

FLY! **DIGITAL**



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

INTERNET:

WWW.FBVL.BE
Suivez les dernières
nouvelles sur
www.fbvl/membres/
listes e-mail

5-6	Le Mot du Conseil
7-17	BPO 2017
19	Ranking is King
20-22	Emission les Ambassadeurs à Coo
23-29	Les Appenins - découverte
30-31	Partage en vol
32-36	L'Afrique du Sud - découverte
38-41	Rapport du ca du 09 Mars 2017
42-43	Rapport du ca du 25 Avril 2017
43-44	Rapport du ca du 31 Mai 2017
45	Rapport du ca du 27 Juin 2017
46-47	Assurances

INFO

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

INTERNET:

WWW.FBVL.BE
Suivez les dernières
nouvelles sur
www.fbvl/membres/
listes e-mail

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA FBVL

PRESIDENT

Jean-Yves Squifflet
0474555961
jy.squifflet@gmail.com

ADMINISTRATEUR

Leen Mortier
0473 94 93 43
leen.mortier@ond.vlaanderen.be

ADMINISTRATEUR

Nathanaël Majoros
0473 28 98 13
fbvl@majoros.net

ADMINISTRATEUR

Olivier Georis
0486 31 34 36
olivier.georis@skynet.be

VICE PRESIDENT

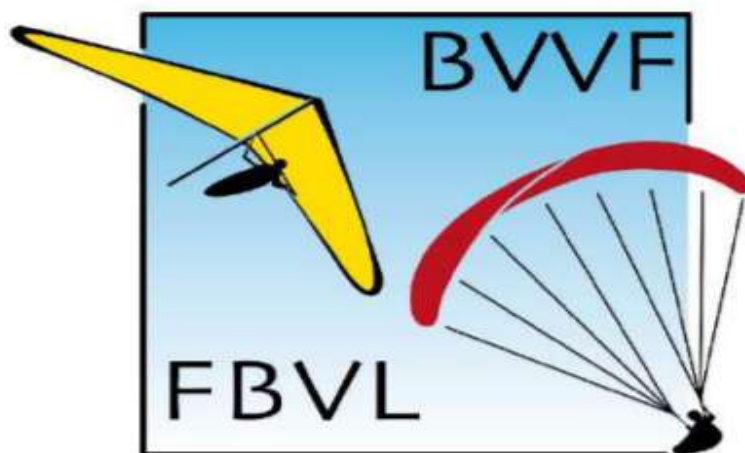
Jochen Zeischka
0498881596
jochenzeischka+bvvh@gmail.com

ADMINISTRATEUR

Philippe Mal
0477434287
philippe.mal@gmail.com

ADMINISTRATEUR

Ronald Pincket
0475 43 33 41
ronald.pincket@outlook.com



Parait quatre fois par an (mars-juin-septembre-décembre).

Editeur responsable: Jean Solon, Stationstraat 103, 2860
St-Katelijne-Waver, T/F: 015 32 18 20.



Intermédiaire/perf légère

L'explorer est une voile intermédiaire/perf pour les pilotes de cross voulant voler avec une voile confortable, compacte et performante de moins de 4 kg. La maniabilité de l'Explorer est une juste balance de douceur et légèreté. La voile est très bien coordonnée, on retrouve la mise en virage et sa conduite qui ont fait le succès des voiles du concepteur et metteur au point, Gin Seok Song. L'Explorer est certifiée EN B.

Partagez votre expérience #gingliders

www.gingliders.com

 **Explorer**

LE MOT DE VOTRE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Un succès éclatant ! C'était l'opinion générale des participants au BPO 2017. Pour commencer grâce à un énorme coup de bol : la météo. Les personnes qui arrivaient au Grand-Bornand un jour avant le début de la compétition étaient sous la pluie et ceux qui partaient le dimanche faisaient le voyage... sous la pluie.

Toute la semaine du BPO la météo a été parfaite pour voler : soleil, thermiques et peu ou pas de vent, du coup les ascendances se sont montrées sous leur jour le plus doux. Et, il faut le dire, toute l'organisation, tant la logistique, le catering, les manches, les récaps que la coordination générale, était tout simplement parfaite.

Nous remercions particulièrement Nathanaël, Olivier, Jean-Yves et Pierre Naville (avec son Franglais succulent) dont le professionnalisme et la bonne humeur a rapidement conquis les participants. Un grand nombre de pilotes, et certainement ceux qui participaient pour la première fois au BPO, ont eu l'occasion de dépasser leurs limites tout en faisant le plein d'assurance pour mener à bien les manches.

Ici, en Belgique, la saison a déjà été marquée par de nombreux accidents, dont quelques-uns avec des lésions graves au dos et aux jambes. Heureusement, aucun des pilotes ne semble avoir de séquelles permanentes, même si pour certains il faudra une longue revalidation. Nous leur souhaitons tout le courage dans ce processus.

Au niveau des nouveautés nous pouvons annoncer que la nouvelle compétition, le BPC, est maintenant sur les rails. Cela ne s'est pas fait de soi-même, les modalités correctes pour les groupes de travail et la façon de prendre des décisions au conseil (auxquels nous devons répondre légalement) n'étaient pas claires pour tout le monde et cela a mené à pas mal de malentendus et de frustrations. En tout cas, les violons sont maintenant accordés et le BPC est en bonne voie.

Le BPC doit sa naissance à un changement de mentalité : de plus en plus de pilotes comprennent qu'il est dans l'intérêt de tous de respecter les la réglementation aérienne, y compris les plafonds. Dans un grand groupe les mentalités ne changent jamais de façon uniforme, il y a toujours le groupe de tête, le peloton et les retardataires. Comparez-cela à rouler en état d'ivresse, l'addiction au tabac ou des contraventions pour excès de vitesse, dans ces domaines il y a également des changements de mentalités manifestes, mais cela ne se passe pas du jour au lendemain.

Il est clair que tous les pilotes comprennent bien que cette tendance s'affirme. Stigmatiser, attaquer ou insulter n'accélère pas l'adaptation, bien au contraire ! Mais c'est la tâche à chacun de nous d'y travailler. A terme, c'est la meilleure façon d'obtenir une fédération homogène de pilotes qui pratiquent le vol libre dans le respect des règles et le respect des autres pilotes.

LE MOT DE VOTRE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Au sein du Conseil d'Administration nous nous efforcerons pleinement d'englober tout le monde dans ce changement de mentalité, et pour ce faire toute aide pour traiter ces questions de façon constructive est bienvenue.

La plupart d'entre nous partent ou sont déjà partis en vacances, beaucoup de belles histoires nous attendent... L'art de voler en toute sécurité est surtout de savoir quand il vaut mieux ne pas voler. Et en cas de doute... il est quand-même préférable d'avoir des regrets au sol qu'en l'air.

Volez avec des bonnes marges de sécurité et surtout : éprouvez du plaisir. Aussi bien le plaisir lors d'un vol en soirée paisible que celui ressenti lors d'un vol de distance bien préparé, et finalement d'un atterrissage en douceur... suivi d'une bien fraîche...

**Nous vous souhaitons à vous tous de très bonnes vacances
et des vols magnifiques !**

Votre conseil



BPO 2017

Une petite semaine que le BPO 2017 s'est achevé en apothéose (3/4 des compétiteurs encore présent à la cérémonie de clôture, c'est le signe d'une compétition réussie), le temps pour jeter un œil dans le rétroviseur.

Quand le GdT Compétition a débuté le travail sur le BPO 2017, c'était en fin 2016 et jamais nous n'avions imaginé que nous allions mettre sur pied un BPO qui fera date. Pensez, d'une part nous ne savions même pas où l'organiser, avec qui, si nous allions le faire en solo ou nous joindre à d'autres fédérations, et d'autre part le BPO 2016 à Ager avait placé la barre très très haut. Bref, nous avions la pression et les attentes étaient fortes.

Et c'est là que parfois le destin donne un coup de pouce. Piochant dans son carnet d'adresse, un des membres du GdT propose de contacter Joel Favre pour mettre sur pied le BPO dans les Alpes. Cela fait un moment que le BPO n'était plus allé en France, et la région des Alpes est bien connue de nos pilotes Belges, argument qui joue en notre faveur. Très rapidement Joël fait jouer ses relations et en moins de temps qu'il ne faut pour le dire, nous commençons à travailler sur un projet de BPO dans les Alpes avec Pierre Naville. Cela démarrait déjà dans de très bonnes conditions. L'homme est super motivé, connaît la région comme sa poche et dispose de réseau de relations dans le milieu qui sont autant d'atouts. Très rapidement, le Grand Bornand est fixé comme lieu de la compétition. Nous n'y sommes jamais allés, le village est idéalement situé dans les « Bornes », au pied des Aravis. Bref, le terrain de jeu idéal sur papier. De plus, les infrastructures type « station de sport d'hiver », avec remontées mécaniques sont idéales.

Restait à fixer la date.....le choix s'est porté sur la première semaine de Juillet pour plusieurs raisons :

- C'était juste après la semaine où avait lieu la compétition amicale « Back to Grand Bo ». Ce qui permet à ceux qui le souhaitent de passer deux semaines de vol libre
- C'est aussi la première semaine des congés scolaire,..... nous pensions aux pilotes qui ont des enfants et voulaient venir en famille.
- C'était hors de la haute saison touristique en France, qui commence le 15 Juillet.

Le reste fut un subtil mélange typiquement Belge de dur travail, d'imagination et d'une touche de surréalisme. L'idée de base était de renforcer l'image « BPO », c'est un dire un championnat de parapente qui est bien plus qu'un simple championnat. Le BPO c'est une semaine de compétition, de vacances, de fêtes, de dégustation de bières Belges,.....bref une ambiance qui fait que le BPO est si spécial et que les gens se précipitent pour participer.

BPO 2017

Très vite, à l'ouverture des inscriptions, le GdT compétition a vu que ses choix étaient les bons. Plus de 300 demandes d'inscriptions, un nombre record de pilotes Belges.....une compétition « SOLD OUT » en quelques semaines.

D'autres ingrédients sont nécessaires pour un tel succès.

Pour une bonne compétition, il faut un scoring au top.....et Ulrich Jessop propose quasiment ce qui se fait de mieux : le scoring de la PWC. Un live tracking au top, du matériel de haut niveau (des Flymasters Live, rien que cela). Rentrer sa trace prenait 5 secondes par pilote. Le live tracking permet aussi une organisation impeccable des navettes.

Justement, les navettes. Une bonne compétition c'est aussi des navettes efficaces. Et là encore chapeau à l'équipe « retrieve ». Une bonne équipe « retrieve », c'est des chauffeurs qui connaissent la région et un « dispatch » qui sait gérer le tout. Et là, énorme coup de chapeau à Tessa, qui a géré toute cette équipe efficacement et toujours avec le sourire. Elle a fait un travail formidable.

Il faut aussi un « task comitee » qui sait planifier des manches qui feront plaisir à tous, dans de bonnes conditions de sécurités. Pierre Naville et Cédric Niedu avec l'ensemble des pilotes du task comitee (Aaron, « Claude "Ronron" Le Mellec », Laurent « Lolo » Caetano,.....) nous ont proposé de superbes manches. Tout en gardant l'esprit BPO : il faut que tout le monde puisse au moins faire 50% de la manche et que des voiles C et B+ puissent terminer..... Ils ont parfaitement réalisé l'objectif. La preuve, énormément de pilotes ont battu leurs « personal best », en temps, en distance..... Les longs récits enthousiastes au QG ne mentent pas.

Pour terminer, il faut une MTO qui soit de la partie..... Que dire, nous avons eu des conditions fumantes. Peu de vent, plafs à plus de 3000 quasi tout le temps.

Là maintenant j'en suis sûr : DIEU existe.....et il est BELGE.

Le Groupe de Travail "compétitions" se réjouit de vous revoir toutes et tous pour le BPO2018. On aura encore plus la pression, mais c'est notre faute.....on est trop bons :)

[La video du BPO](#)

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

<https://www.youtube.com/watch?v=oJzNwHkK8wA&feature=youtu.be>

<https://www.youtube.com/watch?v=X4iWqE03UJw&t=9s>

<https://www.youtube.com/watch?v=bemhhunDbv4>

Quentin Debras des Red Eagles (www.facebook.com/BelgianRedEagles/) nous permet de reproduire ici des extraits de son blog (glideonclouds.wordpress.com). Toutes les photos sont de lui, les cartes viennent d'Airtribune.

Première manche

Task 1	52,5km	54 au goal
	International	Belges
Gagnant	Cedric Fechoz	Joeri Bal
	Constance	
Gagnante	Mettetal	Karlien Engelen

Le rendez-vous est donné à 10h30 aux remontées mécaniques du Grand-Bo', direction le col de la Forclaz pour une manche au départ d'Annecy. Une fois sur place, la météo semble capricieuse et les conditions peinent à se mettre en place. On attend, même beaucoup sur le déco le briefing et la manche finale. Finalement, Pour le menu du jour, un start à 16h au milieu du lac, une balise sur le Parmelan suivit par la Tournette, Thône, La Pointe Percée, retour sur La Clusaz, un dernier sprint le long des Aravis puis retour au Grand-Bo'.



Malheureusement pour moi, dans ma précipitation à rejoindre le déco (dans une masse de 150 pilotes chaud bouillants), je ne fais pas attention et je me retrouve avec une suspente du cocon passant par les sangles en V de la ventrale. Résultat, impossible de m'installer dans mon cocon, et la jambe droite se retrouve avec un petit garrot au niveau de la cuisse. Ça s'annonce charmant pour la suite. J'hésite d'ailleurs à poser 10 minutes après mon décollage, soit presque 1h avant le start de la manche.

BPO 2017 - LE RECIT DE QUENTIN

A ce moment, je ne savais pas encore que je pouvais demander l'autorisation de poser au directeur de course pour un souci comme ça, et redécoller après). Finalement, je me dis que je peux au moins tenir jusqu'au start. Je vole alors de mon côté, avec des options me laissant de l'espace et hors du relief. Ce n'est vraiment pas agréable, mais je tiens bon, et je finis par pouvoir avancer vers le start à contre sens de la grappe. (Là ça fait, waaaa que c'est beau ! Comme dans les vidéos de Phil' ... Puis on se dit, et merde, je passe par où, je vais pas par-là, moi !



Finalement, le start en poche, je me dis, allait, pourquoi pas le Parmelan, c'est une ligne droite ! Et de fil en aiguille, je me retrouve à voler vers les Aravis, suivant mes options qui me permettent de rattraper les groupes un à un. Passé Thônes, fatigué par la douleur de ma jambe droite et ma position inconfortable, je choisis de me jeter sur La Clusaz où plusieurs voiles zonent à la crête. (Le groupe a toujours raison... mon cul ouais !) Et je me retrouve à gratter jusqu'au sol, où je pose avec un bon paquet de pilotes. Vu les conditions dans lesquelles je me suis retrouvé en vol, je suis content de moi, sûrement le seul pilote dans le cas à La Clusaz ! Félicitations à Thib' qui nous fait un goal ! Pour ma part, les choses sérieuses commencent avec un discard si je veux faire un peu de résultats. Ce qui s'annonce difficile vu le niveau de la compétition !

Deuxième manche

Task 2	61,7km	70 au goal
	International	Belges
Gagnant	Julien Marion	Aron Michiels
Gagnante	Bénédicte Saury	Olga Reznikova



Aujourd'hui, rendez-vous 9h30 aux cabines du Grand-Bo', petit briefing pour nous annoncer que la manche du jour partirait du site local, et que nous étions attendus pour 11h30 au décollage... le temps de faire monter les 150 pilotes. Une fois en haut, on nous informe du menu du jour, un petit tour dans le très grand bocal. Un déco du Grand-Bo' avec un start à la Clusaz. Ensuite, demi-tour pour une première balise sur Le Pic de Jallouvre suivi d'un sprint vers la Tournette pour ensuite rejoindre les Aravis à hauteur du lac du Charvin et enfin rentrer à la maison par l'autoroute du coin (lesdits Aravis).

BPO 2017 - LE RECIT DE QUENTIN

Personne ne semble pressé de se jeter dans cette course de 60km, moi encore moins au vu des timides conditions du jour. Le temps que les cycles commencent à s'installer, les premiers pilotes se mettent en l'air et commencent à former une chouette grappe. Perso, je commencerai par un start plus que timide, laissant le gros de la grappe filer devant et ainsi libérer l'espace et les faibles thermiques du Grand-BO'. J'enquille sur un petit plaf' au nuage (2500 +/-) pour m'enfiler B1 et prendre la direction du Lachat de Thônes.



Un difficile moment à passer à raz du caillou, cherchant à enrouler tout ce qui passe. Ce sera finalement dans un pet de mouche qu'on ressortira de là, un petit plein vers les 2500 et me voilà parti vers B2 et la Tournette. Je vole au-dessus de pas mal de pilotes et je me retrouve à 2200 dans le cylindre de la balise, seul, après avoir remonté la Montagne de Cotagne. De là je pars en ligne droite, plein pot, direction B3 (le Charvin), avec un plein prévu au thermique « magique » de la Montagne de Sulens, ...

Pas de bol, ou mauvais choix, je me retrouve à la ramasse et je termine la course à 1,5km de B3, après 3h de course, au pied de l'autoroute qui devait me mener au goal. Le plus dur étant fait, je me console en me disant que le vol reste des plus sympathique, que je continue d'apprendre et de découvrir de nouveau endroit et que demain est encore à faire ! Un grand merci à la récup', qui se pointe au milieu de nul part au pied de l'Étale, à peine 10secondes après que je sois posé ! Ca c'est top !!!



Troisième manche

Task 3	83km	77 au goal
	International	Belges
Gagnant	Baptiste Lambert	Joeri Bal
Gagnante	Bénédicte Saury	Ludmila Zalik



Aujourd'hui, grosses conditions... Et qui dit grosses conditions dit « bigue tasque » ! Le menu est simple: "Grand-Bo' – Annecy – Grand-Bo'" avec un start à quelques kilomètres derrière le déco, une balise au lac du Charvin, une seconde sur le Parmelan, on tourne au Roc des Bœufs, et un finish devant le déco' du Grand-Bo'. Soit 80km de bonheur dans les Alpes françaises, un tas d'options possibles et autant de façons de boucler que de se planter !

Mon opinion est assez calquée sur celle de Thibault pour un début de manche (tout du moins), il faut attaquer par les faces Est des Aravis, le problème sera sans doute la façon de prendre l'autoroute, soit en direct, soit via la porte du col de la Clusaz. Ensuite se débrouiller pour monter à la Tournette, se jeter sur le Parmelan, ressortir sur les dents de Lanfon, prier pour un Roc des Bœufs qui donne, encore se jeter sous le col de la Forclaz, remonter à la Tournette et rentrer par le chemin le moins pire. Bref, sur papier ça sonne bien, en vrai, je suis déjà persuadé qu'arriver sur les faces Est des Aravis sera un gros challenge.



En pratique, le positionnement pour le start se fera assez facilement, ça monte partout, c'est large... c'est facile. Je laisse le gros du groupe devant moi pour enrouler bien à mon aise et j'arrive à me positionner dans les barbulles d'un nuage en bordure du cylindre, attendant l'heure du start avec quelques pilotes. Ça y est, c'est parti. Je vois derrière moi une centaine de pilotes se ruer sur les Aravis, direction B1. Pour ma part, je pars en tête, dans la plaine pour essayer d'intercepter le groupe de tête sur cette autoroute de l'enfer !

BPO 2017 - LE RECIT DE QUENTIN



Hélas, je me rends vite compte que je devrais me contenter du milieu de la masse, si je veux conserver un peu de gaz. La transition face Ouest-Est est stupéfiante, un enchaînement de -2m/s $\rightarrow +5/6\text{m/s}$ vario, ça hurle et ça m'aspire vers le haut. Il s'en suivra un bon moment de haut et bas à $\pm 3000\text{m}$ sur les Aravis. #LeVolDuDauphin dans le barbule, voyant ci et là quelques beaux sketches d'autres pilotes lancés à fond de barreau. Une fois B1 dans la poche, le groupe explosé, je décide de me jeter sur une arrête de la Tournette que je ne connaissais pas (et où je voyais quelques voiles) après un passage au-dessus de la montagne de Sulens. J'y retrouve Berfon et Pierre, et avec eux je ressors de cette arrête, petit plaf à 2500m et direction le Parmelan, straight on it ! Je me fais ramasser durant la transition et c'est après un petit moment de survie les pieds dans les sapins que je ressors à B2, je peux ainsi me rapprocher d'Annecy, terrain que je maîtrise un peu mieux ! En rattachant les dents, je me retrouve à enrôler avec Max (qui lui est en bi' sur Annecy), on échange un bref bonjour dans le thermique, qu'il est déjà temps de transiter sur un Roc qui me semble un peu calme. En effet, une fois dessus, je me rends compte que c'est la merde ! Personne ne sort si ce n'est quelques pilotes aux nuages, qui sont passés par le bout de la montagne après un long moment d'effort. Je commence à avoir trop chaud en basse couche, il y a du monde, il est temps que ça reparte, sinon je vais presque avoir envie de poser... Et bingo, mon salut viendra de la plaine et de deux petits piafs jouant dans une petite bulle, je la travaille, et celle-ci se transforme en ascenseur du bonheur, 2500 , je peux transiter paisiblement vers le Col de la Forclaz. Tellement paisiblement que je somnole au-dessus du lac, affalé dans mon cocon...

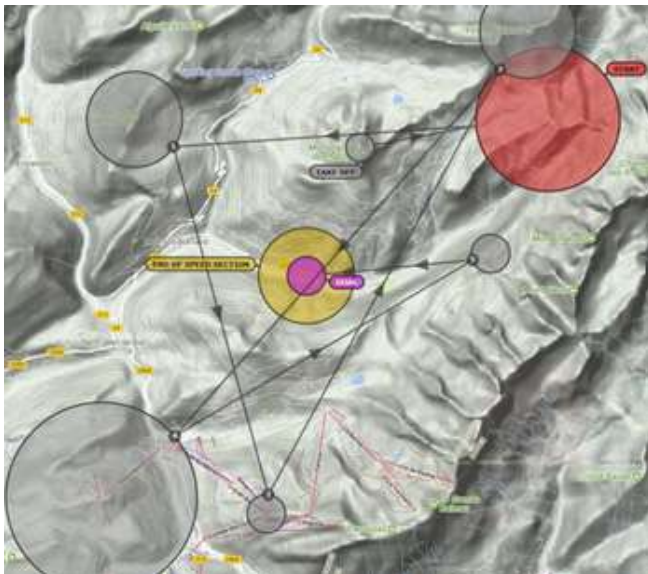


BPO 2017 - LE RECIT DE QUENTIN

Il est temps que je me réveille, rien n'est encore fait, pas mal de pilotes zonent sur le Rocher du Roux et je dois encore remonter la Tournette si je veux avoir une chance de rentrer. Connaissant un peu l'endroit et avec un peu de gaz, je me jette sur la combe à la droite du déco. Ça démarre et me voilà rapidement en route pour les pentes de la Tournette où je commence à travailler un thermique en avant du relief avec un autre pilote. Ça monte, ça monte même assez vite, et nous voilà au-dessus du relief à 2500' de quoi se lancer vers le Grand-Bo' 20 bornes plus loin ! En ligne droite et deux thermiques plus loin, me voici dans mon final glide, fatigué mais heureux de boucler ce parcours dont je ne me croyais pas capable. 4h45' de vol, 83km, et des images plein la tête, je suis content de ma journée, et je vais la savourer avec quelques bonnes bières et des potes !

Quatrième manche

Task 4	46,6km	84 au goal
	International	Belges
Gagnant	Olivier Henry	Lode Spruyt
Gagnante	Constance Mettetal	Karlien Engelen



Aujourd'hui, à la vue des conditions s'annonçant légèrement moyennes, le directeur de course ayant peur de conditions devenant de plus en plus pourries, il nous a concocté un petit menu assez intensif. Court, mais rapide. Un Déco du Grand-Bo', un start juste derrière le déco', et ensuite, une manche en étoile avec B1 à proximité de l'Aiguille Verte, ensuite B2 à la Clusaz, B3 à la Pointe d'Almet, B4 Clusaz, B5 sur les Aravis, puis final glide direction l'attéro du Grand-Bo'.

Le déco' ne donne pas comme la veille, et il ne faut pas hésiter à se jeter avec à peine 200m de gaz pour aller raccrocher le start 2km plus loin. De là, le plaf' se fait assez facilement. Dès le start, les pilotes ayant su atteindre le cylindre de départ se jettent vers l'Aiguille Verte, sans trop attendre, c'est sur B2 qu'ils foncent. Un peu en retrait, je prends le temps d'assurer le plaf', B1, et de me dire qu'il est trop tôt pour remonter sur la Clusaz. Je me lance donc pour un crochet par le Danet, et les pilotes devant moi donnent raison à mon choix, on remonte plus vite par le Danet et les voiles sur la Clusaz semblent à la ramasse. Finalement, on les rejoindra sur le début des Aravis, dans le col de la Clusaz. De là je ferai un bout de chemin avec Aron vers notre prochaine balise. On fonce sans faire le sommet de la chaîne de montagne et nous voilà porté tout du long. Je pousse ma Cure vers la balise suivante sans prendre le temps de monter au relief, pari payant, ça remonte sur B3.

BPO 2017 - LE RECIT DE QUENTIN



De là, je ne changerais pas ma technique, pas la peine de voir le sommet des Aravis, le cheminement le long des pentes rocailleuses et herbeuses du massif nous poussent jusqu'à La Clusaz, je quitte le relief vers +- 2200m et sans un virage, je me retrouve dans le cylindre de B4 à 2600m De là, plus besoin de réfléchir, il ne me reste qu'à me caller dans ma sellette pour rejoindre la dernière balise et le goal !

Un vol pour moi impressionnant dans le cheminement des combes des Aravis, ces vallées à flanc de montagnes, prêtes à nous croquer tout cru ! Et qui me permet de pousser ma voile encore un peu plus vite qu'à l'habitude, je commence à y prendre goût. Par contre, ça m'a aussi permis de me rendre compte de l'écart de vitesse entre les voiles sports et compét'... On ne joue pas de la même façon. Je vole assez vite et plutôt pas mal, ça me vaudra une place honorable au classement du jour, et de continuer à remonter dans le classement général ! Puis surtout, je me fais vraiment plaisir en vol, et ça, ça n'a pas de prix ! Le soir, on souffle un coup avec les copains, une petite pizza, quelques bières, puis au dodo pour la suite de l'aventure !

Cinquième manche

Task 5	40,1km	93 au goal
	International	Belges
Gagnant	Cedric Fechoz	Joeri Bal
Gagnante	Bénédicte Saury	Karlien Engelen



Aujourd'hui, c'est le dernier jour de compétition, on se retrouve à 9h30 pour le brief météo qui nous annonce que la journée risque de dégénérer avec de l'orage. Pour ça, rendez-vous au plus vite en haut, pour essayer de faire une petite dernière manche. On nous lance donc dans cette dernière course au but, avec un Start derrière le Grand-Bo (encore), une balise sur La Tournette, puis un retour direct au Grand-Bo'. Lancement de la course à 12h30, Fin de la course à 15h voir avant si les conditions changent trop brutalement! Nous voilà prévenu, il ne faudra pas traîner en chemin.

BPO 2017 - LE RECIT DE QUENTIN

Je décolle et je commence à monter doucement dans une petite grappe, celle-ci tourne devant le déco', puis les pilotes se jettent derrière dans un thermique semblant un rien plus fort. Perso', je n'ai pas envie de me retrouver au milieu de 70 pilotes remontés à bloc pour cette dernière course, je reste donc dans mon petit thermique, il monte doucement, mais il monte et étant seul dedans, j'arrive à l'optimiser et à enrrouler aussi bien que la grappe d'à côté. Pas de chance pour moi, ce même thermique grossi, et je vois rapidement plus de 50 de ces mêmes pilotes se jeter sur moi dans l'espoir de rejoindre plus rapidement le plaf. Au début ça va, je suis un peu au-dessus du groupe mais bien vite celui-ci me rattrape et je dois me rendre à l'évidence, ce n'était pas ma guerre mon colonel, mais je vais quand-même devoir me battre en ouvrant l'œil, et le bon ! On se sent vite à l'étroit dans ce genre de conditions, et je n'ai pas envie d'une collision le dernier jour.



Le start fini par être donné, et je pars un peu plus bas que la masse vers le Lachat de Thônes. (L'option qu'a choisie le groupe, ... puis parait qu'il a toujours raison) Ça avance plutôt pas mal, et me voici qui arrive déjà vers la Montagne de Cotagne qui monte vers La Tournette. Je gratte un peu, puis je finis par prendre une ligne qui me montera en ligne droite à la balise. De là je vois les premiers repartir en arrière et refaire le même chemin en sens inverse. Pour ma part, je décide de faire un gros plein vers les 2800' puis me jeter en ligne droite vers la ESS, et le goal !

En effet, c'est la dernière manche et je n'ai rien à perdre que de tenter mes propres options et voir jusqu'où elles peuvent m'emmener.



Le choix s'annonce pas mal niveau vitesse, ça trace ! Cependant, un petit thermique en chemin me ferait le plus grand bien si je veux claquer l'ESS sans arriver trop bas. J'en retrouve un sur le Danay, je l'enroule serré et ça remonte bien.

BPO 2017 - LE RECIT DE QUENTIN

Cependant je vois arriver un groupe de pilotes depuis le Lachat, et sous l'impulsion, je me jette vers cette « end of speed section » dans l'espoir de les devancer. Il me manquera 20m que je devrais gratter au relief, qui me coutera ce dit groupe mais à côté de ça, l'option se montre plus rapide que les voiles ayant quitté La Tournette en même temps que moi. Le choix n'était donc pas trop mauvais et me voilà à clôturer cette superbe semaine par un 3ieme goal et surement par une dernière remontée au classement, un bon petit round pour l'honneur.

C'est avec le sourire, des souvenirs plein la tête et un bel enseignement que je reprendrai demain la route pour la Belgique, enfin après la remise des prix et un peu (trop) de breuvages alcoolisés ! Parce que finalement, en volant sans prétention aucune, me voici 10ième en sport général, et ça, c'est la cerise sur le gâteau !

Merci les organisateurs, c'était bon comme le pain, et promis, je reviendrai l'an prochain !

Quentin Debras des Belgian Red Eagles
www.facebook.com/BelgianRedEagles/

Son blog
<https://glideonclouds.wordpress.com>



About Aspen6 project



"Starting to work with the Gradient R&D team only from September 2016 I had the chance to arrive at the really beginning of the Aspen 6 project. It was a great opportunity for me to start working on such an important project straight away. On the first flights I was immediately seduced by the shape of the glider, it was showing such a great improvement compare to the previous generation of Aspens and it included all the latest technologies Gradient had produced and tested along the years I could only praise the designer's work there. I have always been really attached to Gradient's DNA, which means great brake reactivity, handling, speed and performances so I was really looking forward to find these aspects back into the Aspen6. I was not disappointed, already on its very first flights Aspen6 showed great potential in term of handling as well as safety and performances. From the first performances tests we made I could so that the Aspen 6 would be one of the best in its category as well. It was a really promising project from these very first flights in Switzerland during the autumn 2016. Being part of the R&D team I have had the chance to see the glider evolve into its final version, which, I can say it frankly, is amazing to fly. A lot of aspect have been corrected along the way, the whole team has a huge passion for flying and a strong desire to fly so it was always very important to spend as much time as possible in the air to try and improve this Aspen 6. Each improvement was tested through many flights to make sure that the best compromise was found. Each time an improvement was made we tested it several time to be sure it was the right thing to do. As pilots first we all wanted to fly the very best glider we possibly could. I was able to see the glider evolve into what I think is the best Aspen Gradient has ever produced. The handling has been improved during the development and now offers a great amount of pleasure to the pilots, Aspen 6 goes where you want it to be without any hesitation, it is a pure product of the Gradient's DNA I am so attached to. I also had the chance to put the Aspen 6 through all kind of troubles to make sure that we have a glider which is safe in all conditions and I was mind blown by the result. In many ways the safety of the Aspen 6 could be compared to the one of an EN-B glider during the whole testing process I kept being amazed by this glider's reactions to what I was putting it through and I think that pilots will feel really safe under it. In conclusion I would say that I could not be happier that the first project I take part in with the Gradient R&D team is the Aspen 6 as it will be for sure a success that I will be proudly saying I took a part in."

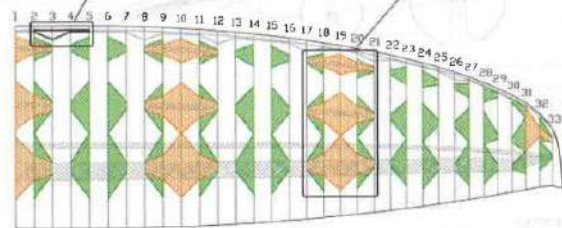
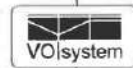
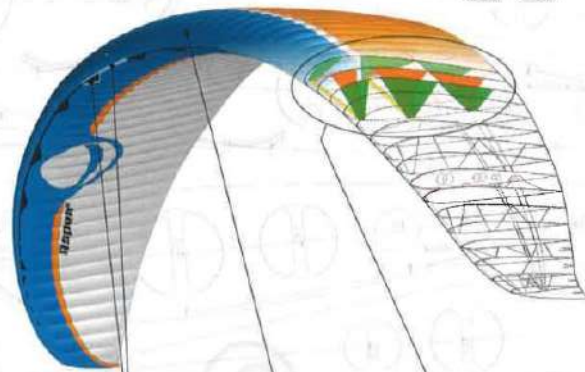
Théo de Blic, GRADIENT R&D Team

Théo de Blic



aeroloisirs
Club belge de vol libre
 Quai Saint Léonard 55
 4000 Liège
www.aeroloisirs.be olivier.goris@skynet.be

Aspen⁶
 explore the invisible








RANKING IS KING

Nouvelle rubrique qui permettra de valoriser les pilotes belges en les faisant apparaître dans les annales, notamment pour des catégories peu visibles dans les classements officiels.

Top 5 Mondial






Source tops : WPRS 1er juillet, ne tenant pas compte du BPO2017. http://civlrankings.fai.org/?a=326&ladder_id=3&ranking_date=2017-07-01&

Rank	Nom	Pays	WPRS
1	Jurij Vidic		400.4
2	Aaron Durogati		395.0
3	Torsten Siegel		393.2
4	Honorin Hamart		386.6
5	Luc Armant		376.1

Top 10 Belges

Rank	Nom	WPRS
149	Francis De Bruyn	189.3
246	Philippe Broers	149.7
248	Lode Spruyt	149.3
260	Joeri Bal	144.1
306	Aron Michiels	132.9
432	Pierre Therer	109.7
483	Nathanael Majoros	100.1
489	Maarten Coppens	98.4
594	Jan van der straeten	86.2
649	Marc Delongie	81.0

Top 5 Dames

Rank	Name	Nation	WPRS
52	Seiko Fukuoka Naville		274.2
71	Laurie Genovese		251.0
81	Silvia Buzzi Ferraris		238.1
142	Kari Ellis		192.6
165	Klaudia Bulgakow		183.0

Top 5 Dames Belges





Rank	Name	WPRS
3772	Kelly Lardinois	4.1
3816	Claire Wauters	3.9
4029	Sofie Bonte	2.9
4085	Rosanne Vaneeckhaute	2.6
4103	Rika De Kam	2.5

Top 5 Sport Belge

Rank	Name	WPRS
483	Nathanael Majoros	100.1
652	René Bosman	80.8
742	Bertrand Fontaine	72.0
861	William Vanaudenhove	62.5
864	Koen Michiels	62.1

Champions de Belgique

Le Grand-Bornand 2017 (source : <http://pwca.org/results/BPO/>)

Catégorie	Nom	Pays
Messieurs	Olivier Henry	
Dames	Constance Mettetal	
Serial	Lois Goutagny	
Sport	William Voisin	

Champions Belges

Le Grand-Bornand 2017 (source : <http://pwca.org/results/BPO/>)

Catégorie	Nom
Messieurs	Joeri Bal
Dames	Karliën Engelen
Serial	Joeri Bal
Sport	Nathanael Majoros

Champions apparent BAPO

Il reste potentiellement 2 manches !

(Source <https://airtribune.com/bapo2017/results>)

#	Name	Total
1	Joeri Bal	1985
2	Lode Spruyt	1967
3	Philippe Broers	1958
4	Pierre Therer	1917
5	Francis De Bruyn	1872

EMISSION TV - LES AMBASSADEURS A COO

Revivez cette aventure en suivant ce lien

https://www.rtb.be/auvio/detail_les-ambassadeurs?id=2213352

L'émission commence par les présentations des BLANCS MOUSSIS et des deux ambassadrices, la mère et la fille qui proviennent de la région de Phillippeville, qui n'est pas la porte à côté. On passe à la gastronomie avec présentation d'un artisan Boucher-Charcutier qui collectionne les médailles d'or dans sa spécialité (Maison Curnel à Stavelot), avec dégustation d'un encas charcutier dans la salle du chapitre de l'abbaye avec un petit mot concernant le musée de l'auto. Armelle qui présente l'émission et les ambassadrices apprécie. Ensuite c'est une promenade dans les bois de Francorchamps qui fait partie de la commune de Stavelot, avec présentation du roi de la tronçonneuse Roger Koekelmann. Il montre ses sculptures faites sur pied (un violon, un bateau à voiles, une harpe) et l'épreuve se termine par un lancer de hache, un concours pour l'enfoncement dans un tronc d'arbre de pointes de Paris. Les ambassadrices ne sont pas très expertes mais très souriantes.



EMISSION TV - LES AMBASSADEURS A COO

Retour à Stavelot pour visite chez un facteur de limonaire, d'orgue de barbarie, ces petites machines qui font de la musique avec des cartes perforées. Super intéressant et très sympathique. Comme Stavelot est à la campagne et qu'il est nécessaire de rester dans l'air du temps, on nous présente un élevage bio de limousines, des vaches bien sur, et on embraye ensuite sur l'hôtel auberge du MAL AIME à Stavelot. Le mal aimé n'est autre que Guillaume Apollinaire, célèbre écrivain et poète français qui a séjourné trois mois à Stavelot et conté fleurette à Marie Dubois la plus belle fille de Stavelot à l'époque. La présentation est faite de main de maître par Guy Lemaire qui présente la grand 'place et le musée APOLLINAIRE à l'abbaye de Stavelot. Après cet intermède intellectuel, il y a encore un petit encas culinaire, il faut bien manger pour vivre et bien sur faire un peu de publicité pour le country fromage du Val de Wanne, on passe enfin aux choses sérieuses et vous remarquerez qu'on a gardé le meilleur pour la fin.

Je parle bien sur du PARAPENTE, choisi pour représenter STAVELOT, malgré la concurrence de Plopsa COO, le circuit de Francorchamps et bien d'autres. Oui la concurrence était sérieuse. Oui le parapente a la cote et maintenant bien établi et reconnu comme étant une activité touristique attractive et faisant partie du paysage. Bien sur comme vous le savez tous, le parapente dépend toujours des conditions météo. On devait tourner les séances début avril entre le 3 et le 5. Nous avons du attendre et prier pour avoir de bonnes conditions météo favorables et rassembler l'équipe de bi-placeurs pour faire face à nos engagements. Le cinq au matin on pouvait espérer un créneau favorable vers 15H.

Appel aux volontaires avec un coup de fil spécial pour demander au patron de Stéphane de bien vouloir le libérer l'après midi et il a accepté (merci Pierre-un parapentiste également). Sa présence était indispensable. On avait donc avec nous comme bi placeur outre Stéphane, Sergiu que tout le monde connaît, le petit Pierre en jeune premier, et Philippe pour faire voler la fille (la mère et Armelle n'ont pas voulu voler à cause du vertige paraît-il), deux cameramen et un preneur de son. Sandrine et Pascal devaient aussi remplir le ciel. Le soleil nous a fait un petit clin d'œil et a bien réchauffé l'atmosphère et cela tenait bien, le vent était pile ouest et tous les vols ont été une réussite totale. On a pu faire voler deux fois toute l'équipe avec de très beaux atterros et de très belles images. La journée s'est terminée à la satisfaction et les rires de tout le monde. Une super promotion de notre sport. Encore merci à toute l'équipe qui a permis la réalisation de notre partie d'émission et je ne suis que l'interprète de la Commune de Stavelot, de la RTBF et de son réalisateur Jean-François Duysinx et directeur Christophe Stefanski, des Ambassadrices Anne et Laurie, ainsi que toute l'équipe du syndicat d'initiative de Stavelot qui toutes et tous vous remercient chaleureusement. La diffusion a eu lieu le samedi 13 mai 2017 sur la UNE de la RTBF, et l'épisode concernant le parapente a été très apprécié dans toute la région. Bien à vous tous voler bien et en toute sécurité.

Louis Neys

Témoignage de Pierre Therer, un des pilotes biplaceurs

“C’est surtout pour faire plaisir à Louis Neys qui avait demandé des bi-placeurs disponibles que je me suis rendu à Coo. Louis a tellement fait et fait encore énormément pour les sites de Coo que je me devais de lui rendre la pareille. Arrivé au parking en haut; Philippe, Stéphane et Sergiu sont déjà sur place. Les conditions ne sont pas terribles et je n’ai pas beaucoup d’heures de vol cette année. J’annonce donc à mes collègues que je ne décollerais que s’ils ont vraiment besoin de moi. En arrivant au déco Ouest : les conditions sont un peu mieux que prévu : il y a un léger vent de face travers droit (Ouest, Nord-Ouest) et le ciel complètement bouché commence à s’ouvrir. En ouvrant mon matériel je fais la connaissance de deux personnes (une mère et sa fille) sans savoir que ce sont les deux protagonistes de l’émission. En m’entretenant avec elles sur les dangers du parapente, je dépeins mes petites histoires sur les statistiques et mon expérience personnelle. Je récite ma phrase habituelle : « ça fait 22 ans que je fais du parapente et les deux fois ou je me suis rendu à l’hôpital : on m’a renvoyé chez moi en disant que je n’avais rien de cassé » (pourvu que ça dure). Sur ces mots : la plus jeune des deux affirme haut et fort que c’est avec moi qu’elle veut voler. C’est entendu. Et voilà comment, par le plus pur des hasards ; en étant arrivé en retard et sans grande motivation : j’ai volé la vedette aux trois autres pilotes. Le reste est une formalité : décoller propre et surtout atterrir comme une fleur devant les techniciens, réalisateur et présentatrice. Philippe vole avec un cadreur qui fait la caméra subjective. Stéphane décolle avec le preneur de son qui, paraît-il, n’a pas quitté des yeux ses instruments et n’a même pas profité du paysage (professionnalisme oblige). Quelques autres techniciens découvrent les joies du vol libres. Arrivé en bas : le réalisateur dit qu’il faut refaire un vol (avec ma voile Gradient mauve uniquement) car un cameraman avec un drone télécommandé est en route depuis Bruxelles et doit arriver incessamment. C’est ici que la pièce tombe enfin et que je comprends à cet instant que je vais sûrement être un des personnages principaux malgré moi... Le deuxième vol n’est plus du tout une formalité : le vent est forçant et de plus en plus travers. Parfois il rentre carrément nord. Je dis à ma passagère que c’est « now or never ». Drone ou pas drone, on doit décoller maintenant car après : les conditions seront trop marginales pour un vol en toute sécurité. Je décolle illico et dois tenir ma voile qui fait mine de fermer plusieurs fois. Je dis à Laurie que le drone n’a qu’à aller au diable : safety first, mais elle s’écrie qu’il est là en bas sur notre gauche en train de voler, à bonne distance vu la masse d’air un peu turbulente. C’est bon : les images sont dans la boîte : il est temps de poser car dans une demi-heure au plus, il ne sera plus bon d’être en l’air. Je tiens ici encore à remercier Louis Neys sans quoi rien n’aurait été possible (pas de déco, pas d’atterrissage). Je tiens aussi à m’excuser auprès de mes collègues à qui j’ai un peu volé la vedette!”

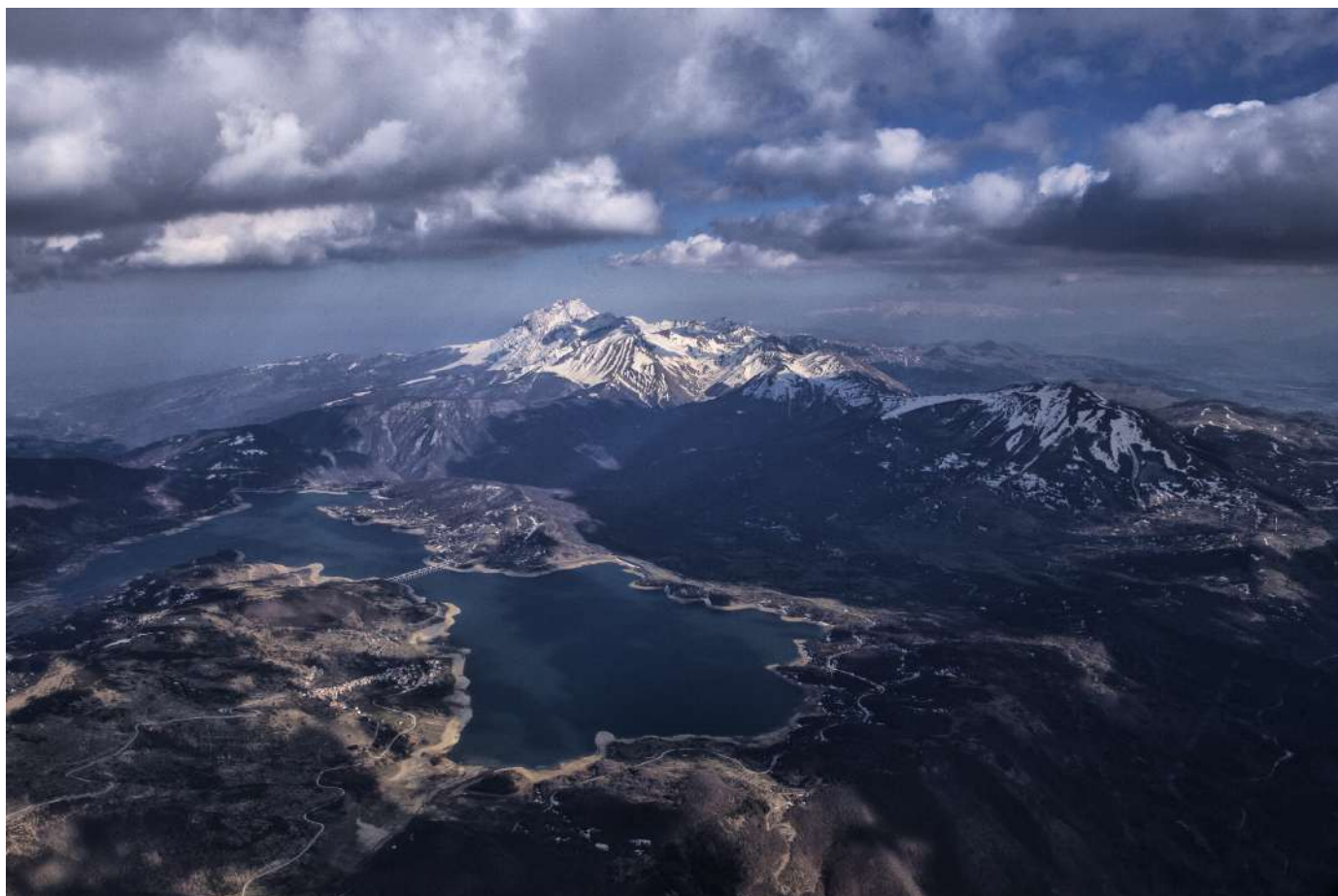
Pierre Therer

DECOUVERTE - LES APPENINS, LE 'COEUR SAUVAGE' DE L'ITALIE

Des paysages spectaculaires, de bonnes conditions de vol presque toute l'année et la cuisine Italienne bien connue par tous...

J'ai le plaisir de vous emmener pour un moment dans le cœur sauvage de l'Italie, les Apennins, des montagnes encore relativement intactes et magnifiques. J'y ai déménagé il y a quelques mois, dans une petite ville tout près des Apennins du Centre et de Rome. Etonnée par la beauté et la relative méconnaissance de cette région pour le parapente, j'ai trouvé intéressant de partager avec vous cette découverte.

Les Apennins longent pratiquement tout le pays, de la Ligurie dans le Nord-Ouest jusqu'en Calabre dans le sud-est, et sont constitués des Apennins du Nord, du Centre et du Sud. Le point culminant est le Corno Grande (2912m) près de Gran Sasso dans les Abruzzes et il y a une grande diversité d'écosystèmes et de vie sauvage, des sommets plats et des pâturages Alpines en pente.



Gran Sasso et Monti delle Iaga National Park

Gran Sasso et Monti delle Laga

Le parc national de Gran Sasso et Monti della Laga est vraiment admirablement magnifique et certainement un lieu à mettre sur votre liste si vous aimez la nature en toute sa beauté.

Le Gran Sasso, avec ses pics sauvages, trône au-dessus du Campo Imperatore, un plateau à 1800m qu'on nomme parfois 'le Petit Tibet'. Au pied du Corno Grande on trouve le Calderone, le glacier le plus méridional d'Europe, en au nord on trouve la chaîne de Monti delle Laga et le lac de Campotoste. Vu du ciel cela donne des images incroyables, mais même quand on ne vole pas on peut y profiter pleinement de l'environnement impressionnant.



Gran Sasso décollage

Ici, les deux décollages les plus utilisés sont Assergi (Campo Imperatore) à 2100m, atteignable par télécabine, et Montecristo à 1627m, joignable par voiture. Les pics les plus hauts de la chaîne, les pentes herbeuses avec leurs sommets moins hauts et la vallée large, offrent la possibilité de trouver différentes conditions et d'adapter le vol à ses capacités.

On peut faire un vol de distance "local" et suivre la chaîne de l'Est à l'Ouest, ce qui fait déjà 60-70 km, ou de profiter d'un vol en soaring au coucher du soleil avec un super panorama en-dessous de soi. Avec une base de nuages élevée, au moins 3000m, on peut quitter la région et voler direction Gran Sasso. En été les conditions peuvent parfois devenir trop fortes mais il y a aussi des jours avec moins de vent. La meilleure période est le printemps ou l'automne. En hiver aussi, on peut avoir de bonnes journées quand, en cas de zone de haute pression, l'élévation du décollage donne la possibilité de voler au-dessus de l'inversion.

Poggio Bustone

Poggio Bustone est, à juste titre, un des sites les plus pratiqué par les pilotes locaux. En 2009 y a eu lieu la superfinale de la PWC et en 2007 un pré-PWC. A 1,5 h de Rome, on se retrouve sur le décollage du Monte Rosato avec vue sur une vallée large, la 'Valle Sante', avec sa magnifique palette de couleurs formée par les différents lacs et champs. En thermiquant on s'élève et vole vers le Monte Terminillo, où l'on peut repérer les chevaux en-dessous de soi, ou on traverse vers Leonessa, pour survoler les paysages épiques de Castelluccio et du Monti delle Laga et aller atterrir au pied du Gran Sasso.



Poggio Bustone

Pour les pilotes de distance il y a plusieurs possibilités de vols de 100 à 200 km. La route la plus volée est probablement Poggio - Terminillo – Avezzano – Poggio ou après Avezzano continuer vers San Donato Val di Comino et revenir vers Avezzano si on vise les 200 km. Ce n'est pas facile de traverser la vallée d'Avezzano pour avancer davantage car elle est assez large, surtout pas quand on y vole pour la première fois. Le retour vers Poggio Bustone n'est pas non plus toujours possible car l'après-midi la brise de mer arrive et celle-ci est trop forte pour contrer.

Le Poggio est également un endroit de vol idéal pour les pilotes moins expérimentés. Avec son décollage O-SO on peut y encore profiter le matin de vols paisibles, dans les premières bulles on peut y améliorer sa technique en thermique ou on peut y faire un vol calme le soir au coucher du soleil. On peut garer sa voiture à l'atterrissage et monter au décollage avec la navette de l'école locale. Il est également possible de monter avec sa voiture, mais le chemin est assez mauvais et en haut il n'y a pas trop de places pour se garer.

Castelluccio – Leonessa

Castelluccio est aussi un endroit époustouflant, que vous connaissez peut-être déjà. Malheureusement, pour le moment toutes les routes pour y arriver sont fermées. C'est un des villages qui ont été lourdement touchés par les derniers tremblements de terre.

Pas loin de Castelluccio se retrouve Leonessa, un site NE de l'autre côté du Poggio Bustone. L'avantage ici est qu'on peut monter en téléphérique. Dans les mois d'été il est ouvert chaque jour, et en juin et septembre lors des weekends. Leonessa travaille dur pour faire revivre le tourisme et ouvre avec beaucoup de plaisir le téléphérique également la semaine si on le demande. Le décollage se trouve sur le Monte Tilla à 1769m et donne une vue splendide sur les Apennins.

Norma – San Donato Val di Comino

San Donato Val di Comino et Norma sont les sites où nous volons pendant les mois d'hiver et qui donnent encore des possibilités de vols thermiques et de distance quand les Alpes sont recouvertes d'une couche de neige.



DECOUVERTE - LES APPENINS, LE 'COEUR SAUVAGE' DE L'ITALIE

Norma se trouve à 60 km au sud de Rome et à 15 km de la mer. Le décollage (420m) se trouve sur les ruines d'Antica Norba, une ancienne ville romaine, où l'on peut facilement atterrir au sommet. La longue crête de 25 km offre à midi de merveilleux vols thermiques et en fin d'après-midi jusqu'au coucher du soleil des conditions de soaring toutes douces. La route la plus utilisée en vol est de Norma à Cori, retour direction sud-est vers Sezze avant de revenir à la case départ et d'encore jouer un peu devant le déco et, après un atterro au sommet, d'encore profiter du coucher du soleil avec des amis. Après Sezze on peut aussi essayer d'aller atterrir à la côte, souvent essayé mais pas toujours avec succès car dans cette direction cela devient assez plat et les conditions faiblissent.

Ici on l'appelle parfois Magic Norma parce qu'il y a souvent de bonnes conditions de vol, même avec une couverture nuageuse importante ou de la Tramontane. La Tramontane est un vent NE fort et Norma reste assez longtemps à l'abri de ce vent, cela donne même de bonnes conditions de vol de distance grâce à la base de nuages élevée, même si c'est alors un peu plus turbulent.

Les mois d'été la brise de mer est souvent trop forte pendant la journée et on vole alors surtout le matin et le soir. De ce fait c'est surtout un site d'hiver et en été les pilotes locaux partent en montagne. Ici, on peut voler tout l'hiver, mais les conditions sont certainement bonnes à partir de février/mars.

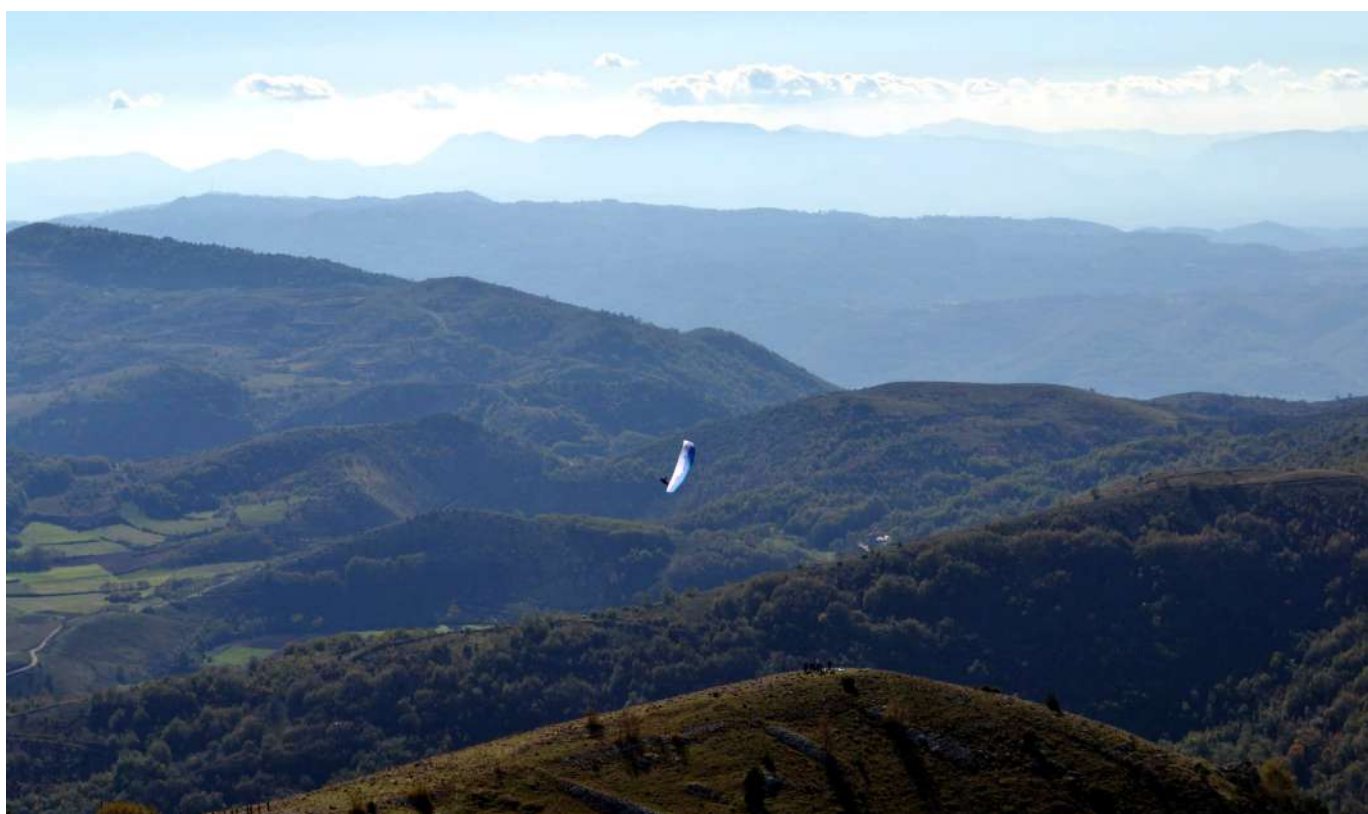
Voler du décollage vers la plaine est interdit car alors on pénètre dans la CTR d'un aérodrome militaire. En fait on n'a libéré qu'un seul couloir vers l'atterrissage officiel en bas, principalement pour en semaine donc.

On peut donc atterrir au sommet comme en bas. Il y a une école locale qui demande depuis récemment d'acheter une fly-card si on veut utiliser l'atterro officiel d'en bas. Juste avant ce terrain il y a aussi un « terrain de secours » qu'on peut également utiliser et duquel il est plus facile de choper une récup vers Norma.

San Donato Val di Comino, l'autre site favori pour les mois d'hiver mais aussi pour les autres saisons, se trouve à 1,5 h à l'est de Norma. Egalement un très bel endroit dans les Apennins, surtout en hiver quand les sommets sont tous blancs, et où des vols de 70 à 100 km ne sont pas une exception dans cette période. Il est situé sur une longue crête, qui mesure aller-retour environ 40-50 km, avec une grande vallée entourée par des montagnes.

DECOUVERTE - LES APPENINS, LE 'COEUR SAUVAGE' DE L'ITALIE

Il y a deux décollages, qu'on retrouve le mieux avec des coordonnées car ils ne sont pas aussi "visibles", et un décollage delta. Le décollage du haut, à 1161m, est orienté vers le SE-SO et est à 40 min de marche. L'autre décollage est à 937m, juste à côté de la route et dans une petite vallée qui donne sur celle de San Donato. Pour arriver à l'atterrissage à partir d'ici, il faut donc prendre un peu de hauteur en thermique, ou atterrir dans un des champs en-dessous du déco.



San Donato Val di Comino

Comme vous le voyez il est possible de bien voler dans les Apennins. Le niveau moyen des pilotes locaux est donc relativement élevé, ils sont très motivés pour faire des distances, peuvent s'entraîner toute l'année, et travaillent peut-être aussi un peu moins qu'en Belgique. Les Apennins sont différentes des Alpes, peut-être plus comme les Pyrénées, et un peu plus difficile à "lire". Les chaînes et vallées se sont pas aussi bien organisées que dans les Alpes et il faut tenir compte de plus de vents différents (vent météo, brises de montagne et de mer). Cela en fait donc un bon endroit pour améliorer ses techniques de vol de distance. Les pilotes locaux me disent : « si on sait voler ici, on sait voler partout ».

Hormis les sites énumérés, il y en a encore beaucoup plus, comme Serrone, Monte Cucco ou Tivoli, mais ce sont ceux où nous volons le plus souvent.

DECOUVERTE - LES APPENINS, LE 'COEUR SAUVAGE' DE L'ITALIE

Pratiquement

On peut facilement prendre l'avion jusqu'à Rome et prendre une voiture de location à l'aéroport. Ryanair par exemple a des tickets très bon marché, surtout en dehors de la saison estivale on vole parfois déjà pour 15 euros. En voiture cela fait déjà vite 1400 km à partir de la Belgique, mais on peut organiser une très belle boucle. Il ne faut surtout pas se laisser effrayer par la conduite (au volant) des Romains, la règle est qu'il n'y a pas de règles... allez donc avec le courant et répondez en klaxonnant à votre tour.

On dort dans un des nombreux agriturismos, pour 20-30 euros par personne. Il n'y a pas vraiment de campings, mais dans certains agriturismos on peut mettre sa tente ou sa camionnette pour 5 euros, et pour 5 euros en plus utiliser les douches et la piscine (quand il y en a une).

Les gens sont encore très accueillants et pas trop regardants sur ce qu'on peut faire ou pas. Mais il ne faut pas non plus s'attendre à des reçus du décompte, ici aussi ils n'aiment pas payer d'impôts.

A part voler on peut également faire nombre d'autres activités dans la région, comme l'escalade, des balades en montagne, visiter les parcs nationaux en recherchant les traces d'ours ou de loups, du VTT, visiter Rome ou un des nombreux villages, aller à la mer pour nager, faire de planche à voile ou du kitesurf ou simplement profiter du soleil Italien et de la bonne nourriture. Si vous aimez voler en distance, cela peut être utile pour les copains d'utiliser XC-track ou un Spot, de façon à ce qu'ils savent où vous êtes. Certains endroits sont vraiment assez désolés. Faire du stop n'est pas aussi courant qu'en France, mais pas impossible. Et sinon il y a toujours le train qui peut vous ramener déjà un bon bout du chemin.

Il y a encore beaucoup plus à dire sur cette région, mais si vous voulez avoir plus d'information vous pouvez toujours me contacter. Mon ami, Giuseppe (ou Jo) Mastromichele et moi avons également démarré à nous deux 'Fly the Apennines'. Nous nous ferons un plaisir de vous guider dans notre région et offrons des stages XC et des services de guidage pour différents niveaux, des stages en thermique, des voyages de vol et des voyages XC comme 'Crossing the Apennines'. Jo a beaucoup d'années d'expérience comme pilote de distance, pilote de compétition, pilote biplace et pilote d'essai, tant dans les Apennins que dans les Alpes.

Si vous êtes intéressés pour venir voler en tant que pilote individuel, club ou école, envoyez-nous un mail à info@flytheapennines.com ou appelez-moi au +39 388 926 6254 (ou + 32 484 432 855 WhatsApp). Plus d'info se trouve aussi sur notre site web; www.flytheapennines.com et sur notre page Facebook.

Merci pour la lecture et salutations sportives !

Janna Stroobants

PARTAGE EN VOL

Jeudi 27 avril, encore une journée annoncée fumante d'après les prévis

Le matin, dernier check météo et NOTAM, les plafonds sont encore une fois annoncés très hauts, presque trop pour le terrain de jeu du jour. Mais ça fait un moment que c'est comme ça, on peut juste faire avec. Au moins, on peut espérer s'extraire sans trop de problème. Renaud fixe un RDV pour 12h30 à La Roche, d'autres pilotes de LaRoche'Ailes nous rejoindront. On dirait bien qu'il ne faut pas trop traîner à se mettre en l'air. C'est très cyclique, mais on trouve rapidement notre ticket de sortie avec Renaud. Ça monte fort, ça monte vite, la couleur de la journée est annoncée, les vols d'avril se ressemblent au Corimont, un de nos problèmes du jour sera de ne pas monter trop haut, et de dégager à temps pour ne pas se faire surprendre par le plafond légal.



À peine le temps d'y penser que l'alarme du GPS sonne, 1300, grandes oreilles, et on accélère. Pour moi ça passe, mais tout juste, les nuages tirent sous le vent, et pas qu'un peu, je vois Renaud partir en 360 engagés, les oreilles ne suffisaient pas. Je pousse le barreau vers Warempage, pour m'éloigner et passer aux thermiques suivants, Renaud restera en retrait jusque Bastogne. Entre Warempage et la E25, ça descend, mais pas trop, j'ai trouvé une zone de calme qui me permet d'avancer et d'essayer de cerner l'aérogologie du jour. Premier point bas, mode survie, faut prospecter un peu, mais ça repart. J'essaie de me mettre au flanc de la rue qui fonce NO-SE vers la frontière Luxembourgeoise. Un constat, soit ça pompe des briques, soit ça dégueule sévère, mais pas moyen de trouver une zone de confort pour avancer.

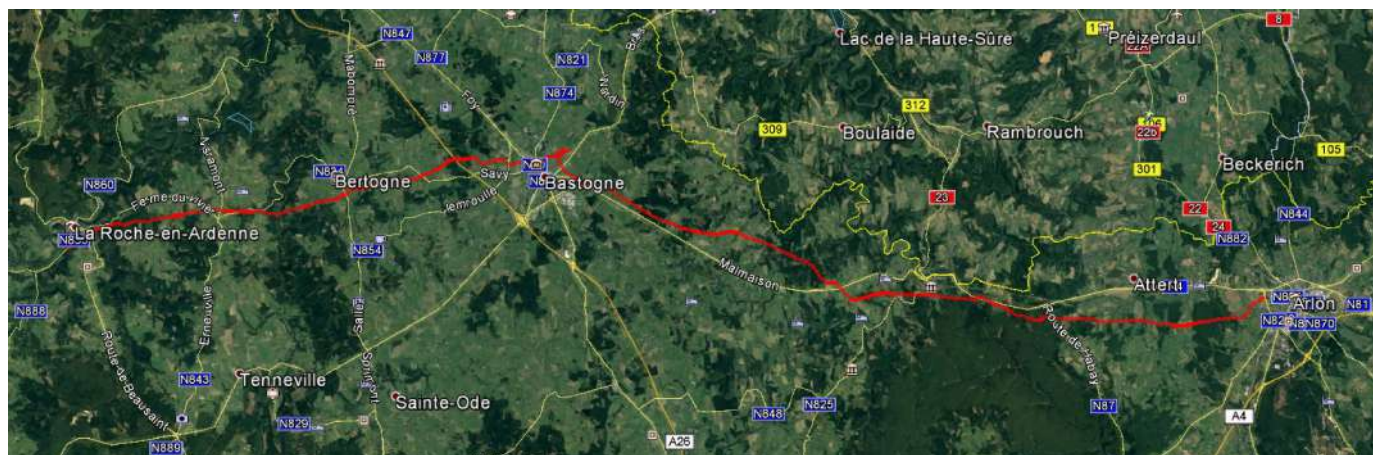
PARTAGE EN VOL

J'hésite à remonter la rue jusque La Roche, Renaud me rejoint, lui veut pousser vers Arlon, ce sera donc Arlon. On se jette pour décaler et éviter le Luxembourg. Ça marche un peu, puis ça dégueule, second point bas en vue, faut prendre tout ce qui passe, Renaud n'en ressortira pas. Après un moment de doute, ça repart, trop bien. Je vois toujours la voile de Renaud dans un champ que je dois déjà balancer mes premiers 360 pour descendre devant l'inefficacité des oreilles. "Bordaie". Je pousse le barreau pour sortir de la zone active du nuage, et là, c'est l'enfer dans l'autre sens, ça tombe... Troisième point bas en arrivant vers Martelange. Je réactive le mode survie. Un nuage s'assombrit sur Bodange, je commence à prospecter, à prendre tout ce qui passe, et finalement ça ressort encore.

Je viens juste d'échanger un combat pour un autre, le même problème recommence, ça pompe des briques, que dis-je, ça pompe des cachalots. Après plusieurs tentatives d'échappatoires, je suis contraint de me lancer dans de gros 360... -12m/s, ça centrifuge sur plusieurs tours, et ça devient dur à tenir. J'ai à peine perdu plus de 150m, et ça remonte. Finalement j'arrive à troquer l'ascendance pour une descendance. Je suis à moins de 10km d'Arlon, et le dernier point bas de la journée. C'est en zérotant quelques kms que je finis par retoucher une bulle qui me permet de faire la balise BACC d'Arlon. Level 3, me voilà ! Pour le retour en vol, ce sera pour une autre fois.

A peine posé 2h15 et 60km plus loin, que Pascal quittant le boulot me charge pour un retour sur site. Le bonus du LiveTracking ! En conclusion, un très beau vol, mais très sollicitant. Entre les zones de survie à 3-400m/agl où toutes les bulles comptent et les zones au-dessus de 1200m/amsl où il était difficile de ne pas emplafonner la légalité, et je n'ai guerre eu le temps de profiter de mes maigres zones de confort (sans parler d'éviter de rentrer au GDL). Mais ça forge le mental !

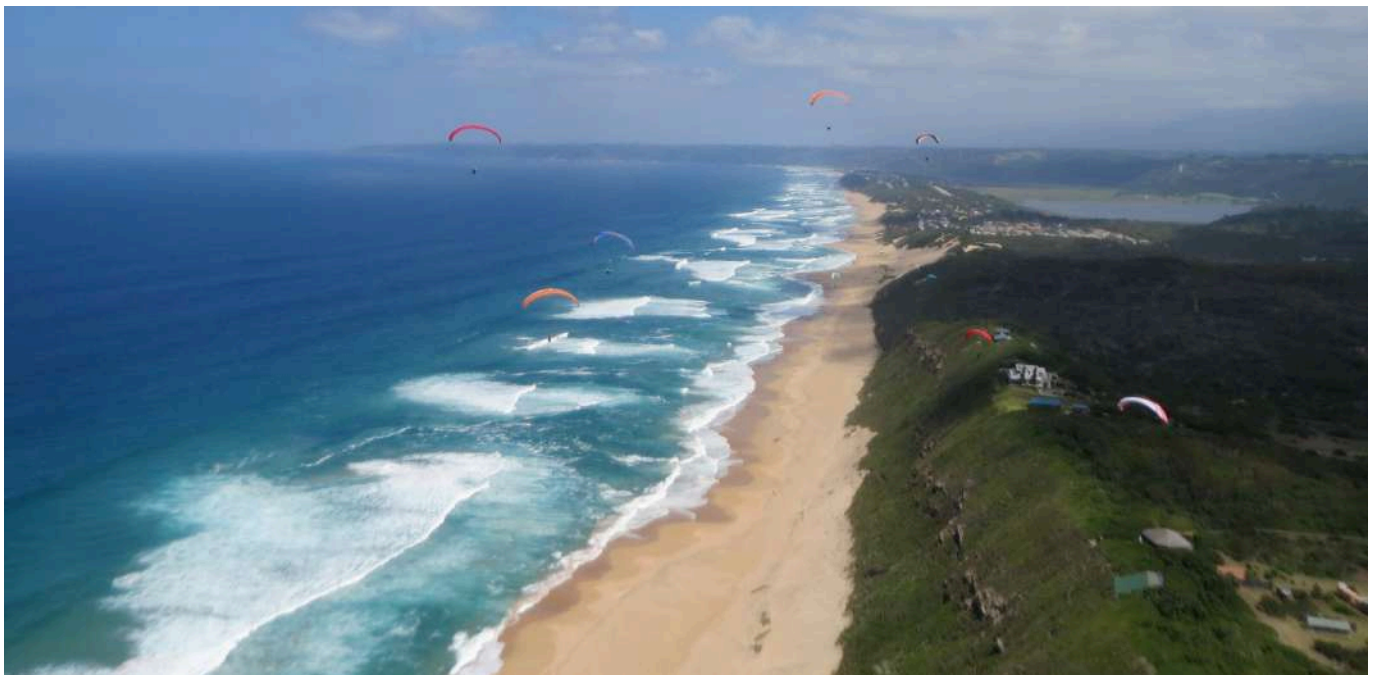
Quentin Debras - Retrouvez ses aventures sur <https://glideonclouds.wordpress.com/>



DECOUVERTE - AFRIQUE DU SUD

Afrique du Sud – Janvier 2017 avec Bart, Wim, Wim, Michel, Eric, Philip, Raymond, Peter, Pascal et Lies.

Il est samedi matin quand nous prenons la route de Cape Town, qui baigne dans le soleil, direction Signal Hill. Des centaines de Flamants Roses se rafraîchissent dans Swartrivier à côté des bidonvilles et une circulation dense qui roule à gauche. C'est l'annonce de la disharmonie qu'on peut trouver partout dans ce pays. Dans un paysage que le mot impressionnant ne fait même pas justice, l'apartheid apparait péniblement à travers des villages des noirs à côté de ceux des blancs. Dans les plaines immenses qui font souffler l'air de la liberté à travers votre corps, les maisons sont entourées de murs épais et des fils barbelés. Dans la gaieté du soleil et les couleurs intenses dans la ville, des Africains noirs portent des brosse pour laver ton pare-brise et les blancs la direction de leur restaurant. Le long des longues routes abandonnées, les uns ne prennent pas les autostoppeurs des autres, et pas non plus dans l'autre sens. Ainsi vivent deux peuples à peine dans un même pays.



Il y a beaucoup de monde sur Signal Hill, beaucoup de touristes qui y prennent des photos de la vue magnifique sur Cape Town et l'océan Atlantique pendant que des pilotes biplaces les emmènent en l'air à un rythme effréné pour les emmener à la plage. Il faut voler sous le vent, le Tafelberg derrière de nous fait bouclier contre le vent fort jusqu'à l'endroit où il se jette pour nous dans l'océan, dans un demi arc de cercle. Le responsable du site n'a pas de formulaires SAHPA pour faire des licences, et donc seuls les pilotes que les avaient déjà imprimés à la maison, peuvent décoller. Je suis parmi les deux seuls chançards et je me faufile entre la cohue des biplaceurs pour faire un petit vol dans le décor le plus photographié de l'Afrique du Sud.

DECOUVERTE - AFRIQUE DU SUD

Plus tard dans l'après-midi nous partons direction Wilderness, cinq heures de route. Malgré la fatigue, ma curiosité maintient mes yeux ouverts et dès que nous passons le col après la plaine de Cape Town, un paysage immense se déroule devant nous. Des champs dorés jusqu'à l'horizon, partout des grues et des ibis, de longues chaînes en arrière-fond, ci et là entrecoupé par une ferme isolée. Cela ressemble aux Etats-Unis et toute la route est un plaisir pour les yeux. Nous logeons dans le B&B de Cloudbase, l'école de parapente à distance de marche du site Wilderness Beach Hotel, et dans les environs d'une poignée d'autres sites. Le matin suivant Wim nous guide vers un site pour "d'abord se défaire les ailes". Quand nous arrivons après une demi-heure à Segdefield, l'enthousiasme pétillant se transforme en un silence un peu pénible quand nous voyons le site. Quelqu'un dit finalement: "allé... on n'est quand-même pas venu tout ce chemin jusqu'ici pour voler à Revin... », mais une fois en l'air tout change. Le décollage est grand et confortable, nous regardons sur la vallée du lac Swartvlei qui se déverse plus loin dans l'océan. On a vite oublié Revin quand nous nous baladons tous bien haut en l'air et profitons du panorama. L'après-midi nous essayons de voler à Wilderness Beach Hotel, un site côtier à côté d'un hôtel, mais le vent n'y forçait plus. Quelques-uns font des vols d'une demi-minute vers la plage, juste pour l'avoir fait et pour la beauté du site.



Le jour suivant la météo nous contrecarre avec de la bruine, mais le soir nous pouvons voler sur Map of Africa. La vue est encore époustouflante et nous faisons un long vol au-dessus des rochers contre lesquels les vagues éclatent. Kleinkrantz est le nouveau site pour le lendemain. Site est peut-être un grand mot, c'est plutôt une petite dune où une seule voile sait décoller à la fois. Le vent est un peu de travers et une fois en l'air nous volons très bas et en ligne droite, vent arrière, direction Paradise Ridge à l'Est. C'est presque avec les pieds dans le sable, mais dès qu'on y arrive on rencontre largement assez d'ascendance pour longer toute la longue plage, haut au-dessus de la dune. Je me répète certainement, mais le paysage est magnifique ! A la fin de la dune, Eric trouve des dauphins dans l'eau et incite tout le monde d'y aller regarder, mais en moins d'une minute le vent tombe totalement. Il n'y a plus un souffle pour nous tenir en l'air. Nous nous promenons pendant de longs kilomètres sur une plage magnifique et abandonnée, avec rien d'autre que le soleil brûlant, les vagues d'eau bleu azur qui s'éclatent à côté de nous, et de temps en temps un oiseau quelque peu perdu dans le sable. Il est torride mais tout le monde s'en fout.

DECOUVERTE - AFRIQUE DU SUD



Ce même jour nous quittons Wilderness et partons pour Porterville, un voyage d'un peu plus de 5 heures à travers le même paysage magnifique qui ne te laisse pas roupiller. Le site de Porterville est légendaire pour ses possibilités énormes de vols de distance. C'est une chaîne de montagnes basses qui va du sud au nord, avec beaucoup de grand thermiques forts juste devant le relief. Le lendemain matin nous recevons un long briefing sur le site. Sur les tables du Flyers Lodge il y a des cartes topographiques grand de plusieurs mètres, sur lesquels Brad nous montre dans un fleuve interminable de mots où nous pouvons atterrir et où de préférence pas, où il y a des fermes d'autruches, où il n'y a certainement pas de route ou de piste pour la récup, et comment voler. Une fois son doigt glisse sur la carte plus de 40 km du décollage, je me dis que cela n'est plus relevant pour moi et j'essaie juste de retenir tout ce qu'il a dit jusqu'à ce moment. Il continue avec son explication jusqu'à 80 km, comme si cette distance est ici la chose la plus simple au monde. Et apparemment ce n'est pas trop loin de la réalité.

Le décollage se trouve une petite heure de route de Porterville et la vue est tout simplement magnifique: la désolation des champs à l'infini dans des couleurs chaudes et torrides en dessous d'un ciel bleu clair. Il est tentant d'y rester assis à regarder, mais le vent y devient déjà rapidement trop fort et la fenêtre de décollage est trop courte pour traîner. Par conséquent, la chance d'y faire deux vols par journée est petite et cela met un peu de pression inattendue pour ne pas louper les thermiques. De plus il y fait tellement chaud, qu'en fait l'après-midi cela devient trop thermique pour encore savoir atterrir. Le tout rend cela assez impressionnant et finalement la moitié d'entre nous fait d'abord un vol plutôt de reconnaissance. On atterrit ci et là dans les champs à côté de la piste.

DECOUVERTE - AFRIQUE DU SUD

Avec un peu de chance j'arrive à faire un vol plus long que prévu, car à trois reprises je chope un thermique lors de l'atterrissage, juste au-dessus du plancher, qui m'amène sans tarder vers des hauteurs. Cela semble être un paradis de vol gigantesque, avec une vue qui vous coupe le souffle. Les pilotes les plus aguerris du groupe font encore de distances plus longues vers l'autre vallée et y retrouvent leur lieu habituel pour le déjeuner, quelque part dans Piekenierskloof.

Nous sommes enthousiastes sur les possibilités, cela nous défie à faire mieux ! Mais le lendemain le vent est trop fort et nous oblige à traîner en dessous des eucalyptus autour de la piscine. De surcroît je mange quelque chose de travers et le lendemain je n'arrive pas à me lever. Mais pour les autres c'est une nouvelle journée de vol. Certains font de beaux cross, d'autres essaient de faire le plus beau vol local que possible. Les jours après cela reste la même chose, pour les uns des vols de plusieurs heures, pour les autres des vols plus courts. Mais sans aucun doute tout le monde sent que ce site nous donne beaucoup de chances pour voler plus longtemps, mieux, plus loin que nous sommes habitués sur des sites plus proche de la maison. Aussi abandonné qu'est le petit village dans la grande plaine devant nous, aussi grandioses sont les possibilités d'y voler.

Après un dernier vol dimanche nous retournons à Cape Town, encore à temps pour peut-être encore faire un vol à partir de Lion's Head, à côté de Signal Hill. Mais nous perdons trop de temps pour trouver le chemin et quand nous montons enfin à pied entre les touristes omniprésents, le vent est déjà devenu trop fort et nous faisons comme tout le monde: nous profitons encore un moment de la magnifique vue sur Cape Town et l'océan Atlantique. Je conseille ce voyage à tout le monde !



En pratique

On est obligé de demander un "visitor's license" à la SAHPA (South African Hang Gliding and Paragliding Association), pour lequel on doit remplir un document qu'on peut trouver ici: http://www.sahpa.co.za/index.php?option=com_content&view=article&id=8&Itemid=6
Il faut remettre ce document avec une copie de son brevet de pilote et 200 R (+/- 14 €) et faire signer par un instructeur qu'on peut trouver sur les sites ou dans les environs.

Pratiquement chaque site demande également un droit d'admission. Le prix varie mais est relativement bas et on paye sur place à l'école ou sur le site. Pour le site de Wilderness on peut l'acheter dans la Cloudbase paragliding school (<http://www.cloudbase.co.za/index.php>), à Porterville dans le Flyer's Lodge (<http://www.porterville.co.za/>) et à Cape Town sur le site même.

Si vous n'avez pas de préférence pour un type d'accommodation en particulier, il n'est pas nécessaire de réserver son séjour à l'avance, on trouvera toujours bien quelque chose dans les environs où l'on sait arriver en dernière minute. Puisque les conditions peuvent quand-même être variables, on peut ainsi rester flexible et adapter sa destination aux prévisions.

Pour les vols à Porterville, on peut réserver la récup par jour. Si on dispose soi-même d'une voiture, c'est possible pour environ 450 R (+/- 32 €) par jour, sinon on peut aussi louer la voiture et s'y rajoute 4 R (0,3 €) par km.

Lies Coddens



Thierry Moreau
Moniteur FBVL
Détenteur de la carte
professionnelle française

Prochains évènements :

Grands voyages itinérants : *Chili mi-novembre 2017 & Brésil en février 2018 - Budget +/- 2500€ tout inclus. Encadrement Joël Favre (20 d'expérience sur ces voyages) et Thierry.*

(Avions – encadrement 2 moniteurs – logements – repas – boissons - véhicules sur place - visites)

Stages pilotage perfectionnement 2018 : *Stage avec David Eyraud. Il faut déjà penser à bloquer les dates : pilotage avancé Pâques 2018 - pilotage perf mai/ juin 2018. Stage réservé à des pilotes ayant au minimum un stage de pilotage à leur actif, afin d'optimiser la pratique en vol!*

Petits voyages : *vu la réussite cette année, nous proposerons à nouveau des séjours en Albanie, au Portugal mais aussi sur demande en Sicile ou en Corse en 2018.*

Et toujours la possibilité de vous joindre à nous pour tester notre toute nouvelle formule d'encadrement vous permettant de voler encadré et sans stress sans pour autant devoir participer à un stage.

Pour plus d'infos sur nos stages et voyages : thierrymoreau@aufilduvent.net ou www.aufilduvent.net

Vous souhaitez renouveler votre matériel (voile, sellette, parachute de secours, casque, instruments,...), faite confiance à

Atom S.à r.l.

Distributeur



Toutes autres marques sur demande. Et aussi notre parc de voiles démo, de 20 à 40% de remise suivant heures de vol et modèle.

Advance : Alpha 6, Epsilon 8, Sigma 10, Bi Beta 6...

Gin : Bolero 6, Yéti 4, Explorer, Sprint3, Carrera +, Gto 2...

Ozone : Géo 5, Buzz Z5

Skywalk : Mescal 5, Tequilla 4, Cayenne 5, Spice, Poison...

Contactez-nous pour recevoir nos offres pour du matériel neuf, démo, d'occasion ou pour tester un modèle. info@atom-paragliding.com – www.atom-paragliding.com Thierry Moreau : +32 496 22 63 01 ou +33 667 36 89 07

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 09 MARS 2017

Présent : Ronald Pincket, Jean Yves Squifflet, Christopher Hamilton, Olivier Georis, Nathanael Majoros, Philippe Mal.

Excusés: Leen Mortier, Jochen Zeischka.

- Election et composition bureau

Sont élus de façon unanime: Jean Yves Squifflet: président, Jochen Zeischka: vice-président, Olivier Georis : vice-président, Jean Solon : secrétaire.

Philippe Mal rejoint le groupe de travail sites et clubs ainsi que sites de plaine et soaring, le coordinateur de ce groupe est Nicolas Ancion.

- Dates réunions suivantes :

27 avril 19 h.

31 mai 19 h.

27 juin 19 h.

- Examen théorique à Liège

A la demande d'un membre on organisera des examens théoriques dans la région de Liège. A condition d'avoir un minimum de 10 participants. Coordination et information concernant les arrangements pratiques: s'adresser à Corentin. Idem pour les Flamands qui veulent organiser un examen, par exemple à Courtrai ou à Hasselt : minimum 10 participants, organiser une salle calme et quelqu'un doit prendre l'organisation pratique sur soi. Les examinateurs viendront alors prendre les examens surplace. Tout se déroulera comme d'habitude, seul l'endroit sera différent et l'organisation est pour le personne qui a pris l'initiative.

- Demandes pour devenir membre effectif

Ronny Mens (OK) - Patrick Van Beeck (OK)

- Statuts

Entre-temps, les statuts ont été approuvés de façon unanime par tous les membres qui étaient présents à l'Assemblée Générale Extraordinaire à Louvain. Le Conseil d'Administration remercie les membres qui ont pris la peine de venir à une Assemblée Générale.

- "FBVL-BVVF" users sur les différents forums

Afin de pouvoir réagir plus vite (et brièvement) sur les différents forums, il est convenu que la FBVL-BVVF s'inscrive comme participant sur ces forums. Plusieurs membres du conseil auront accès à ce "membre du forum" moyennant un mot de passe commun.

De cette façon, plusieurs membres pourront représenter le conseil sur les forums principaux. Le but n'est pas de mener des discussions interminables ou de répondre à chaque cri, mais pour des choses importantes il est bien que le Conseil puisse déjà signaler qu'il est au courant d'une situation et de dire où et quand les membres peuvent attendre une réaction. Nous demandons aux membres de tenir compte que certaines positions doivent d'abord être discutées au conseil d'administration et qu'il est préférable de donner les informations de façon simultanée dans les deux langues nationales. Pour cette raison, une réaction complète peut quand-même prendre quelque temps. Toutefois nous voulons déjà pouvoir entamer la discussion sur un forum si cela s'avère nécessaire.

- Administration e-commerce my FBVL / my BVVF

Nathanael travaille à un système de paiement online pour tous les services que la fédération offre. A partir de l'année prochaine on offrira le choix de payer online, la carte de membre peut alors être téléchargée immédiatement, ou de payer avec un virement et alors la carte de membre ne pourra être téléchargée que quelques jours après (après réception du paiement et traitement administratif, max. 2 semaines). Le membre est toutefois assuré immédiatement après que le virement a été effectué, ceci apparaîtra aussi ainsi sur la carte de membre.

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 09 MARS 2017

- Pioupious

Le Piou Piou de Beauraing ne marchait plus. Denis Lebrun a acheté 3 batteries de rechange et également un poteau pour le Pioupiou. Celui-ci a couté environ 120 €, le remboursement est approuvé.

- Document reconnaissance officielle de l'équipe des jeunes

L'équipe des jeunes est officiellement reconnu par le CA. Un document sera établi avec les noms de tous les membres de l'équipe. Quand in nouveau membre rejoindra ce groupe, un nouveau document devra être établi.

- Texte Dune du Pyla

Il y a eu des plantations pour protéger les dunes. A la demande de la commune on publiera cela dans le Fly!. L'information sera également distribuée par des média sociaux.

Il va de soi que nous avons tout intérêt à respecter ces plantations.

- Demandes de brevets

Frédéric Rouvette demande de pouvoir voler en biplace aux 7-Meuses – l'approbation est tenu en suspens.

Mario Deroo fait une demande pour devenir Aide-Moniteur (temporaire) de parapente chez Luc van Sand. Ceci est approuvé. Il peut fonctionner en 2017 comme Aide-Moniteur chez Air Experience, mais il devra faire son examen cette année dans une école belge, il faut qu'il en fasse la demande.

Eric Orban et François De Jaegere font une demande pour pouvoir faire un stage biplace. Ceci est approuvé, à condition qu'ils répondent à toutes les conditions.

Quentin Debras fait une demande pour pouvoir faire un stage biplace dans l'école française Air Alpin à Saint-Hilaire (pas immédiatement reconnu par le CA). Ceci est approuvé, à condition que l'école soit reconnue par la Fédération française.

Brevet de soaring

Depuis quelque temps des membres demandent d'instaurer un brevet de soaring, comme il en existe aussi dans d'autres fédérations. Ceci sera repris dans la commission enseignement.

Pour l'obtention d'un brevet le but est d'appliquer d'autres conditions. Dans l'avenir (proche) un brevet sera attribué à bases de compétences et plus à base du nombre de vols. Ces compétences seront jugés par (et sur la responsabilité de) l'école qui organise la formation. Bien sûr il faudra encore réussir l'examen théorique.

A base de ce système on attribuera également le brevet de soaring. Des techniques essentielles pour le vol en soaring devront être maîtrisées par le candidat comme par exemple: décollage cobra gauche, décollage cobra droite, et encore un autre nombre de choses.

Le conseil insiste sur le fait que le soaring est souvent sous-estimé. Beaucoup de pilotes sont laconiques en ce qui concerne le soaring en le considères comme « pas du tout difficile » et même comme « pas vraiment voler ». Il est vrai qu'il est plus facile de rester des heures en vol lors d'un soaring, certainement en comparaison avec le vol de plaine ou de montagne.

CEPENDANT... Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas avoir des compétences ou de connaissances pour faire du soaring. Des pilotes inexpérimentés sont facilement surpris par le vent qui augmente « soudainement ». La réalité est qu'ils n'ont pas vérifié la météo et pas remarqué les signes de vent forçant. L'effet menaçant de rouleaux est toujours présent et les conséquences d'un venturi peuvent également réserver des surprises. Souvent on doit aller chercher dans le « décor » après avoir été surpris par un vent soutenu lors du gonflage de leur voile. Ce n'est qu'à ce moment qu'ils apprennent l'existence du décollage « cobra » (après).

Quand un pilote est soufflé derrière la dune par un vent trop fort, il se retrouve dans une situation très dangereuse. Il devra réagir à temps et avec sang-froid et sans expérience le risque d'un accident grave est très élevé. Ainsi, un moniteur/propriétaire d'école maintenant très respecté avait été, quand il était jeune, remis au sol par le vent de façon miraculeuse après avoir été soufflé des dunes par ce vent trop fort...

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 09 MARS 2017

- Contribution à l'entretien des dunes aux Pays-Bas.

Les autorités Néerlandaises ont mis en place en système de "contribution à l'entretien" des dunes. Moyennant un don, on peut ainsi soutenir l'entretien des dunes. Il va de soi que ceux qui vont souvent faire du soaring aux Pays Bas pourront compter sur beaucoup de sympathie en collaborant à cette initiative.

- AG de l'Aéroclub.

Jean-Yves nous transmet les informations suivantes concernant l'Aéroclub (la FBVL est membre de l'Aéroclub). Certains membres ont proposé de faire payer les frais des licences FAI par les pilotes eux-mêmes. Jean-Yves a protesté fortement contre cette proposition: les pilotes de compétition sont la vitrine de du vol libre et méritent dès lors le soutien de tous. Le président et le Secrétaire représentent la FBVL auprès de l'Aéroclub. Dans le futur, Jean-Yves désignera quelqu'un d'autre au cas où ils seraient tous les deux incapables d'aller à une réunion.

- Formations delta à Maillen

Le Dragonfly est un ULM qui sait remorquer des deltas et il y en a un de stationné à Maillen. On peut y donc faire des vols en delta. Maillen sera donc repris dans le catalogue de sites. On y mentionnera explicitement que les formations de delta à Maillen seront uniquement possibles moyennant l'accord de la FBVL. Pour ceci il faudra faire une demande.

- Assurance biplace commercial

Est en cours de traitement, le 7 mars il y aura une réunion chez Aviabel. Plus d'information sur ce sujet dans le prochain compte-rendu du Conseil D'Administration.

- Demande concernant Skywonder

Trike Valley a demandé ce qu'il était possible sur le stand (TV au mur du stand, Suspension delta ?) Jean-Yves prendra contact.

- "Marche et vol": TAT « Tarent' Air Tour »

Jean-Yves demandera aux preneurs de cette initiative d'écrire un article pour le Fly!.

- Contenu du prochain Fly!

Article des jeunes (concernant le parachute de secours).

Article sur la Dune du Pyla.

Ronald propose un article: "que fait la fédération pour toi". Les réactions sont positives.

Tous les leaders des groupes de travail sont demandés d'établir une liste "d'objectifs à réaliser". Ils seront repris dans le texte.

Les comptes rendus du CA seront également repris dans le Fly!, ensemble avec un compte rendu de l'assemblée générale (Jean-Yves).

Christopher travaillera à une nouvelle mise en page, soit en Indesign soit en Word.

Jean Solon fera les traductions.

Ronald propose de demander à la fédération française ou à Thermik pour pouvoir publier certains de leurs articles (intéressants). Ronald contactera les rédactions.

Olivier prévoit un article sur la Colombie et Nathanael un article sur les Cumulus Hoppers.

Dans le prochain Fly! on demandera également aux membres d'envoyer leurs récits de voyage.

25 mars: deadline pour les articles pour le Fly!.

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 27 AVRIL 2017

Présents: Ronald Pincket, Jean Yves Squifflet, Christopher Hamilton, Olivier Georis, Nathanael Majoros, Philippe Mal, Leen Mortier, Jochen Zeischka.

- Un mot de la part du CA à tous les pilotes

La gestion des infractions et du non-respect des règles a absorbé la plupart du temps de travail disponible des membres du CA ces dernières semaines (sans parler des notes de téléphone qui ont explosées). Une infraction à l'espace aérien ou un arbrissage dans une zone très sensible nous coûte des heures de travail. Et surtout, tout ce temps passé à délier ces situations est du temps qui n'a pas pu être valorisé pour les tâches constructives et les projets qui vous tiennent à cœur.

Nous demandons à nos membres de voler de manière responsable et réfléchie.

- Invité

Le conseil a reçu Jo Veulemans (du Dragonfly de Maillen) afin de l'écouter et discuter la problématique. Nous attendons ses propositions et rappelons que nous voulons impérativement la bonne entente sur nos sites de vol en général et aussi à Maillen.

- Agenda

- Demandes de formation et de brevet

- Jaap Smit: formation d'Aide-Moniteur chez AirXperience (« aide-moniteur dans une école NL » (pas confirmé sur le site d'Airtime : <https://www.airtime.nl/instructieteam/>), pas (encore) membre de la FBVL (pour l'assurance moniteur), pas de preuve de brevet XC, pas de preuve de 85% sur l'examen théorique, pas de stage SIV). OK.

- Robin Lefèbvre: formation d'Aide-Moniteur chez Airsport (préconditions : OK). OK.

- Viviane Balot + Pierre Goosse: demande de formation Biplace avec Fou d'L (préconditions : brevet de Pilote depuis un an; 200 vols: 260, pas de preuve ; stage SIV : non, prévu pour 2017). OK pour les deux.

- Pascal Lhoas : Observateur de parapente (accordé). OK.

- BPO et BAPO

La première manche du BAPO s'est déroulée avec succès à partir de Beuraing. Félicitations à Aron pour sa première place.

L'organisation du BPO est en cours. Rien de spécial à commenter au niveau du CA.

- Récompense au Pick-Up club pour le lâché de ballon à Coos?

2 bouteilles de champagne. Ronald va s'en occuper et rentrer une note de frais. Nathanaël les remettra à quelqu'un du Pick-Up club, qu'il voit souvent.

- Incidents Beuraing ce dimanche

Sur une période de 2 jours il y a eu de nombreuses plaintes provenant des riverains suite à 2 arbrissages, 1 pilote dans une ligne, nombreux survols de maisons et atterros dans des terrains interdits. Il est grand temps d'agir pour que le site ne soit pas un jour fermé définitivement. Après des discussions dans le Conseil et avec Denis (gestionnaire et représentant aux autorités du site), il a été décidé d'instaurer un système de badge semblable à celui de la côte d'Opale. Ces badges seront disponibles sur le compte MyFBVL de chaque pilote en ordre de brevet et aux pilotes étrangers en ordre également. Sur ce badge sera rappelé les règles d'usage du site ainsi que des espaces aériens de la région. De cette manière nous espérons également sensibiliser les pilotes étrangers aux spécificités de Beuraing. Une communication sera faite auprès des fédérations limitrophes. Plus de nouvelles très bientôt ! Beuraing servira de test et si cette démarche porte ses fruits nous étendrons le badge à d'autres sites plus sensibles/exigeants (7 Meuses par exemple).

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 27 AVRIL 2017

- Suites commission d'Enquête Elsenborn-Coo

Le conseil d'administration a mis sur pied une commission d'enquête. Cette commission a convoqué les pilotes concernés (par lettre recommandée) et les a entendus. Le rapport plus élaboré de la commission d'enquête sera publié rapidement. En ce qui concerne les suites à donner à l'incident de Coo/Elsenborn, le conseil n'a pas encore pris des décisions concernant ces pilotes. Nous nous sommes d'abord occupés à tout mettre en œuvre que ces infractions ne se répètent plus. Dans cet aspect les 9 pilotes contrevenants peuvent jouer un rôle actif. Le conseil observera pendant une période le comportement et l'attitude de ces pilotes. Après plusieurs heures de discussions, le CA a décidé d'aller plus loin dans ce sens afin d'éviter de nouvelles infractions à l'avenir. Vous aurez bientôt des nouvelles à ce sujet. Pour l'instant nous mettons cette action en marche.

- Passe-clôture Han-sur-Lesse

Le fermier a réparé le passe-clôture et Yves Borreman y a été et a payé. Total 800 € avec la location.

-BACC

Des discussions sont en cours entre les organisateurs du BACC 2017 et d'autres pilotes en vue d'aligner la formule avec les autres compétitions belges en termes de contrôle de traces de vol. Ces pilotes pourraient apporter une aide technique à la compétition en contrôlant les traces au niveau de l'espace aérien avant que d'autres ne les valident pour les balises. Un classement de type CFD permettrait ensuite de varier les classements (clubs, groupes, ...). La fédération soutiendra une initiative de ce type. Néanmoins, il est encore nécessaire de faire un sondage chez les pilotes et que toutes les personnes concernées puissent se rencontrer pour discuter.

- Correspondance: Ronny Mens: questions sur Air Fun.

-Fly !

Nous avons décidé de rajouter un texte de rappel sur les traces de vols et le fait de devoir les garder durant 3 mois dans la mémoire du GPS.

-Prochain examen théorique le 29 Mai.

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 31 MAI 2017

Present: Ronald Pincket, Jean Yves Squifflet, , Olivier Georis, , Philippe Mal, Leen Mortier. Jochen Zeischka

Excusés : Christopher Hamilton, Nathanael Majoros

- Beauraing : terrains d'atterrissage

Le site de Beauraing est en danger, plusieurs incidents récents n'ont fait qu'augmenter la frustration de certains habitants du village et augmenter la pression sur la politique locale pour fermer le site. Que pouvons-nous faire pour protéger notre site ? Acheter un terrain d'atterrissage ? Mieux contrôler les pilotes qui vont voler la bas ? Il semble que pas mal de problèmes ont comme origine des pilotes étrangers. Aussi des pilotes sans brevet viennent voler à Beauraing, mais en réalité il faut être breveté comme pilote pour avoir accès au site. Pour acheter un terrain d'atterrissage il faudrait plus de fonds. Deux possibilités : L'idée d'une Fly Card est lancée. Nous disons donc bien que l'idée est lancée et non la Fly card est lancée. On y pense, rien n'est décidé. La Fly Card serait inclus dans la cotisation des membres du FVLB, mais payante pour les non membres. En effet, pas mal de pilotes viennent voler sur les sites payés, loués et entretenus par la FVLB. Aussi bien des pilotes étrangers que des pilotes Belges (avec licence à l'étranger). L'argent venant de la Fly card serait uniquement utilisé pour l'achat ou entretien des sites. La Fly card serait valable pour un an et donnerait accès à tous les sites Belges. Nous pensons à un montant entre 30 et 40 €. La Fly card nous permettrait un meilleur contrôle des pilotes étrangers : Ont-ils un brevet ? Connaissent-ils les Notams et les restrictions de notre espace aérien ? etc.

Une autre idée : l'augmentation de la cotisation. Pour cela il faut - encore - une assemblée extraordinaire si nous voulons l'appliquer en 2018. Le montant de l'augmentation serait uniquement destiné à l'achat et entretien des terrains.

En ce qui concerne Beauraing. Il faudrait un plan des terrains. Chris et Denis feront les premières démarches.

- Contrôle du budget

A ce moment les dépenses sont en dessous des dépenses budgétées, la tendance est donc bonne.

- DF Maillen - Règles de vol à Maillen

Actuellement il y a pas mal de discussions et polémiques à Maillen, le conseil observe la situation, mais n'est pas directement concerné. Le conseil stipule toutefois que tout écolage delta à Maillen est interdit sauf avec approbation du conseil.

- Rappel sur le fonctionnement des Groupes de travail et les règles votées à l'AG pour prendre des décisions au CA.

Récemment toute une polémique a eu lieu autour de la création du BPC. Il y a eu beaucoup de malentendus et des confusions entre le conseil et le groupe de travail. Principalement par manque et même par absence totale de communication. Comme tous les règles ne semblent pas claires pour des membres de certains groupes de travail, nous publions à nouveau les règles tels que décrits dans nos statuts : C'est le Conseil qui prend les décisions.

A la création des groupes de travail le texte suivant a été publié : (pv du 30 juin 2016 dans le Fly)

« Le CA est modifié d'un groupe fermé (ce qui était le cas jusque maintenant) à une communauté ouverte où des groupes de travail travailleront sous la supervision d'un membre du conseil pour élaborer des propositions et des plans. Les groupes de travail n'ont qu'un «rôle consultatif», ils feront un plan, le proposeront et l'élaboreront. Le résultat sera soumis au CA, qui le votera. Il faut donc d'abord présenter un plan avant de l'élaborer complètement. Une mise à jour de la progression se fera à chaque réunion du conseil,

soit par mail soit avec une présentation. Le CA peut renvoyer le plan pour y apporter des modifications. Les décisions finales seront votées au CA.

Si un membre d'un groupe de travail a des contacts avec les autorités ce membre doit se présenter comme membre d'un groupe de travail avec une fonction consultative. Chaque accord entre la FBVL et les autorités doit être pris par soit un membre du CA présent ou sinon par un document signé par après par un membre du CA. Un membre d'un groupe de travail ne peut pas engager la FBVL au nom du CA.

Les membres des groupes de travail sont choisis par le CA. Un membre peut diriger un groupe, mais un membre élu du CA porte toujours la responsabilité, il soignera la liaison avec et le rapportage au CA. Les membres des groupes de travail se limiteront aux activités du groupe de travail dans lesquels ils siègent.

Un membre peut toutefois siéger dans plusieurs groupes de travail.

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 31 MAI 2017

Dans l'article « Que fait la Fédération pour vous ? » (dernier Fly) Le fonctionnement des groupes de travail était encore expliqué plus en détail voici l'extrait : Les membres et les groupes de travail. Jusqu'il y a à peu près un an, l'organisation de la fédération restait limitée aux membres du Conseil d'Administration. Au milieu de l'année passée un nouveau Conseil d'Administration a été élu. Ce nouveau Conseil a déjà introduit un bon nombre de changements et mis en route de nouveaux projets dans l'espace d'une bonne demi-année. La nouveauté principale est le système de groupes de travail. Il ne faut maintenant plus siéger au conseil pour participer à l'organisation de notre fédération. Dans chaque groupe de travail il y a un membre du conseil et celui-ci rapporte au conseil dans son entièreté. Au sein de chaque groupe, chaque pilote, vous aussi, peut formuler toutes sortes de propositions, élaborer et bien sûr aussi organiser des activités. Les décisions importantes sont toujours prises par le Conseil d'Administration dans son entièreté. Cela reste le fonctionnement légal au sein d'une ASBL. La raison pour cela est que le législateur veut éviter qu'un membre du Conseil, ou un membre d'un groupe de travail, manipule tout un groupe de travail ou prends des décisions tout seul. Les décisions importantes sont donc toujours prises au sein du Conseil d'Administration avec une majorité des voix. Il est évident que quand un groupe de travail, constitué de quelques "spécialistes", élabore avec quelques bénévoles un nouveau système de brevets ou actualise les questions d'examens, que le conseil suivra ce groupe de travail. A moins qu'il y a des raisons pertinentes. Dans ce cas les décisions et les questions seront renvoyées au groupe de travail. Tout ceci se passe dans une ambiance décontractée et une bonne entente. C'est assez agréable de collaborer de cette façon. Nous retenons donc que ce n'est pas le groupe de travail, ni un seul membre du CA responsable de ce groupe de travail, qui prends les décisions, mais c'est bien le conseil qui décide, par majorité de voix. Nos membres qui trouvent que cela va trop lentement, doivent comprendre que : Les membres du conseil travaillent gratuitement, bénévolement et s'occupent de plein de sujets. Cela leur prend beaucoup de leur temps. Le CA se réunit une fois par mois, ainsi est-il. Nous signalons qu'il reste encore des places vacantes au conseil. Les membres des groupes de travail qui veulent accélérer le processus de décision sont les bienvenus au conseil. En attendant nous suivons les règles qui nous sont imposés par les lois sur les ASBL. Le conseil vous remercie de votre compréhension.

- Demandes de brevets et de formations

Demande de formation biplace Sam De Dobbeleer (formation chez Airsport et exception examen théorique) Accordé. Koen documentera l'évolution de Sam.

- Demandes de brevets et de formations approuvés

Dries Cordermans : SIV chez Sky Club Austria = approuvé.

Johan Van Brussel: formation biplace Airsport = approuvé.

Viviane Balot et Pierre Goosse: form. Biplace Fou d'L = approuvé.

- Déclarations d'accidents

Accident biplace Johan Gysens à Nieuwvliet. JY se mettra en rapport avec Luc Van Sand pour investiguer.

Accident Pierre Goosse avec Fou d'L

Accident sans conséquences.

- Courrier Ikarus concernant des débutants sur les sites belges

Si déjà l'école n'arrive pas à sensibiliser un élève, que peux faire le conseil pour sensibiliser l'élève en question ? Il est clair que pas mal d'efforts sont nécessaires pour freiner l'enthousiasme de certains jeunes pilotes ou aspirant pilotes. L'influence des multi média ne sont pas à sous-estimer...

- Demande sponsoring de Pavel en Swift.

Le conseil accorde 200 € à condition de publication de 1 article sur le Swift dans le Fly maintenant et 1 article après la compétition dans le Fly.

Dead line 15 juin premier article.

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 27 JUIN 2017

Présents : Ronald Pincket, Jean Yves Squifflet, , Olivier Georis, , Philippe Mal, Christopher Hamilton, Nathanaël Majoros.

Excusés : Leen Mortier, Jochen Zeischka.

- Rencontre Conseil Fédération & BACC & BPC le jeudi 29/6/2017

Participants : BPC : Marc Delongie. Conseil de la Fédération : Philippe Mal, Ronald Pincket, Olivier Georis. BACC : Antoine Lacroix, Julien Lacroix.

Pour rappel Marc Delongie et Bertrand Fontaine forment le noyau de la BPC. Marc est plutôt orienté compétitions et Bertrand règlementation. Marc a d'ailleurs posé sa candidature pour rejoindre le groupe de travail compétitions.

Agenda de la réunion :

- Quels sont les souhaits des organisateurs du BPC et du BACC ?
- Quelles actions mettre en place pour avoir une bonne harmonie entre le BACC et BPC ? (souhait du conseil).
- Outils « XTools » & « Trace on line » disponible pour tous les membres qu'ils soient crosseurs ou débutants. Ces outils sont des aides et supports qui permettent de faciliter à tous l'apprentissage du vol libre. Et en Belgique, cela implique une bonne compréhension des espaces aériens.
- Communication commune des organisateurs et de la fédération.
- Communication interne au BPC et au BACC ?
- Conditions pour que la fédération soutienne l'organisation d'une compétition.

- Représentation FBVL dans la délégation ACRB réunions BELANC

Wim participera à ses réunions. En vue d'alléger sa charge de travail et lui apporter un soutien, le conseil proposera à Wim de se faire accompagner dans ses démarches par une personne de son choix déjà formée ou qu'il formerait aux spécificités des espaces aériens. Natha et Jean Yves vont se mettre en rapport avec lui à ce sujet.

- Publication du PV du CA

La publication aux membres du conseil se fera sous 48 heures. La validation par les membres du conseil devra se faire endéans les 72 heures. Ensuite, Jean effectue la traduction et le texte est transmis à l'auteur pour publication après vérification de la traduction. La publication se fait alors maximum une semaine après la réunion du conseil.

- Fly !

La publication du Fly est postposée de quelques semaines. Nous attendons la fin du BPO pour pouvoir inclure les nouvelles fraîches du BPO dans le Fly (résultats et feedback des événements sur place). En effet, il serait dommage de devoir attendre 3 mois avant de lire les nouvelles du BPO

Liste des articles à prévoir pour le Fly :

Coo aérodrome de Spa, Beauraing règles et sécurité. Article Spa ambassadeurs écrit par Louis (émission RTBF). Article Afrique du sud. Article BAPO. Article Jana Stroobants (flying the Appenins) = contacter Jana. A prévoir « Link » film Bapo à inclure dans le Fly digital (impossible en impression). Article sur le vol de matériel de Stéphane. Inclure publicité (Contacter Jean). Article Fly safe (Olivier & Christopher): publier un factuel. Article témoignages accidents + commentaires/conseils. Demander à Pavel s'il publie un article sur le Swift (cf. rapport du conseil précédent).

- Demande Francis De Bruyn subside

Pour sa participation championnat du Monde (inscription : 450 €).

Comme annoncé et voté à l'assemblée générale le budget « participation championnat » est passé en sponsoring.

COTISATION ET ASSURANCE FBVL 2017

	<u>Sans assurance (1)</u>	<u>Avec assurance (2)</u>
Membre normal	65 €	90 €
Première affiliation	50 €	75 €
Après le 31 août 2017	20 €	45 €
Supplément Fly! papier	+ 35 €	+ 35 €
Assurance RC passagers biplace (3)		+ 50 € / + 150 € / + 300 €
Assurance moteur auxiliaire (4)		+ 25 €

(1) La carte de membre n'est délivrée que si vous 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 2016 au 31 décembre 2017. Pour les couvertures voir le point (5) 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 : 300 €, par pilote individuel : 50 €.

Le biplace non-commercial avec (et sans) moteur auxiliaire est couvert pour les détenteurs des brevets FBVL de Pilote Biplace ET de Pilote XC, en payant l'assurance moteur auxiliaire (voir (4)) et une surprime de 150 €, donc un supplément de 175 € (delta) ou de 225 € (paramoteur dorsal).

(4) Assurance complémentaire (en plus de la cotisation et l'assurance normale) uniquement pour Pilotes XC brevetés. Moyennant le supplément de 50 €, la FBVL règle votre cotisation à la Fédération Belge de Paramoteur (FBPM), mais il faudra compléter vos données sur le site FBPM. 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) ASSURANCE

AVIABEL, Avenue Louise 54, 1050 Bruxelles, TEL: 02 349 12 11.

Responsabilité Civile pour la pratique du vol libre:

Couverture maximale: 1.600.000 €.

Franchise dégâts matériels: 150 €.

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

Dégâts corporels suite à un accident de vol libre:

Décès de l'assuré: 3750 €.

Invalité permanente de l'assuré jusqu'à 7500 € au prorata du taux d'invalité (franchise jusqu'à 25 % de taux d'invalité).

Frais médicaux de l'assuré jusqu'à 2500 € (franchise de 150 €).

Frais de recherche et de sauvetage de l'assuré jusqu'à 3000 €.

Extension territoriale:

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

PAYEMENT UNIQUEMENT PAR VIREMENT AVEC MENTION COMPLETE DU NOM ET DE L'ADRESSE SUR LE COMPTE
FBVL: ING 310-0902218-10 - IBAN: BE41 3100 9022 1810 - BIC : BBRU BEBB
 Couverture par l'assurance dès paiement de la cotisation, l'extrait de banque faisant foi.

COUVERTURES COMPLÉMENTAIRES POSSIBLES À L'ASSURANCE DE BASE FBVL

Pour pouvoir souscrire ces couvertures il est nécessaire de d'abord prendre l'assurance de base de la FBVL (avec votre cotisation). Période de la couverture : du jour du paiement jusqu'au 31 décembre de l'année en cours.

COUVERTURES EN CAS DE DÉCÈS OU DE DÉGÂTS CORPORELS SUITE À UN ACCIDENT DE VOL LIBRE

	Couverture assurance de base	Couverture supplémentaire	Couverture totale	Supplément par année
Option 1 Seulement décès	3.750,00 €	25.000,00 €	28.750,00 €	15,00 €
	3.750,00 €	50.000,00 €	53.750,00 €	30,00 €
	3.750,00 €	75.000,00 €	78.750,00 €	45,00 €
	3.750,00 €	100.000,00 €	103.750,00 €	60,00 €
	3.750,00 €	125.000,00 €	128.750,00 €	75,00 €

	Couverture assurance de base	Couverture supplémentaire	Couverture totale	Supplément par année
Option 2 Seulement invalidité permanente (1)	7.500,00 €	25.000,00 €	32.500,00 €	45,00 €
	7.500,00 €	50.000,00 €	57.500,00 €	90,00 €
	7.500,00 €	75.000,00 €	82.500,00 €	135,00 €
	7.500,00 €	100.000,00 €	107.500,00 €	180,00 €
	7.500,00 €	125.000,00 €	132.500,00 €	225,00 €

	Couverture assurance de base		Couverture supplémentaire		Couverture totale		Supplément par année
	Décès	Frais médicaux	Décès	Frais médicaux	Décès	Frais médicaux	
Option 3 Décès + frais médicaux	3.750,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	28.750,00 €	5.000,00 €	85,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	53.750,00 €	7.500,00 €	170,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	78.750,00 €	10.000,00 €	255,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	103.750,00 €	12.500,00 €	340,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	128.750,00 €	15.000,00 €	425,00 €

	Couverture assurance de base		Couverture supplémentaire		Couverture totale		Supplément par année
	Invalidité permanente	Frais médicaux	Invalidité permanente	Frais Médicaux	Invalidité permanente	Frais médicaux	
Option 4 Invalidité permanente (1) + frais médicaux	7.500,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	32.500,00 €	5.000,00 €	100,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	57.500,00 €	7.500,00 €	200,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	82.500,00 €	10.000,00 €	300,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	107.500,00 €	12.500,00 €	400,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	132.500,00 €	15.000,00 €	500,00 €

	Couverture assurance de base			Couverture supplémentaire			Couverture totale			Supplément par année
	Décès	Invalidité perman.	Frais médicaux	Décès	Invalidité permanente	Frais médicaux	Décès	Invalidité permanente	Frais médicaux	
Option 5 Décès + Invalidité perman. (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 €	110,00 €
	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 €	220,00 €
	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 €	330,00 €
	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 €	440,00 €
	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 €	550,00 €

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