétitif, enthousiaste, ambitieux, jaloux, souvent déçu, cherchant à me venger d'un échec précédent, je suis courageux, talentueux, toujours le premier dans les airs...

Ce sont les gens qui laissent leur ego déterminer s'ils doivent voler. Leur propre motivation les pousse à prendre plus de risques en vol.

Tout courage n'est que hubris. Simplement, on parle d' « hubris » lorsqu'il y a un accident.

1.c. Pièges de l'état mental: il existe un acronyme: IMSAFE. Chacun des mots suivants devrait être un frein pour commencer. Maladie, médicaments, stress, alcool, fatigue, émotions...

Nous volons souvent pour échapper à nos soucis, mais si vous ne pouvez pas vous concentrer sur le vol à cause de vos soucis, profitez simplement de la nature et de la compagnie au déco.

2. Les facteurs environnementaux doivent être bons. Votre évaluation est votre défense. Si vous avez déjà volé dans l'une des conditions suivantes, encerclez ces trous dans votre fromage ci-dessous. Les pièges au déco : vent fort, turbulences, vent de travers, risque de pluie, risque d'orages dans les prévisions,... Mais la météo est également importante pendant le vol. Est-ce que ça change ? Fronts, surdéveloppement, changement de direction du vent dans la vallée, monter dans le nuage,...

Le temps est changeant. Soyez à l'heure au déco pour surveiller la météo et continuez à regarder et à écouter pendant au moins 15 à 30 minutes. Ainsi vous savez également comment se comportent les thermiques.

3. Vos compétences sont un grande défense. Nous avons appris les bonnes habitudes, mais lentement de mauvaises habitudes s'incrument qui ne sont pas punies. Vous avez vu quelque chose sur YouTube ou Instagram ? Ça avait l'air cool. Faut aussi l'essayer. Et si ça ne se passe pas mal, c'est quand même une bonne technique, n'est-ce pas ??? Nos voiles d'aujourd'hui pardonnent bon nombre de ces erreurs, mais inconsciemment cela fait de nous un pilote moins en sécurité. Si vous avez déjà rendu coupable de l'une des choses suivantes : encerclez ce qui s'appliquait.

3.a. Au décollage :

les sangles de jambe pas correctement accrochés, distrait pendant la préparation, pas assez de pression sur la ceinture, pas de contrôle visuel de la voile, tourner dans le mauvais sens lors de décollage face voile, toucher le sol en étant assis dans la phase d'accélération, interrompre le décollage trop tard, se précipiter du déco, ne pas garder son cap de vol.

Le maniement au sol doit être entretenu. Tant que vous n'êtes pas le meilleur décolleur de l'aire de décollage, vous avez encore du travail à faire avec les défis du maniement au sol d'André Bandarra : <https://andrebandarra.com/ghc>.

3.b. Pendant le vol :

trop peu de contrôle de la voile (fermetures), pas de bonne technique de descente, nouvelle voile, oubli ou mauvais réglage des instruments, mauvaise préparation pour le vol XC, vouloir suivre des amis ou de meilleurs pilotes, aucune conscience de la direction du vent, voler trop tard vers l'atterro, suivre les autres trop bas, dériver avec une bulle faible, aucune conscience des endroits sous le vent, brise de vallée, venturi, prendre des virages en freinant sans poids, prendre des virages avec la voile derrière soi, ne pas regarder avant de prendre un virage, ne regarder qu'à la même hauteur et pas et haut en en bas, voler trop lentement, évolution de la météo non surveillée pendant le vol, saisir les élevateurs, atterrir au sommet inutilement ou voler inutilement près du relief.

Si cela monte également plus loin du relief, assurez-vous de profiter de cette sécurité gratuite.

3.c. Lors de l'atterrissage :

vol long donc être fatigué, ne garder qu'un plan A, utiliser un atterrissage ou un atterrissage inconnu, trop peu de vitesse à l'atterrissage, ne pas tenir compte des vents forts (danger de vrille après la jambe vent arrière), turbulences, gradient de vent, « battement », vouloir atterrir sur la cible.

Vous êtes filmé. Faites l'atterrissage le plus ennuyeux imaginable: un circuit prévisible avec beaucoup de vitesse en finale.

Et note à moi-même: ne pas laissez tomber sa voile dans les barbelés !

Conclusion :

Eh bien ? Combien de trous y a-t-il dans votre fromage ? Vous ne pouvez pas éviter tous les pièges si vous voulez faire un beau vol. Mais si vous misez vos « jetons de risque » sur la table de roulette du vol libre, ne le faites que si vous pouvez gagner une beau vol. Ne prenez aucun risque pour une vol plané ou un petit « plouf ».

Bram Declercq

ICE-CODE.help c'est quoi ?

C'est le projet d'un parapentiste, mais pas que !

Tout a commencé avec un appel téléphonique, on m'appelait pour me demander des informations sur un pilote, si j'avais par hasard son nom complet, et éventuellement le numéro de sa femme ...

Le hasard des choses à fait que oui, mais je me suis dit comment on fait en temps normal ?

Et c'est là que l'idée a germé il y a 1 an et demi maintenant. Mais tu pourrais te demander ce qui se passe depuis 1 an et demi ?

On a d'abord fait des recherches pour comprendre si l'idée pouvait prendre forme, je me suis rendu compte qu'en Europe, 59% des gens ne savent pas que c'est le 112 qu'il faut appeler en cas d'urgence...

Et bien j'ai d'abord commencé à réfléchir dans mon coin, et puis j'en ai parlé avec un de mes meilleurs amis qui a un peu plus de connaissances en informatique que moi, et puis on a réfléchi à ce qu'il fallait pour mettre tout cela en place. Et tout ça ne se fait pas en deux jours... Le plus important c'est de trouver les personnes avec qui travailler, celles qui s'impliquent à 100% et en qui on donne toute notre confiance en échange de leurs savoir-faire.

Et comme ça ne se fait pas en un claquement de doigts, comme on a droit à l'erreur, nous avons dû être patient,



prudent et prendre du recul pour pouvoir mieux avancer main dans la main avec les bons partenaires.

Cette fois on a trouvé, on s'est fait aider un peu aussi, mais là on avance, et on touche le projet presque du bout du doigt. Il devient concret, on a les premiers prototypes, on commence à présenter le projet, et la FBVL devient même partenaire du projet, ils acceptent de devenir les premiers clients pour que les membres puissent être les premiers bénéficiaires de ce nouveau système que nous sommes

en train de mettre en place!

Ils vont prendre en charge une partie du prix du stickers pour chacun des membres de la fédération !

Mais l'idée c'est quoi ?

C'est de créer un sticker à coller sur son casque !

Attention, pas n'importe quel sticker! Un sticker intelligent ! Composé de deux parties, la partie avec le QR code, et une partie qui protège le QR code des regards indiscrets, mais qui demande d'appeler le 112 en cas de besoin.

Celui-ci permettra d'aider les secours à votre prise en charge si jamais vous deviez avoir un accident.

Mais comment ?

Vous allez recevoir un Email de la fédération avec un lien pour être les tout premiers à pouvoir commander les stickers

Au prix de 7,50 € dont 2,50 € seront pris en charge par la FBVL au lieu de 12,50 € qui sera le prix public.

Ce qui veut dire que pour 5,00 € vous recevrez votre stickers livré à la maison ! Et vous aurez la possibilité d'en acheter d'autres pour le prix de 7,50 € au même moment.

Alors premièrement il faudra commander le sticker sur notre site internet ! Et mettre votre numéro de membre FBVL dans la case code de réduction.

Ensuite, créer une fiche d'identification qui permettra de lier vos informations et le QR code unique qui se trouve sur votre sticker.

Ensuite, coller le sticker sur le sommet de votre casque.

Il y a une bonne raison à cela, c'est que si vous avez un accident, les secours vont effectuer un maintien de tête, et auront du coup le nez sur votre sticker avec vos informations utiles !

Mais aussi la localisation de la personne qui scanne et une demande d'appeler le 112 !

Quelles sont ces informations ?

- Une photo, pour vous identifier
- votre nom et prénom
- votre date de naissance et votre âge
- les langues que vous parlez
- votre taille
- votre poids
- votre groupe sanguin
- vos antécédents médicaux
- vos allergies
- les médicaments que vous prenez actuellement
- votre médecin traitant
- vos personnes à contacter en cas d'urgence

Toutes ces informations seront à tenir à jour sans quoi le système ne sera pas d'une grande utilité !

Et dans le sticker se trouve une puce NFC qui permettra de récupérer les informations même hors réseau !

Il est important d'en parler autour de vous, d'expliquer à vos amis avec qui vous volez que ces informations se trouvent dans ce sticker.

Ces informations peuvent grandement aider à votre prise en charge, faire gagner un temps précieux, éviter les erreurs, et du coup permettre une meilleure récupération après accident.

Ces stickers vous les recevrez livrés chez vous à la maison !



Pour l'instant nous sommes en train de finaliser notre plateforme, nous attendons aussi la livraison des stickers et de l'imprimante. Ils sont en chemin !

Bientôt, vous serez les premiers à porter les stickers sur votre casque, même si nous espérons que vous n'en aurez jamais besoin!

Allez faire un tour sur notre site internet:

www.ice-code.help

Fly Safe !



26^{ème} Open international de PA à Vlora en Albanie

Une équipe nationale belge de PA est née ?

Début mai s'est déroulé en Albanie sur le site de bord de mer la 26^{ème} compétition de PA de Vlora, une ville balnéaire en plein développement touristique du sud de l'Albanie. Ses grandes plages, ses deux sites de vol à 400 m et 680m offrent un potentiel de vol en thermo-dynamique intéressant. Ces grandes plages assurant un posé facile et la proximité des bars et restaurants en font une destination parfaite pour le parapente en famille.

Cette année, j'ai convaincu Cris de Ikarus, un ancien élève, aujourd'hui moniteur, de nous rejoindre à cette compétition. Guillaume, déjà mordu par le jeu de la PA était présent aussi. François Leveau nous accompagnait également pour découvrir pour la 1^{ère} fois une compétition internationale de PA. Il restait aussi pour la semaine suivante pour la sortie tour d'Albanie que j'encadrerais directement après cette compétition.

Cette compétition était une préparation aux prochains Championnats du Monde de PA en octobre à Analya en Turquie. Je n'en doutais pas une seconde, Cris s'est pris au jeu et a réalisé une excellente compétition avec une 29^{ème} place (45 points et surtout 9 pad sur 10 démontrant un très belle régularité). C'est une très belle performance car cette compétition réunissait quasiment tous les meilleurs mondiaux à l'exception des asiatiques. Guillaume pour sa 3^{ème} compet FAI progresse rapidement en réalisant 4 pad mais encore l'une ou l'autre faute (touché de la sellette (200 pts)). Pour ma part, un petit manque de régularité et de concentration me coûtent très cher et m'empêchent de rééditer ma performance de la FAI 2 de Berat (8^{ème}). Ce manque de constance m'éjecte à une 58^{ème} place sur 103 pilotes 😞😞.



Je termine néanmoins la compétition sur une bonne note un 0 cm et 6 pad sur 10 manches. François était venu pour découvrir et profiter de l'organisation parfaite, navettes et intendance, 3 repas et fête de clôture pour voler à son rythme et se faire plaisir, néanmoins petit à petit il s'est pris aussi au jeu.

Le bilan est positif, une dynamique est née, une ambiance s'est créée. Une équipe belge est là.

Cris va promouvoir la PA en Flandre, il s'est acheté le pad

électronique pour s'entraîner. La dynamique étant déjà plus présente chez les pilotes francophones. Nous le voyons lors des différents championnats de Belgique. Mais sous l'impulsion de pilote comme Cris, la discipline ne peut que se développer et nous offrira un championnat beaucoup plus attrayant. Cette discipline ne demande plus qu'à s'agrandir. Si vous voulez progresser en précision de pilotage, elle n'attend que votre participation pour se développer en Belgique.

Il y a néanmoins encore du chemin à parcourir pour notre équipe belge pour aller taquiner les meilleures nations qui sont toutes des pays de l'est ou asiatiques.

Les résultats :

Ici, pour ce 26^{ème} open, c'est le Kosovo qui a dominé la compétition. Fanol Shala, 5^{ème} mondial, réalise un score après 10 manches de 4 cm. Sa série de posé en cm: 1-2-1-1-0-1-0-0-0-0 impressionnant ! Après la 5^{ème} manche on élimine la plus mauvaise, donc ici pour Fanol son 2 cm ! Il précède Mathias Sugla, 2^{ème} mondial, son frère Migien et son neveu de 13 ans ! 6^{ème} !



Pour rappel le 0 cm équivaut à une pièce de 2 € et bien entendu les performances des pilotes sont mesurées par un système électronique, comme les cibles pour le jeu de darts.

La compétition s'est terminée par une réception de clôture digne des jeux olympiques, dans un hôtel 5 étoiles, avec podium pour présenter toutes les nations avec les hymnes nationaux, un banquet et un feu d'artifice. J'enchainais dès le lendemain comme guide pour un groupe de pilotes belges venant découvrir l'Albanie. Nous avons volé bien entendu sur les deux sites de Vlora mais aussi au magnifique site de Llogara.

En fin de semaine nous nous sommes déplacés vers Berat, ville au centre de l'Albanie. Berat, ville classée au patrimoine de l'Unesco avec son village pittoresque et son château dominant la vallée.



Les conditions n'étaient plus au top, petit vol sur le site « Est » de Berat, visite l'après-midi du site de Mollas, le vent du ciel de traine était trop fort, alors resto typique avec dégustation de cuisses de grenouilles. Fin d'après-midi, plage des voiles au soleil, le soir resto avec cuisine typique albanaise et le lendemain retour vers les Belges.

L'Albanie est vraiment une destination à découvrir, tant pour le vol que pour ses paysages et la gentillesse de ses habitants.

Thierry Moreau
– Ecole Au Fil du Vent
– (B) Libramont
– (F) Giez –Lac d'Annecy



Inauguration officielle du site de l'Indien (Marcourt SE)

C'est le dimanche 15 juin qu'a eue l'inauguration du site de Marcourt SE. L'occasion de raconter une histoire. La belle histoire de ce site.

Cette histoire a commencé, il y a plus de 5 ans, là-bas, juste en face. A quelques kilomètres on peut apercevoir le site du Corimont, orientation NW, à l'exact opposé de ce nouveau décollage qui est lui orienté SE.

Il y a presque 6 ans, remontant au décollage avec Philippe Broers nous avons discuté de l'idée de faire un site de décollage ici. Les 26 hectares étant à vendre, l'idée pour Philippe d'alléger un peu les banques qu'il apprécie peu et la mienne de créer un nouveau site de parapente dans une orientation qui nous manquait, ont rapidement pris forme.

Dès le début, les soutiens de la commune de Rendeux, mais aussi de la DNF ont été francs. La première réunion organisée à la commune nous a permis d'affiner le projet. J'en profite pour rebondir vers une commune qui se trouve un peu plus loin et mettre en avant le soutien également inconditionnel de la commune de Laroche.

Une belle histoire, dans le meilleur des mondes ? Pas tout à fait. Nous étions dans une zone Natura 2000 classifiée UG10 avec l'obligation de replanter. Lors de mes premiers échanges avec le représentant de Natura 2000, j'ai entendu : 'Monsieur Lhoas, ce ne sera pas possible', j'ai reformulé : 'J'ai bien compris, ce sera compliqué'. Un ardennais ne laisse pas tomber aussi facilement.

Une première étude faite par Natagriwal confirmait l'intérêt écologique d'une zone ouverte, mais ce n'était pas suffisant pour faire pencher la balance. C'est lors d'une discussion autour d'un Orval avec un bon ami travaillant à la Région Wallonne qu'une porte s'est ouverte. Intégrons l'idée dans un projet européen dans le programme Life de naturalisation des flancs de rivière. Le chef de projet est devenu notre ambassadeur enthousiaste pour vendre l'idée et débloquer le dossier.

Ce qui finit par arriver, et c'est finalement le vendredi 13 juin 2025 (nous n'avons peur de rien à Laroche'Ailes) que nous avons signé l'acte de vente avec notre ami Philippe, alias l'Indien. Je souligne aussi le soutien de la Fédération Belge de Vol Libre, dans cette démarche et

un solide appui financier qui a permis de rendre cette opération, mais aussi des opérations futures, possible.

Lors de ma suggestion en réunion de comité de Laroche'Ailes de baptiser 'Le site de l'Indien', mais également de faire un totem pour lui rendre hommage et donner la touche à site, j'ai vu une dizaine d'yeux grands ouverts qui semblaient me dire 'Tu as fumé un calumet ?'

Malgré tout, quelque mois plus tard, Pol Trekker, le sculpteur, avec le soutien matériel de TVB à Bastogne, nous finalisait un magnifique objet qui reflétait parfaitement notre idée et les échanges que nous avions eus.





La petite bulle sur le site a précédé quelques décollages inattendus, le vent de NE ne soufflant pas dans notre dos. Comme dirait l'ami Ben : « Quand Laroch'Ailes organise, la météo s'aligne ».

Il était alors temps de redescendre au SI de Marcourt pour finaliser cette superbe matinée par un verre et une petite restauration offerte par la commune de Rendeux.



Parapentistes, ou non, nous nous réjouissons de croiser de nombreux amis sur ce magnifique décollage sur lequel souffle déjà un esprit particulier.

Au plaisir de vous y voir,

Pour le club de Laroch'Ailes
Pascal Lhoas
Président



Note de l'OA de la FBVL : Beaucoup d'entre vous ne le savent peut-être pas, mais le compte « Premium », alimenté par les cotisations du même nom est dédié exclusivement aux achats ou aménagements de sites. C'est grâce à vos versements que la FBVL a été en mesure de soutenir financièrement cet achat. Merci donc à tous les membres Premium d'aujourd'hui, d'hier et évidemment aussi ceux du futur de nous aider à soutenir de nouveaux projets !

Assemblée Générale de l'EHPU (*) en Belgique !

(*) EHPU = European Hang gliding and Paragliding Union

Le 31 janvier 2025 marquait la fin de mon mandat comme président de l'EHPU lors de l'Assemblée générale que j'ai organisé à Bruxelles.

Nous avons commencé le w-e par tenir une réunion du groupe de travail sur la sécurité le vendredi. La base de données des incidents est un gros point de ce groupe. Mais aussi les SIV ou tout ce qui peut parler de sécurité.

Les Anglais ont un chouette moyen mémo-technique avec les lettres de « I'm safe ».

Avant le repas du soir, nous avons accueillis une Zythologue qui nous a fait déguster quelques bières Belge qui ont bien sûr été appréciées de nos amis européens.

Le samedi était dédié à l'AGM de l'EHPU.

I AM SAFE

I = Illness

A = Attitude

M = Medication

S = Stress

A = Alcohol

F = Fatigue

E = Eating / Emotion

Après les formalités habituelle des associations (comptes, budgets, élections, rapports des différents groupes de travail ...) nous avons pu attaquer les sujets intéressants.

Nous avons eu une présentation du président de la fédération européenne de planeur.

Et pour terminer, la Finlande rejoint notre organisation cette année.

J'ai pu terminer la séance en remettant le Marteau de président à la République Tchèque et en proposant une dégustation de Chocolat.

Lors du repas du soir, nous avons comme à notre habitude chanté l'hymne de l'EHPU qui est la Chanson Nel Blu di Pinto di Blu (Volare) et le représentant de l'Irlande nous a comme à son habitude fait dégusté 2 Whisky qu'il avait sélectionné spécialement pour nous.

Dimanche matin, avant que tout le monde puisse repartir vers ses contrées, nous avons pu visiter le centre de Bruxelles avec de la chance, sous le soleil 😊

Jean-Yves



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

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

Excusé : Olivier Georis, Bram Declercq.

Membre effectif

Mattijs Verelst obtient le statut de membre effectif.

Assemblée générale

Mattijs Verelst pose sa candidature pour l'organe d'administration. Les administrateurs se réjouissent de cette candidature.

Un revendeur demande pour pouvoir mettre un stand à l'A.G. Les administrateurs sont d'accord à condition qu'aucun pris soit affiché ni aucune vente sera réalisée sur place car cela emmène des obligations légales auxquelles ils ne veulent pas répondre pour une A.G. Lors de la convocation on annoncera la possibilité pour d'autres revendeurs.

Subsides clubs agréés

Les administrateurs décident d'augmenter les subsides pour les clubs agréés à 7,50 € par membre FBVL au sein du club agréé. L'année passée les administrateurs avaient décidé d'octroyer exceptionnellement 10 € par membre FBVL au lieu des 5 € prévus à cause des excellents résultats financiers, pour cette année (et les années suivantes sauf autre décision dans le futur) ce sera donc 7,50 € par membre FBVL.

Subside Thibault Voglet

Thibault Voglet demande une intervention pour ses frais de participation à la Superfinale de la PWC en 2025, encore un exploit de sa part. Les administrateurs décident d'octroyer le montant du droit d'inscription (471 €) comme subvention.

Championnat de Belgique de PA

Thierry Moreau propose d'organiser un championnat FAI de PA (précision d'atterrissage) du 19 au 21 avril 2025 sur les terrils en Hainaut, et propose un budget pour cela. Les administrateurs décident déjà d'octroyer

une subside de 350 € et demandent à Thierry de revoir le budget en séparant la partie « investissement en matériel » (pouvant servir à d'autres compétitions) et la partie de cette compétition proprement dite, sachant que le principe général est que chaque compétition soit autosuffisante financièrement parlant. Le sujet pourra être rediscuté lors de l'établissement du budget 2025 en janvier.

Nouveau site internet

Frédéric dit que c'est en bonne voie et prévoit qu'il sera opérationnel pour l'A.G.

Cours de premiers secours

Bram J. a donné un cours en premiers secours lors de la journée parachute à Gand et lors d'une réunion de club. Ce fût un bel succès mais il faudrait traduire le cours en français et trouver une personne qui sait donner ce cours en français. Bram enverra la présentation en PowerPoint.

Brevets - Formations

- Thibault Voglet obtient le brevet d'Accompagnateur Club.
- Bert Adams obtient l'autorisation pour faire des vols en biplace parapente aux 7-Meuses.
- Michel Poortmans peut faire sa formation pour le brevet de Treuilleur parapente et delta avec Avia Airport.

Autocollants de sécurité

Arthur propose son projet de l'autocollant « de sécurité » avec puce contenant des informations sur le pilote afin de permettre de rapidement retrouver des informations vitales après un accident.

Le sujet sera rediscuté lors de la réunion suivante quand le coût sera connu.

Prochaine réunion

Mardi le 21 janvier à Zaventem.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 21 JANVIER 2025

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

Excusé : Bram Jordens, Bram Declercq.

Membre effectif

Aaltje Aaten obtient le statut de membre effectif.

50 ans de la FBVL

On viserait le dernier WE de septembre 2026 à Beauvechain pour cet évènement avec des vols au treuil sur la base et un dîner avec max. 150 personnes en dehors de la base.

William fera une demande dans ce sens au commandant de la base.

Il demande aux autres administrateurs de lui envoyer toutes les idées pour cet évènement.

Assemblée générale

Aaltje Aaten pose sa candidature pour l'organe d'administration. Les administrateurs se réjouissent de cette candidature ainsi de celle de William qui pose également sa candidature puisqu'il est en fin de mandat. Avec Mattijs Verhelst, cela fait, pour le moment, déjà trois candidats pour 2 places vacantes.

L'invitation est amendée et sera envoyée par mail à tous les membres.

Jean enverra la liste de boissons à Dirk afin de passer commande.

Olivier et Jean s'occuperont de la présentation PowerPoint.

Timing et présents :

- 14 h : installation de la salle suivi des examens théoriques à 15 h: Jean, William, Dirk, Bram J., Jean-Yves, ...
- 18 h : préparation de la salle pour l'AG : tous.
Bar et caisse : Avia Airport.

Les comptes de 2024 sont approuvés par les administrateurs pour approbation par l'A.G.

Le budget 2025 est adapté et voté par les administrateurs pour approbation par l'A.G.

Stickers de sécurité

Arthur présente son projet d'autocollants avec de l'information sur le pilote en cas d'accident, à coller sur le casque du pilote. Ce serait un QR-code lisible avec chaque smartphone, recouvert par une couche à décoller pour garantir la confidentialité des données.

Les données reprises seraient : identité du pilote, personnes à contacter, des informations médicales si nécessaire. En scannant le on transfère aussi l'endroit où se trouve la victime, en cas de réseau.

Le coût serait de 7,50 € par autocollant + envoi, les administrateurs sont d'accord de prendre en charge 2,50 € par personne qui y adhère.

Arthur préparera un courrier à envoyer à tous les membres FBVL ainsi qu'une présentation pour à l'A.G.

Nouveau site internet

Frédéric présente les avancées du nouveau site internet.

Championnat de Belgique de Précision d'Atterrissage

Le budget « d'investissement initial » pour les compétitions de PA s'élèvera à 1350 € en plus des 350 € de subventions prévues pour le championnat FAI de PA (précision d'atterrissage) sur les terrils en Hainaut. Cette somme est inscrite au budget 2025 à approuver par l'A.G.

7-Meuses

Pierre a visité le nouveau propriétaire de la partie du terrain d'atterrissage près du camping et a transféré les coordonnées (+ bancaires) à Jean, qui a fait le nécessaire pour que les paiements soient faits.

Prochaines réunions

- Samedi le 15 février à 19h25 (pour accepter les dernières demandes de membres effectifs avant l'A.G.) ;
- Mardi le 11 mars à 19h30 à Zaventem ;
- Mardi le 22 avril à 19h30 par Zoom.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 15 FEVRIER 2025

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

Membres effectifs

Les personnes suivantes sont acceptées comme membre effectif :

Aerts Koenraad, Albert Kevin, Ardinois Pieter,
Braun Eric, Brijs Luc, Broothaerts Mieke, Buysse Wim,
Callewaert Jonathan, Charot Sandra, Cijssouw Egbert,
Claessens Cris, Claessens Cathy, Coucquyt Maarten,
Dauwe Laurens, De Sutter Dirk, Deberdt Mario,

Deschrijver Philippe, D'Hoogh Anne, Etienne Pierre,
Fontaine Adèle, Foré Jules, Foré Hans, Ginneberge Krist,
Guldemont Eric, Gysens Johan, Herben Aurélie,
Labarque Stif, Le Lièvre Didier, Loosveld Jelle,
Maes Wilfried, Michels Maarten, Michiels Ive,
Moureau Nicolas, Peeters Jan, Polspoel Dany,
Renders Tom, Roegiers Miguel, Symoens Samuel,
Tits Josiane, Ulea Bogdan-Vasile, Van Brussel Johan,
Van der Merwe Stéphane, Van Dijk Stefan,
Van Haver Liv, Wevers Stefan, Wieme Rudy,
Zoppé Samuel.

Rapporteur: Jean.

COMPTE-RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE DE LA FBVL DU 15 FEVRIER 2025 A ZAVENTEM

Comptes 2024, budget 2025, décharge administrateurs

Après le rapport de l'Organe d'Administration de la FBVL ainsi que la présentation des comptes 2024 et du budget 2025, l'Assemblée Générale décharge les administrateurs pour l'année de fonctionnement 2024 et approuve les comptes de 2024 et le budget pour 2025.

Elections

Ensuite les membres sortants et rééligibles de l'organe d'administration et les nouveaux candidats pour l'organe d'administration se présentent, suivi par les élections. Les candidats suivants sont (ré)élus :

- William Sterckx (rééligible) : élu avec 56 voix sur 81 ;
- Aaltje Aaten (nouveau) : élu avec 44 voix sur 81.

Le président déclare l'assemblée générale close après la proclamation des résultats des élections.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 11 MARS 2025

Présent : Olivier Georis, Jean-Yves Squifflet,
William Sterckx, Dirk Jordens, Aldine Aaten,
Frédéric Tétart, Bram Declercq, Julien Colle,
Arthur Reinhard, Jean Solon (notules).

Excusé : Bram Jordens, Lieven Paulissen,
Pierre Balthazar.

Invité : Cris Claessens.

Incident mortel

Cris Claessens avait demandé à être entendu concernant un incident mortel avec Eric Guldemont, un membre FBVL, lors d'une sortie club. L'explication est claire et les administrateurs n'ont pas de questions.

Cris écrira un petit texte pour publication auprès de nos membres.

Bram D. enverra les coordonnées d'un psychologue spécialisé en événements traumatiques pour les membres présents lors de l'incident.

Cris dit aussi que l'assurance rapatriement d'Eric ne voulait pas traiter avec les autres membres de son club (ou école), seulement avec sa famille, pour raison GDPR selon leurs dires. Bram D. contactera Europ Assistance pour en savoir plus.

(Suite sur la page suivante).

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 11 MARS 2025 (SUITE)

Nominations et fonctions

Les administrateurs décident des nominations et fonctions suivantes :

- Président : Olivier.
- Vice-président : Bram (Declercq).
- Gestion journalière (secrétariat-trésorerie-assurances) : Jean.
- Représentations :
 - o ACRB : Jean-Yves, Jean.
 - o FAI : Bram D., Jean.
 - o EHPU : Jean-Yves.
 - o DGTA : Olivier, Bram D.

Assemblée générale

Aldine est demandé de donner son avis sur l'A.G., et elle suggère de tenir la présentation avant l'A.G. plutôt qu'après. Jean remarque que cela nécessite un timing strict pour la présentation car l'heure de l'A.G. doit être annoncée à l'avance et respectée. Aldine trouve aussi que les comptes devraient être plus détaillés, chose qui était le cas dans le passé et qui pourrait se réinstaurer s'il y a des postes remarquables à souligner.

William demande de limiter le nombre de candidats à l'examen de l'après-midi car cette fois-ci la limite était atteinte à plusieurs degrés. Il faut aussi voir si c'est toujours nécessaire de corriger sur place.

Jean propose de donner la recette des boissons et des snacks prévus par les bénévoles d'Avia Airsports, de quoi ils devront payer leurs frais d'achat des snacks. Il s'agit de 600 € plus quelques dizaines d'Euros qui ont été payé sur leur compte avec Payconic. La FBVL prendrait en charge les boissons (275 €). Afin d'encourager d'autres clubs à prendre la relève l'année prochaine, les administrateurs marquent leur accord avec cette proposition. Jean payera les 600 € au club.

Prochaine A.V. : Jean propose la date du 7 février 2026, les vacances de carnaval commençant la semaine d'après et l'A.V. de l'EHPU aura lieu le weekend précédent. Les administrateurs sont d'accord et Jean verra si la salle est toujours disponible à cette date.

Sélection équipe nationale de parapente

Bram D. propose la sélection suivante pour les championnats du monde de parapente au Brésil, après concertation avec toutes les parties intéressées, l'OA approuve : Lode Spruyt, Joeri Bal, Bram Declercq.

Assurance RC étendue aux clubs et écoles agréées

Suite à la lettre de Thibault Voglet la question se posait si on ne pourrait pas étendre de façon permanente (et pas que pour des événements spécifiques comme c'est le cas maintenant) les assurances Responsabilité Civile de la FBVL à tous les clubs (et écoles) agréées par la FBVL. Jean a posé la question aux deux assureurs que la FBVL a pour cela et il en résulte:

1. Pour la partie « risque aériens » (Axis/Aviabel) :

- seraient assurés s'ils sont organisés par un club ou école agréée par la FBVL:
 - o tous les événements, y compris les compétitions, démonstrations et rassemblements ;
 - o les sorties club où des pilotes moins expérimentés volent ensemble avec des pilotes plus expérimentés ;
 - o des entrainement de sécurité spécifiques qui peuvent être assimilés à des risques en vol comme les simulations de lancer de parachute de secours ;
 - o des rassemblements de pliage de parachute de secours.
- Pour un prix de 2.731,25 € par année, payé par la FBVL, possiblement en contrepartie (d'une partie) des subventions des clubs et écoles (à voir en fin d'année).
- Les administrateurs votent pour étendre l'assurance « RC fédération » dans ce sens. Jean demandera à l'assureur d'établir le contrat en deux langues au plus vite que possible.

2. Pour la partie « risques non aériens » (Baloise), l'assureur demande 66 € par club à assurer.

Les administrateurs estiment qu'il faut proposer cela aux clubs (et écoles ? Jean doit vérifier si cela est possible car jusqu'à présent juste mention de « clubs ») et leur laisser payer les 66 €, car certains clubs ont déjà une assurance de la sorte et cela ferait cher pour la FBVL de payer cette prime d'office (et peut-être en double) pour tous les clubs et écoles. Jean demandera à l'assureur d'établir la police d'assurance en deux langues avec de préférence les écoles agréées inclus dedans, suite à quoi il écria aux clubs (et écoles si d'application) pour leur proposer cette assurance.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 11 MARS 2025 (SUITE)

Subvention Jean de Biolley

Les administrateurs décident d'octroyer 250 € à Jean de Biolley pour sa participation aux X-Alps.

Ils se rendent compte que ce n'est qu'une petite partie du budget nécessaire pour participer, mais ne peuvent pas octroyer plus qu'aux membres de l'équipe nationale qui part au Brésil...

En contrepartie ils demandent que Jean écrive un article pour le Fly.

Demandes XIX

Le club XIX est accepté comme club agréé par la FBVL. Jean fera le nécessaire.

La demande de « partenariat » est remise à la réunion suivante. Les administrateurs demandent toutefois d'accorder les violons avec le « groupe de compétition » et les membres de l'équipe nationale. Bram D. les contactera.

Assemblée Générale de l'EHPU

Jean-Yves a, comme président de l'EHPU, admirablement organisé l'A.G. de l'EHPU et tout s'est bien passé. Les administrateurs remercient vivement Jean-Yves pour cette belle carte de visite de la FBVL aux autres fédérations Européennes.

Aéroclub Royal de Belgique (ACRB)

Jean-Yves demande d'informer l'ACRB de nos compétitions (FAI). Il enverra un récapitulatif à Jean pour cela, que le transmettra à Jaques Belro et Frédéric Maron. Il est question d'un achat groupé de trophées.

Il faut aussi transmettre le nombre de membres FBVL en 2024. Jean le fera.

FAI

Olivier enverra un texte à Jean sur les performances de Thibault Voglet et sur les mérites de Philippe Broers pour envoyer à la FAI (candidatures pour un prix).

DGTA

Jean-Yves a été invité en dernière minute à une réunion de la DGTA avec sujet les drones. Ils vont relancer un groupe de travail pour traiter de ce sujet. Jean-Yves enverra le P.V. de la réunion à Olivier et Olivier contactera Baudouin Litt, le représentant de l'ACRB dans ce genre de réunions.

BBPO

Jean-Yves dit que l'organisation est en bonne voie, toutefois il demande des subventions en plus des subventions déjà décidés pour organiser des workshops / debriefings le soir. Comme il cherche toujours activement des sponsors, les administrateurs décident de reporter ce point à la réunion prochaine.

50 ans FBVL

La demande a été faite à la force aérienne pour un jour de vol au treuil à Beauvechain. Les premières réaction officieuses sont positives. William et Dirk estiment que le dîner du soir devra avoir lieu un autre jour, les bénévoles du club seront trop fatigués.

Autocollants de sécurité

Arthur dit qu'ils seront prêts le 15 avril. Il demande à Jean de transmettre tous les numéros de membre de la FBVL, sans les autres données, pour pouvoir calculer la rétribution de la FBVL.

Rochefort

Arthur demande à Jean de transmettre les données du responsable de site de Rochefort car la passerelle au-dessus de la rivière est cassée et il veut voir ce qui serait possible à ce niveau.

Brevets et formations

- Neil Vincent peut faire la formation pour le brevet de Treuilleur de parapente chez Jan van Gent.
- Bert Adams peut faire son stage à l'étranger pour le brevet de Moniteur chez Flugshule Grenzenlos.
- Axel Skibinsky peut faire sa formation pour le brevet de Pilote Biplace de parapente avec Olivier Gillot.
- Dirk Jordens peut faire sa formation pour le brevet de Pilote Biplace de parapente avec Airsport.
- Dirk Jordens peut faire sa formation d'Initiateur Treuil de parapente avec William Sterckx.

Prochaines réunions

- Mardi le 22 avril à 19h30 par Zoom ;
- Mardi le 13 mai à 19h30 à Zaventem ;
- Mardi le 17 juin à 19h30 par Zoom.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 22 AVRIL 2025

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

Excusé : Frédéric Tétart, Lieven Paulissen, Pierre Balthazar.

Subsides équipe nationale delta championnats du Monde

Les administrateurs se réjouissent qu'il y ait à nouveau une équipe nationale delta et sont d'accord de payer 50% de leur inscription, comme c'est le cas pour l'équipe nationale de parapente.

Comme d'habitude l'équipe sera demandée de relater leur expérience à travers un article pour le Fly et si possible des messages sur des média sociaux.

Fly

Les articles prévus pour le Fly sont :

- Entretien sites (Avister et terrils)
- Arthur : projet autocollants.
- Arthur : Hike & Fly festival & Groupe.
- Bram D. : Jean de Biolley.
- Thierry Moreau : accès clubs et écoles Annecy.
- Bram D. + Jean-Yves: accidents et sécurité parapente.
- Jean-Yves : AG EHPU.
- Olivier : respect espace aérien.
- Arthur : vol 100 km.

Deadline : prochaine réunion.

Infractions espace aérien

Plusieurs infractions contre l'espace aérien ont été signalés récemment, un incident par les autorités mais où ce n'est pas clair qu'il s'agisse d'un parapente ou un paramoteur, et d'autres par les traces des pilotes eux-mêmes. Une lettre dénonçant (anonymement) certains de ces vols en détail est proposé pour publication. Les administrateurs remercient l'auteur de cette lettre mais estiment qu'il est plus productif de confronter personnellement ces pilotes avec leurs infractions plutôt que de les mettre au pilori, même sans nom. Il ne faut pas oublier que les pilotes peuvent à tout moment arrêter de « jour le jeu ». Jean dit aussi que c'est une procédure standard que la DGTA applique en cas d'infraction.

Infractions espace aérien (suite)

Olivier contactera donc ces pilotes pour les demander des explications sur leur erreur(s) et pour les sensibiliser des répercussions possibles sur les GAA difficilement obtenues ou pire. Il contactera aussi l'auteur de la lettre pour lui remercier pour avoir tiré à la sonnette d'alarme, gardant son texte en réserve au cas où les entretiens ne se dérouleraient pas comme espéré.

Par après la FBVL pourrait prendre des sanctions par rapport aux pilotes qui répètent les infractions.

Appel bénévoles BPO

Olivier enverra un texte à Jean à divulguer par les canaux habituels de la FBVL, y compris la liste « membres ».

Sponsoring BPO et BBPO

William a obtenu des lots cadeau de Niviuk pour ces championnats. Les administrateurs remercient Niviuk et William pour ce geste.

Assurance RC étendue aux clubs et écoles agréées

Jean attend toujours une réponse de l'assureur pour également inclure les écoles agréées (et pas juste les clubs) de façon permanente (et pas que pour des événements spécifiques comme c'est le cas maintenant) à l'assurances Responsabilité Civile (aérienne) de la FBVL. Il préfère l'inclure maintenant car si on le fait après on peut s'attendre à une prime nettement plus importante.

Toutefois, la saison de vol étant déjà bien entamée, il y a urgence et Jean essaiera d'avoir une réponse définitive avant la fin du mois pour pouvoir mettre cela en place au plus vite et en informer les clubs.

Demande subsides stages SIV

Thierry Moreau demande que la FBVL intervienne pour des stages SIV de quelques jeunes pilotes (étudiants ?). Les administrateurs ne répondent pas favorablement car cette demande ne répond pas aux critères généraux de l'OA de la FBVL pour l'allocation de subsides.

Jean en informera Thierry et Jean-Yves lui donnera un coup de fil pour mieux expliquer la décision.

(Suite sur la page suivante).

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 22 AVRIL 2025 (suite)

Demande XIX

Bram D. a contacté Thibault Voglet et il semble que les objectifs sont similaires que celle de l'équipe nationale, toutefois XIX veut continuer à fonctionner de façon totalement indépendante, le « partenariat » proposé se limite donc à une demande de subsides.

Là aussi car les administrateurs estiment que cette demande ne répond pas aux critères généraux de l'OA de la FBVL pour l'allocation de subsides.

Olivier contactera Thibault pour communiquer la décision de l'OA.

Subventions Comité Olympique

Jean-Yves a appris lors de l'AG de l'ACRB (Aéroclub), qu'il est possible d'obtenir des subventions pour des sports non olympiques. Les dossiers sont à rentrer une année à l'avance.

Les administrateurs estiment qu'il y a là une opportunité pour XIX.

Prix Demuyter (ACRB)

Jean-Yves parle aussi du Prix Demuyter de l'Aéroclub qui est décerné tous les deux ans pour une performance/mérite exceptionnelle dans le monde aéronautique belge. Les administrateurs sont invités de réfléchir si la FBVL ne pourrait pas proposer quelqu'un.

Site internet

Frédéric a presque terminé le nouveau site mais se heurte à des problèmes de sécurité qu'il tente de résoudre au plus vite.

Autocollants « sécurité »

Arthus demande une avance pour la production des autocollants à envoyer aux membres FBVL qui s'inscrivent et pour lesquels la FBVL contribuera 2,50 € par membre qui en commande.

Le nombre de membres qui le feront est estimée à 500 et il s'agit donc de 1250 €. Les administrateurs sont d'accord. Jean demande d'envoyer une facture pour la comptabilité.

Festival Hike & Fly

Olivier s'y rendra ainsi qu'Arthur qui avait déjà prévu d'être présent.

Une annonce pourra être faite par la liste membres et FB. Arthus demandera et enverra le message à Jean.

50 ans FBVL

Toujours pas d'accord formel de la force aérienne mais William espère que le sujet sera abordé le 7 mai lors de la journée porte ouverte de la base ou des responsables de la force aérienne seront présent.

Brevets et formations

- Geert Meys obtient le brevet de Treuilleur de parapente.
- Guillaume Bonte peut entamer sa formation pour le brevet d'Aide-Moniteur chez Fou d'L.

Prochaines réunions

- Mardi le 13 mai à 19h30 à Zaventem ;
- Mardi le 17 juin à 19h30 par Zoom.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 13 MAI 2025

Présent : Olivier Georis, William Sterckx,
Dirk Jordens, Bram Jordens, Aldine Aaten,
Arthur Reinhard, Jean Solon (notules).

Excusé : Jean-Yves Squifflet, Frédéric Tétart,
Lieven Paulissen, Bram Declercq,
Pierre Balthazar, Julien Colle.

Balises météo

Dirk fait l'état des lieux concernant la recherche de balises abordables. La balise Wingbird semble la plus appropriée à 380 € par exemplaire.

Les administrateurs sont d'accord de commander 3 à 4 balises si elles sont disponibles car la production n'est pas régulière.

(Suite sur la page suivante)

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 13 MAI 2025 (SUITE)

Assurances RC « club » étendues à tous les clubs et écoles agréées

Jean a envoyé le courrier à tous les clubs et écoles agréées annonçant leur couverture en « RC club » pour la partie risques aériens par l'assurance FBVL ainsi que la possibilité pour les clubs agréés (PAS les écoles agréées que l'autre assureur ne voulait pas inclure) de souscrire une couverture pour les risques non-aériens moyennant le paiement de 70 € sur le compte FBVL.

En l'absence de réactions (le message n'a été envoyé qu'il y a quelques jours) et le fait qu'Aéroloisirs ne l'a pas reçu, Jean vérifiera si les mails sont bien partis à chaque club et école. William dit qu'Avia Airsport a reçu le message.

Fly

Les articles pour le Fly doivent arriver au plus tard le 31 mai :

- Arthur : projet autocollants.
- Arthur : Hike & Fly festival & Groupe.
- Arthur : vol + 200 km.
- Bram D. : Jean de Biolley.
- Bram D. + Jean-Yves: accidents et sécurité.
- Jean-Yves : AG EHPU.
- Thierry Moreau : accès clubs/écoles à Annecy.
- Olivier : respect espace aérien.
- Olivier : appel organisateurs BPO 2026.
- Aldine : SIV.
- Aldine : PA.

Jean enverra un rappel à Jean-Yves et Bram.

Critères et objectifs des subsides FBVL

Aldine, Dirk, Bram D. et William se pencheront sur cette question pour faire des propositions après les grandes vacances.

Site internet

Olivier contactera Fred pour avoir des nouvelles.

50 ans FBVL

Dirk, William et Bert Adams essayent toujours d'obtenir les autorisations pour un événement à Beauvechain. La décision peut tomber à chaque moment.

Projets reste de l'année

- Cours et examens GAA : Dirk en parlera avec Lode pour voir comment il voit les choses pour le futur.
- BPO et BBPO 2026 : appel dans le Fly (Olivier).
- Balises météo.

Examen théorique

William demande s'il peut faire passer l'examen théorique pour le brevet de Pilote Biplace de parapente chez lui à la maison pour un candidat s'il n'y aura plus d'examen en juin (peu de demande et que 10 candidats au dernier examen). Les administrateurs marquent leur accord.

Prochaine réunion

Mardi le 17 juin à 19h30 à Zaventem.

Rapporteur: Jean.

ALDINE AATEN : NOUVEAU MEMBRE DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION

Après 2 ans de vol et 350 vols, on m'a fait confiance lors de la dernière Assemblée Générale pour une place au sein de l'organe d'administration de la FBVL, où je souhaite contribuer au fonctionnement de la fédération et m'engager pour la sécurité en vol. Si vous avez des idées, des souhaits et/ou des préoccupations avec lesquels nous pouvons travailler en tant que FBVL, n'hésitez pas à nous le faire savoir, par exemple via info@bvvf.be !



Pour ceux qui ne me connaissent pas encore: je m'appelle Aldine Aaten, j'habite dans la région de Gand, je suis infectée par le virus du parapente (et celui du paramoteur) depuis 2023 et je vole depuis chaque fois que je le peux. Mes activités préférées sont le Marche & Vol, le SIV et l'Acro. J'aime enseigner en tant qu'aide-moniteur dans mon école Ikarus pour ainsi profiter avec d'autres personnes du vol et de la nature magnifique. Et si possible avec Les Demoiz'Ailes (groupe féminin de la fédé) ! Au plaisir de vous voir dans les airs ou au sol !

COTISATION ET ASSURANCE FBVL 2025

Si vous ne l'avez pas encore fait, 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 sert 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.