

# 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

**NOUVEAU**

**SITE WEB**

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

5	Le Mot du Conseil
6	Invitation participation à un groupe de travail FBVL
7-8	Suggestions Assemblée Générale
9-11	Open Air Validation Team
13-15	L'homéostasie du risque
17-26	Le Dossier Sites - Les 7 Meuses
27-30	Communications diverses
31	Ranking is King
32-35	Le réflexe Airspace 2 – 7 Meuses et Maillen
36-37	Partage Vol et Ski à Chamois
39	Appel aux cotisations et dates d'examens
40-42	PV du Conseil Administration du 11/01/2018
43	PV de l'Assemblée Générale 2018 du 03/02/2018
44-45	PV du Conseil Administration du 08/02/2018
46	PV du Conseil Administration du 01/03/2018
47-48	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](mailto:info@fbvl.be)

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

## CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA FBVL

### PRESIDENT

Jean-Yves Squifflet  
0474555961  
[jy.squifflet@gmail.com](mailto:jy.squifflet@gmail.com)

### ADMINISTRATEUR

Leen Mortier  
0473 94 93 43  
[leen.mortier@ond.vlaanderen.be](mailto:leen.mortier@ond.vlaanderen.be)

### ADMINISTRATEUR

Nathanaël Majoros  
0473 28 98 13  
[fbvl@majoros.net](mailto:fbvl@majoros.net)

### ADMINISTRATEUR

Olivier Georis  
0486 31 34 36  
[olivier.georis@skynet.be](mailto:olivier.georis@skynet.be)

### VICE PRESIDENT

Jan Lauwers  
0473 96 53 19  
[jan-lauwers@scarlet.be](mailto:jan-lauwers@scarlet.be)

### ADMINISTRATEUR

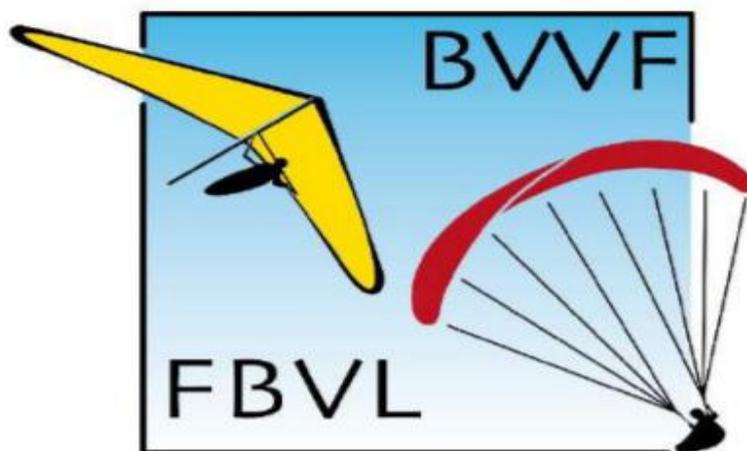
Philippe Mal  
0477434287  
[philippe.mal@gmail.com](mailto:philippe.mal@gmail.com)

### ADMINISTRATEUR

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

### ADMINISTRATEUR

Fabian Hernalsteen  
0475 968 222  
[fabian.hernalsteen@gmail.com](mailto:fabian.hernalsteen@gmail.com)



Réalisé par le Conseil d'Administration de la FBVL avec l'aide  
de Jean Solon et de Christopher Hamilton.



New distributor BGD for Belgium and Luxembourg :

**Atom** S.à r.l.

**ATOM-PARAGLIDING.COM**

**BGD Glider range :**

Adam EN/LTF A	Cure EN/LFT C
Epic EN/LTF B	Lynx EN/LFT C
Echo EN/LTF B	Diva CCC
<b>NEW Punk EN/LTF B NEW</b>	Tandem Dual & Dual Lite
Base Lite EN/LFT B	Seed - Kite



Test days BGD products: 28th and 29th of April\*  
 \* Send an e-mail before 16th of April to book a glider for test

Belgian dealers :

Au Fil du Vent - Thierry Moreau <a href="mailto:thierrymoreau@aufilduvent.net">thierrymoreau@aufilduvent.net</a>	Confluence - Yves Borremans <a href="mailto:paraconfluence@scarlet.be">paraconfluence@scarlet.be</a>	Coolvision - Luk Van Sand <a href="mailto:info@coolvision.be">info@coolvision.be</a>
Fou d'L - Jean-Yves Squifflet <a href="mailto:voler@voler.be">voler@voler.be</a>	Free to Fly - Koen Michiels <a href="mailto:info@freetofly.be">info@freetofly.be</a>	Ikarus - Cris Claessen <a href="mailto:info@ikarus.be">info@ikarus.be</a>

## LE MOT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Bonjour à tous,,

Le soleil arrive après la pluie!

Encore un peu de patience et une super saison de vol libre s'annonce!

L'organisation du BPO et du BAPO a bien démarré, la compétition BPC tourne aussi à plein régime!

Les nouveaux panneaux d'information attendent leurs design final. Encore un peu de patience, ça arrive :)

Besoin d'information sur les espaces aériens? Jetez un coup d'œil sur le nouveau système de fichiers openair et la base de données sur les sites: ça marche!

Cependant, il y a aussi de moins bonnes nouvelles. Nous avons perdu beaucoup de membres en 2017. Il y avait aussi très peu de personnes présentes à l'AG. Malgré l'appel à participer à des groupes de travail, personne n'était présent au GdT cotisations.

D'où le nouvel appel que vous trouverez dans ce Fly!. Critiquer est facile. Mais nous cherchons surtout des personnes qui veulent y remédier. Des gens positifs: nous en avons besoin!

Enfin, ceci: récemment les règles du vol n'ont pas été respectées par plusieurs pilotes, à la fois aux 7 Meuses et à Beauraing.

Nous ne voulons quand-même pas que nos meilleurs sites soient fermés? Le vol libre implique le respect de l'autre et de l'environnement (y compris les résidents!). Les règles sont également là pour garantir la sécurité de tous. Vol libre = vol en toute sécurité.

Terminons positivement: 2018 sera une année de défis majeurs.

Nous voulons les entamer avec vous!

# INVITATION POUR PARTICIPER À UN GROUPE DE TRAVAIL FBVL

We want you!

Cher membre, bonjour.

Comme annoncé lors de l'AG, nous allons faire un groupe de travail pour évaluer les avantages et inconvénients d'une augmentation de la cotisation, ainsi qu'étudier quel serait la meilleure manière de mettre tout cela en place.

Tout d'abord, nous devons mieux connaître nos membres à fin de prendre une bonne décision.

Il nous faut savoir qui vole où, quelles sont les fréquences de vol, etc... Pour cela, nous devons envoyer un questionnaire facile et intelligent à nos membres, à fin d'avoir la meilleure vue que possible concernant leur activités.

La première réunion faite le 22/03/2018 a permis de mettre en place le groupe, de donner son opinion sur le sujet et de préparer l'enquête à envoyer à tous nos membres.

Une deuxième réunion le 26/04/2018 servira dès lors à analyser les réponses reçues.

Les réunions se tiendront à Zaventem, Veldeke 2.

Il est donc important d'avoir des membres qui participent au groupe de travail. C'est crucial pour la fédération car il en va de ses fonds et de sa connaissance de ses membres. Si vous n'êtes pas en mesure de faire le déplacement pour travailler dans le groupe, parlez-en au tour de vous et incitez les gens à remplir l'enquête.

Nous espérons vous voir impliqués dans votre fédération.

Merci de nous prévenir par mail de votre présence à [info@fbvl.be](mailto:info@fbvl.be)

## SUGGESTIONS ASSEMBLÉE GÉNÉRALE FBVL DU 3 FÉVRIER 2018

- Jeff Thielemans

Espace aérien : comme en 2017.

- Patrick Brison

Autre : Je souhaiterais remporter le prix annoncé !

- Anonyme

Sites : acheter des sites.

- Anonyme

Air Spaces : mettre le lien vers la carte OARCI (OACI ?) sur les sites de la Fédé.

Sites : acheter, achetez les terrains.

- Kelly Lardinois

Sites : Construire une dune artificielle à Charleroi :) (bcp. de sites industriels désaffectés à bas prix).

- Joris Verlent

Comptabilité : voir open source software.

Flycard: bien si on rend la Belgique intéressant pour les gens (étrangers) => Tour de Belgique des Ardennes au plat pays et retour.

Sites et atterros = possibilités d'atterrissage entre les deux.

- Michel Lambrix

Préserver et entretenir les sites belges.

- Sébastien Desmette

Compétition : Ce serait génial de négocier avec la FFVL pour que les affiliés FBVL puissent publier leurs vols sur la CFD.

- William Sterckx

Nouvel examen sur la réglementation aérienne.

Nouvel examen sur le delta.

Travailler sur l'examen parapente et biplace + les traductions vers le Français.

## SUGGESTIONS ASSEMBLÉE GÉNÉRALE FBVL DU 3 FÉVRIER 2018

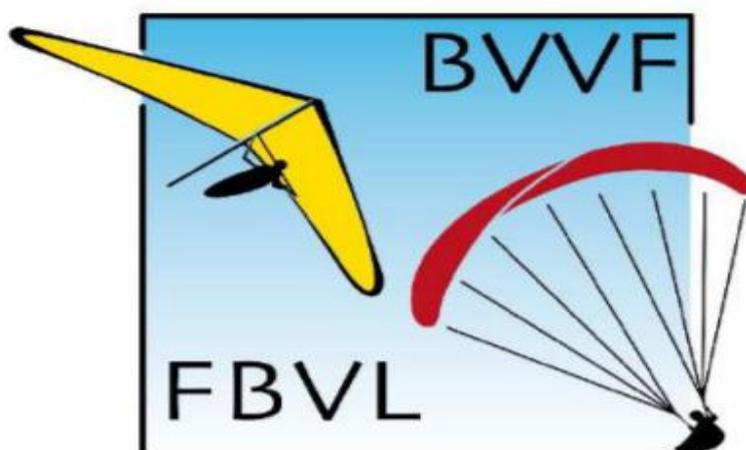
- Thibault Voglet

Il serait intéressant que la fédé porte plus d'attention aux les jeunes ! Le futur ce n'est pas les plus âgés. On a la chance d'avoir des jeunes doués, pourquoi ne pas les aider plus ? Comment ? Financièrement, aide ou matériel, mise en avant, ... etc !

Pas assez de membres ? Allez faire de la publicité et de la présentation de l'activité chez les jeunes ! On n'entend pas parler du parapente, pourquoi ? Comment mettre en avant la discipline ?

Compétitions : Sponsoring : on a dit : pas de financement pour les compètes à cause d'1 personne. La question étant : pourquoi toi et pas X ? Or, on ne veut plus aider X... Ok, mais pourquoi n'y a-t-il pas plus de Belges en compétition ? Peut-être car la fédé n'aide pas !

Pourquoi ne pas aider les compétiteurs en créant une structure qui propose des entrainements ? Parapente = Vol mais aussi de la condition physique, de la préparation mentale, des tactiques,... Alors pourquoi ne pas proposer différentes solutions qui aident à cela ? Je veux bien m'y attarder (avec une équipe...) !



# « DOUBLE TEST FLY ! »

les week-end du 12/13 et 19/20 mai

contact : christophegaber@skynet.be

## DISTRIBUTEUR BELGIQUE - LUXEMBOURG :

Atom sarl - [www.atom-paragliding.com](http://www.atom-paragliding.com)

[info@atom-paragliding.com](mailto:info@atom-paragliding.com)

+32496226301 - France +33667368907

## REVENDEURS :

Au Fil du Vent - Thierry Moreau

B6800 Lamouline

[thierrymoreau@aufilduvent.net](mailto:thierrymoreau@aufilduvent.net) / +32 (0) 496 226301

Confluence - Yves Borremans

B6230 Buzet - Nivelles

[paraconfluence@scarlet.be](mailto:paraconfluence@scarlet.be) / +32 (0) 478 250264

Fou d'L - Jean-Yves Squifflet

B5530 Godinne

[voler@voler.be](mailto:voler@voler.be) / +32 (0) 474 555961

Free to Fly - Koen Michiels

B3220 Holsbeek

[info@freetofly.be](mailto:info@freetofly.be) / +32 (0) 496 566493

Ikarus - Cris Claessen

B9850 Hansbeke

[info@ikarus.be](mailto:info@ikarus.be) / + 32 (0) 477 922434

Coolvision - Luk Vansand

B8400 Oostende

[info@coolvision.be](mailto:info@coolvision.be) - / +32 (0) 476 49 70 31



Wing: Griffin

Location: Faroe Isles

Photo: Jerome Maupoint



GIN

## UNE NOUVELLE DYNAMIQUE EST EN ROUTE

### Openair validation team

La Belgian Paragliding Cup (BPC) a pour origine la volonté de créer une dynamique similaire à son grand frère, le BACC, mais où le respect des espaces aériens est au cœur de cette compétition. Un challenge se déroulant également sur toute l'année, avec une validation de vols à partir du moment où le pilote passe par certaines balises, mais où le strict respect des espaces aériens, afin de donner les mêmes chances à tous, fait partie de son ADN. Pour parvenir à cet objectif, Flyxc.tools sur lequel ont travaillé Wim Verhoeve et Olivier Gosselet depuis quelques années nous apportait en 2017 un véritable adjuvant : un fichier Openair validé tous les jours de vol. Tout le monde avait accès en 2017 à cet outil et pouvait ainsi préparer son vol, le vérifier facilement à posteriori avant de le publier.

Petit rappel, un fichier Openair est un fichier texte contenant toutes les informations sur les espaces aériens de notre espace de jeu (définition du volume, type d'espace, hauteur du plafond et du plancher). De nombreux outils sont capables de le lire et ainsi permettre de visualiser ces volumes ou, en vol, de prévenir le pilote qu'il arrive dans une zone interdite. L'utiliser en combinaison avec une trace permet de vérifier que celle-ci est valable et n'a pas enfreint les espaces aériens.

Au début de l'hiver, notre motivation de poursuivre la BPC en 2018 était intacte. Par contre, Wim nous annonce que son engagement professionnel va lui réclamer beaucoup de temps en 2018 et qu'il ne va plus pouvoir consacrer autant de temps à ce travail. Olivier a dépensé un temps énorme au développement de l'outil. Wim n'a pas ménagé ses efforts non seulement pour analyser toutes les infos sur les espaces aériens régulièrement mises à jour afin de maintenir une base de données la plus correcte possible, mais également pour vérifier que le robot d'analyse des Notams interprète correctement celles-ci, et ainsi s'assurer que le fichier openair généré corresponde à la réalité de chaque journée de vol.

Nous devons donc trouver une solution pour que la BPC puisse se poursuivre dans des conditions similaires : mise à disposition d'outils permettant de faciliter la vie aux pilotes désirant réaliser de beaux vols en respect de ces espaces aériens.

Nous avons donc travaillé cet hiver avec Jean-Luc Gilson sur une nouvelle version de notre outil Friendly Airspace Tool (<http://mids.be/notam/bpc/bpc.php>). L'objectif était de permettre à un team de validateur de facilement vérifier le fichier Openair généré automatiquement par Flyxc.tools et le cas échéant, le corriger (enlever ou rajouter une (des) zone(s) au fichier) pour produire un fichier validé.

## UNE NOUVELLE DYNAMIQUE EST EN ROUTE

Un appel fut donc lancé pour réunir des motivés à participer à cet effort collectif. A notre plus grande satisfaction, 13 pilotes motivés ont répondu à l'appel en ce début d'année. D'autres pilotes qui n'ont pas pu se joindre à nous cette première soirée de 'Kick off' ont également exprimé leur volonté de faire partie du team. Nous nous sommes donc réunis pour mettre au point notre organisation et nous entraîner à utiliser ces outils.

L'objectif est d'utiliser ce que la technologie actuelle met à notre disposition pour être efficace. Une utilisation d'un groupe Facebook (Openair validation team) nous permet de partager toutes les questions qui se posent sur ces espaces aériens et les Notam publiées chaque jour. Il nous permet aussi de nous organiser entre nous. Un agenda Google permet à chaque volontaire de s'inscrire pour la validation du fichier OA à mettre à disposition de la communauté et le drive Google nous permet de stocker ces fichiers ainsi validés.

Pour donner accès à ces fichiers au plus grand nombre, deux outils sont utilisés : le groupe Facebook de la BPC permet une interactivité et un agenda Google permet un accès à tous, y compris ceux qui n'ont pas de compte Facebook.

Le groupe Facebook de la BPC ( <https://www.facebook.com/groups/BPCup/> ) contient donc la publication des fichiers Openair tous les jours avec et sans les zones « danger ». Nous en profitons pour y ajouter des commentaires. Les pilotes ont la possibilité de poser des questions. L'objectif de cette interactivité est de permettre à chaque pilote d'améliorer ses propres connaissances sur le sujet et éclaircir une éventuelle question relative au fichier openair publié ou aux commentaires associés.

Le second outil que nous avons mis en place pour diffuser ces fichiers est un second agenda Google accessible à tous, dans lequel nous créons chaque jour un évènement, auquel nous rajoutons une pièce jointe qui est le fichier Openair du jour. La FBVL (<http://www.fbvl.be/airspace-intro/openair/>) et le site web de la BPC ([http://www.belgianparaglidingcup.be/OAupdates\\_all](http://www.belgianparaglidingcup.be/OAupdates_all) ) publient ce calendrier accessible à tout le monde, y compris tous ceux qui ne veulent pas avoir de compte Facebook.

Nous avons décidé de nous rôder avant le début de la saison, en publiant un fichier quelles que soient les prévisions météo. Après deux ou trois fine tuning, la mécanique est lancée et les fichiers sont publiés sans trop de difficultés.

Les différents échanges au sein du team et les commentaires que nous recevons démontrent l'intérêt de plus en plus de pilotes de participer à cet effort de compréhension et ainsi de respect. C'est tellement plus facile de prétexter que le vol libre doit le rester et que les contraintes ne doivent pas entraver notre liberté de voler où on veut. A travers cette dynamique, nous espérons que cette mentalité égoïste ne sera plus que le mantra d'une minorité et que nous ne reverrons plus des évènements provoqués par des inconscients comme celui d'Elsenborn l'année passée qui met en péril la liberté de toute notre communauté.

## UNE NOUVELLE DYNAMIQUE EST EN ROUTE

Si d'autres pilotes sont désireux de rejoindre le team de validation des fichiers Openair et ainsi participer à cet effort collectif, prenez contact avec nous : [info@belgianparaglidingcup.be](mailto:info@belgianparaglidingcup.be) ou berfon sur Facebook. Plus nous serons et plus nous pourrons être certain qu'un fichier Openair validé sera disponible pour chaque journée volable.

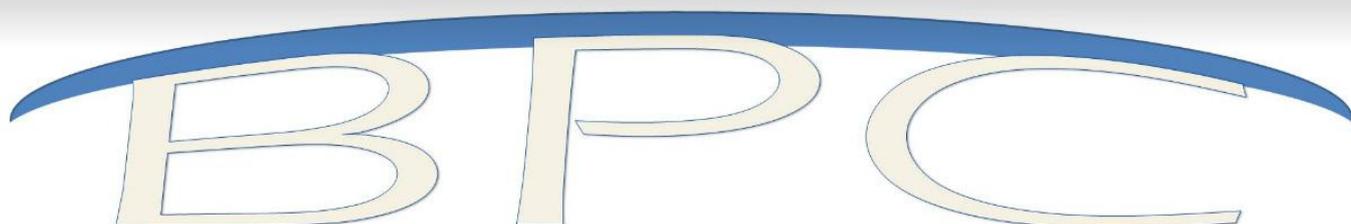
Rejoignez le groupe Facebook BPC <https://www.facebook.com/groups/BPCup/> si vous n'en faites pas encore partie pour facilement obtenir ces fichiers et le cas échéant, poser vos questions.

Petit rappel toujours nécessaire : malgré tous les efforts que nous faisons pour fournir un fichier Openair le plus correcte possible, des erreurs peuvent toujours subsister. Il est donc toujours recommandé de s'informer sur les sites d'information « classiques » (Belgocontrol) afin de vérifier l'information en rapport avec le site sur lequel vous vous rendez.

Rappel également concernant la BPC : inscrivez-vous sur <https://www.xcontest.org/bpc/fr/>. C'est gratuit et ça mettra du piment dans vos vols tout au long de l'année. Mais attention, un vol ne sera valide que s'il respecte les espaces aériens !

Bon vol à tous et « Fly safe »....

Bertrand Fontaine



# L'HOMÉOSTASIE DU RISQUE...

## ... ou la gestion « à risque constant » de notre comportement

Bonjour à toutes et à tous.

La saison 2018 est bientôt sur les rails, nous avons déjà eu quelques belles journées, et certains chanceux ont déjà fait leur premier cross. Félicitation.

J'espère que cette nouvelle saison sera pour vous encore meilleure que la saison passée, et dans ce cadre, j'aurais voulu partager avec vous une réflexion sur la gestion du risque dans notre pratique.

Il existe une théorie, que je trouve intéressante, et qui est celle de « l'homéostasie du risque ». Cette théorie repose sur celle des jeux. Elle part de l'hypothèse que, dans toute situation de la vie quotidienne, l'humain accepte d'encourir un certain niveau de risque dès lors qu'il peut en retirer un « gain » qui justifie cette prise de risque. En savoir plus : <https://www.securite-routiere-az.fr/h/homeostasie-du-risque/>

Je ne vais pas faire un cours là dessus, mais juste en ce début de saison, vous inviter à réfléchir à la façon dont vous gérez le risque dans votre pratique. Je trouve qu'il est parfois intéressant de comprendre pourquoi nous agissons de telle ou telle façon afin de pouvoir s'améliorer, ou du moins, commettre moins d'erreurs. Que dit cette théorie. En gros, nous avons tous en nous notre échelle personnelle pour estimer les risques que nous prenons, et nous avons tous une « zone de confort », une zone de risque habituel. Que ce soit sous notre parapente, en voiture, à ski, dans la vie de tous les jours.

Nous pouvons la représenter ainsi (fig1):

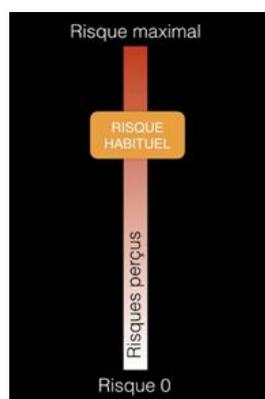


fig1

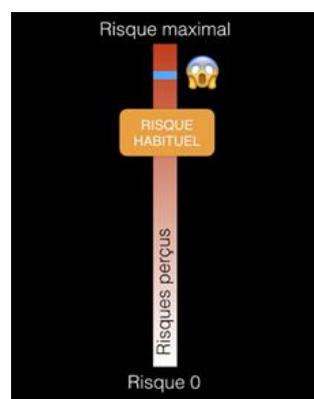


fig2

Que se passe-t-il quand nous percevons que le risque augmente ? (Les conditions forcent, les thermiques deviennent hachées, les nuages gonflent, le ciel se couvre, .....). Nous percevons l'augmentation du risque et notre sensation de peur augmente, ce qui est salutaire. C'est un mécanisme de défense (fig2).

## L'HOMÉOSTASIE DU RISQUE...

Que va t'il alors se passer ? Et bien naturellement nous allons nous adapter (on va aller poser, on s'éloigne des nuages, .....). Bref, nous prenons les actions nécessaires pour revenir vers notre risque habituel (fig3).

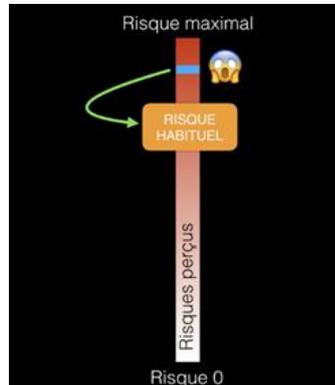


fig3

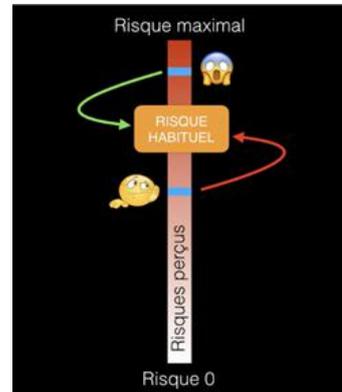


fig4

Autre exemple de telle situation : nous sommes en voiture sur l'autoroute, à 120km/h et soudains un grosse averse de pluie. Automatiquement nous allons ralentir. Bref, tout cela est parfait, où est le problème ?

En fait, il ne faudrait pas parler de problème, mais il faut savoir que ce système de régulation du risque fonctionne dans les deux sens. Et c'est là que l'on peut se faire surprendre. En effet, si notre « thermostat interne » du risque nous fait réagir quand nous ressentons que le risque augmente, ce « thermostat » nous fait aussi réagir quand nous percevons une diminution de la sensation de risque (fig 4).

La diminution de la perception du risque produit un peu le même effet que l'ennui. Par exemple dans une situation où il ne se passe pas grand chose.

Exemple : Toujours en voiture, on quitte une nationale, on monte sur une superbe autoroute à 3 bandes, lisse comme un billard, bonne MTO et visibilité, mais un panneau de limitation de vitesse nous limite à 100 km/h. Très vite nous allons trouver cela ennuyeux et cela nous paraître difficile de respecter le limitation de vitesse. On va vouloir accélérer, on joue avec son GPS, ... En parapente, cela peut se traduire par « en conditions de vol "ennuyeuses" certains pilotes peuvent inconsciemment adapter leurs comportements pour se retrouver à leur niveau de risque habituel. ».

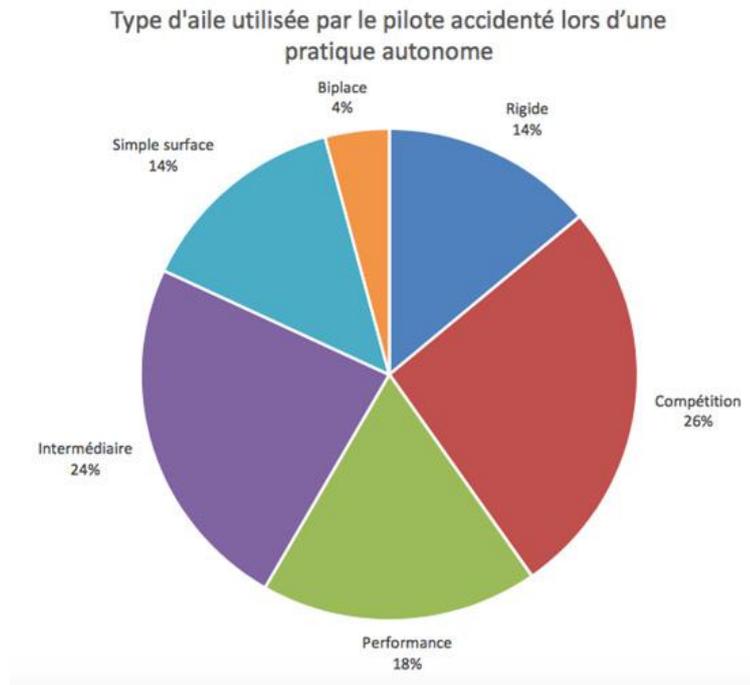
Exemples :

- En vol de soaring calme, il ne passe pas grand chose, les conditions sont douces. Certains seront tentés de faire des choses « un peu risquées » (quelques waggas près du déco pour impressionner les copains, faire « un dernier » 360° à l'atterro, .....)
- Lors d'un vol du soir on va tenter des repose au déco.....
- En cross, on se sent bien, on va pousser un peu plus fort l'accélérateur....

Bref, vous avez compris. Sinon, un petit exemple....

<https://www.facebook.com/100000342531758/videos/1379645922056812/>

## L'HOMÉOSTASIE DU RISQUE...



On remarque aussi dans les statistiques d'accidentologie (ici en France, qui dispose de statistiques précises), que le pourcentage d'accident est à peu près semblable quelle que soit la catégorie de la voile.

[https://federation.ffvl.fr/sites/ffvl.fr/files/intervention%20gestion%20des%20risques%20RASMO%202017\\_0.pdf](https://federation.ffvl.fr/sites/ffvl.fr/files/intervention%20gestion%20des%20risques%20RASMO%202017_0.pdf)

Que dire ? Certains disent que quand on regarde l'accidentalité : l'expérience ne protège pas de l'accident. En d'autres termes, l'expérience est mise à profit pour voler + loin, + longtemps, + perfo... mais pas forcément voler avec plus de marges!

Par exemples, on gagne en expérience, et on monte dans les catégories de voiles. L'expérience sert alors plus à gagner en performance qu'en sécurité.

D'autres personnes attirent aussi l'attention dans le cas où des pilotes très expérimentés redescendent de catégorie.....Attention à ne pas, sous prétexte qu'on vole sous une voile plus safe, augmenter artificiellement les risques pris (pousser plus fort le bareau, voler plus près du relief, faire des photos au lieu de tenir les commandes, .....)

C'est à mon avis le 2e enseignement important de la THR appliquée au vol libre : L'EXPERIENCE ACQUISE ET LES QUALITÉS DE PILOTAGE NE PROTEGENT PAS FORCÉMENT DE L'ACCIDENT

Le but n'est pas de vous faire la morale, ...Non, le but est juste de vous rendre conscient de ce petit mécanisme et qu'ainsi vous puissiez ne pas inutilement vous mettre en danger.

# ADVANCE

Toute la gamme Advance à l'essai et à la vente chez :

**Atom** S.à r.l.

**ATOM-PARAGLIDING.COM**

Alpha 6	Sigma 10	Pi 2
Epsilon 8	Omega X-Alps 2	Pi Bi
<b>NEW</b> Iota 2 <b>NEW</b>	Bibeta 6	Omikron



Journées test en  
Belgique les 16 & 17 juin.

Pour un essai, envoyez votre demande par e-mail avant le 1<sup>er</sup> juin en précisant le modèle et la taille.

Revendeurs belges :

<b>Au Fil du Vent -Thierry Moreau</b> <a href="mailto:thierrymoreau@aufilduvent.net">thierrymoreau@aufilduvent.net</a>	<b>Confluence - Yves Borremans</b> <a href="mailto:paraconfluence@scarlet.be">paraconfluence@scarlet.be</a>	<b>Coolvision - Luk Van Sand</b> <a href="mailto:info@coolvision.be">info@coolvision.be</a>
<b>Fou d'L - Jean-Yves Squifflet</b> <a href="mailto:voler@voler.be">voler@voler.be</a>	<b>Free to Fly - Koen Michiels</b> <a href="mailto:info@freetofly.be">info@freetofly.be</a>	<b>Ikarus - Cris Claessen</b> <a href="mailto:info@ikarus.be">info@ikarus.be</a>

## Ouverture du BeLux Test Center

Si vous ne pouvez pas vous libérer les 16 et 17 juin, venez découvrir le BeLux Test Center dans nos nouveaux locaux Atom à Giez - Annecy (à 5min de l'atterrissage de Doussard). Profitez des sites exceptionnels de la région d'Annecy pour tester dans les meilleures conditions les voiles des marques Advance, BGD, Gin, Skywalk. Autres marques sur demande.

Contactez-nous pour fixer un rendez-vous ou pour obtenir plus d'information :  
[info@atom-paragliding.com](mailto:info@atom-paragliding.com)

<b>Atom S.à r.l.</b>	<a href="http://www.atom-paragliding.com">www.atom-paragliding.com</a>	<a href="mailto:info@atom-paragliding.com">info@atom-paragliding.com</a>	+32 496 22 63 01 +33 667 36 89 07
----------------------	--	--	--------------------------------------

## NOUVELLE RUBRIQUE - LE DOSSIER SITES

Profitez de cette édition de printemps du Fly! pour publier le premier dossier d'une série dédiée à nos sites belges, nous y aborderons les différents aspects de chaque site

- Les données topographiques généralement présentées dans une fiche site
- Son ou ses décollages et atterrissages officiels
- Ses modalités de fonctionnement et restrictions éventuelles
- Son aérologie particulière
- Sa position dans le patchwork des espaces aériens belges

Le but de ces articles est de présenter nos sites belges de façon moins laconique que l'habituelle fiche site que vous pouvez trouver sur différents supports et qui à la base constituait le catalogue des sites que la FBVL-BVVF avait publié il y a plus de 20 ans. Nous essaierons d'y mettre en évidence les éventuels dangers liés à ces sites, leurs spécificités, leurs qualités afin de faciliter vos choix de site de vol, et sur place vous permettre de faire de façon correcte et complète, votre analyse de l'environnement et des conditions de vol du moment. Cette série d'articles ne remplacera jamais vos propres analyses, vos choix personnels ou vos décisions. Il ne s'agit pas d'un évangile en feuilletons, ni d'un recueil de recettes magiques. Elle n'engage nullement la responsabilité des auteurs ou des personnes qui y ont contribué. N'oubliez jamais qu'en tout temps un pilote sous son aile reste responsable de ses actes et décisions et doit appliquer les règles de base qui régissent le vol libre :

- **OBSERVER** le vent, les nuages, les autres pilotes...
- **ANTICIPER** l'évolution des conditions, ses propres manoeuvres, celles des autres pilotes...
- **RESPECTER** les règles de vol générales, celles spécifiques au site, la réglementation aérienne ...

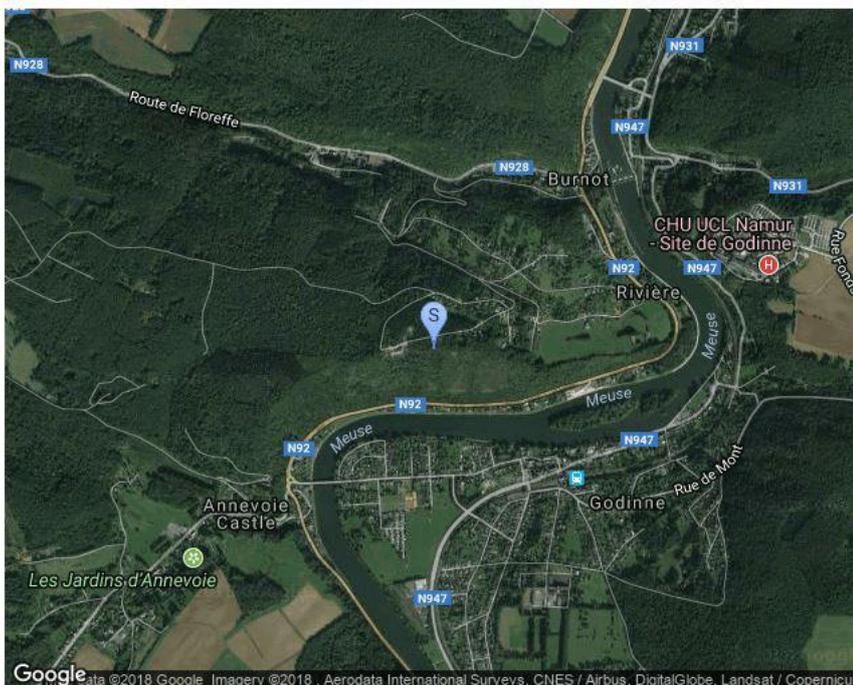
De même, quel que soit le site, il est indispensable, AVANT d'y voler:

- d'être assuré en responsabilité civile pour la pratique du vol libre
- de se renseigner sur ses règles spécifiques, afin de pouvoir les appliquer
- d'aller repérer **sérieusement** le(s) terrain(s) d'atterrissage, pour éviter les mauvaises surprises
- de s'interroger si aucun autre pilote n'est présent, les conditions sont sans doute "pourries"
- de s'interroger sur ses propres capacités à gérer les conditions du moment

## LE DOSSIER SITES - LES 7 MEUSES

Pour le premier dossier nous avons choisi un site emblématique de notre pays : Les 7 Meuses.

<b>Coordonnées GPS</b>	50.354166667°N 4.860833333°E
<b>Pratiques</b>	Hang Gliding / Paragliding
<b>Type de vols</b>	Vols thermodynamiques (site classique)
<b>Dates d'ouverture</b>	16 March - 16 March
<b>Altitude déco</b>	250 m
<b>Dénivelé</b>	165 m



Rendez-vous sur le site de la fédération pour les détails sur les espaces aériens!

[www.fbvl.be/flying\\_sites/7-meuses/](http://www.fbvl.be/flying_sites/7-meuses/)

Cette nouvelle rubrique sera accompagnée également d'analyses détaillées des sites par des pilotes locaux.

## LE DOSSIER SITES - LES 7 MEUSES

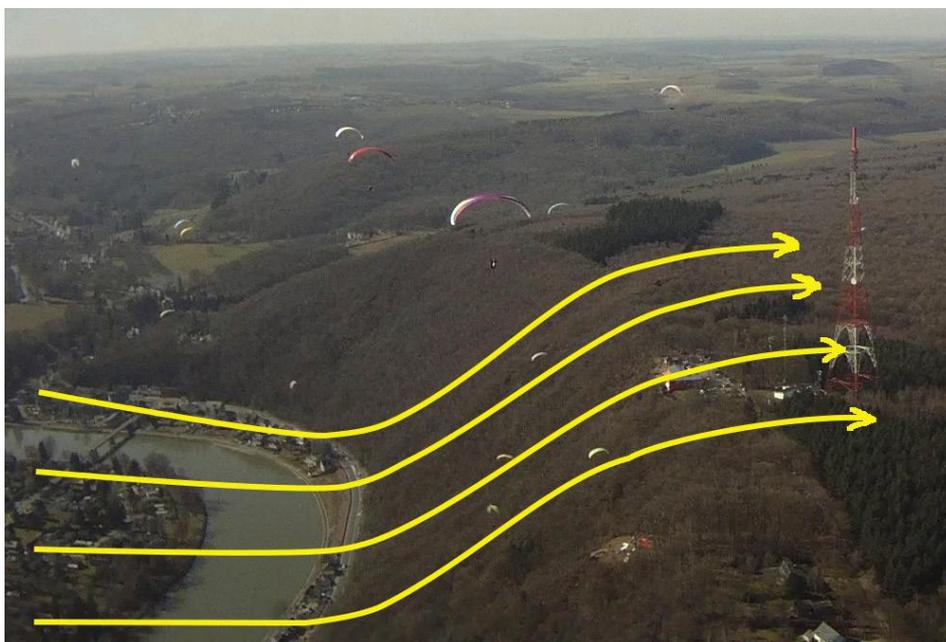
### Les origines

Les premiers vols aux 7 Meuses datent de 1976 quand Eric et Dominique Pelletier y ont décollé en Delta. Deux ans plus tard Olivier Strebelle y réalisait le premier vol de distance depuis un site belge. Depuis lors, une multitude de pilotes d'abord deltistes, ensuite majoritairement parapentistes, viennent y voler chaque fois que les conditions s'y prêtent. Point de départ de nombreux magnifiques vols, ce site incontournable du vol libre en Belgique fait cependant depuis longtemps, comme vous le savez sans doute, l'objet de restrictions tout à fait particulières: le brevet de pilote est obligatoire pour y voler et les vols biplaces y sont interdits sans autorisation écrite. C'est que, on n'aime évidemment pas trop le rappeler, il a malheureusement aussi été le cadre d'accidents mortels. Tâchons donc de comprendre ce qui peut parfois rendre ce site compliqué, en abordant dans un premier temps l'aérologie des lieux.

### Aérologie

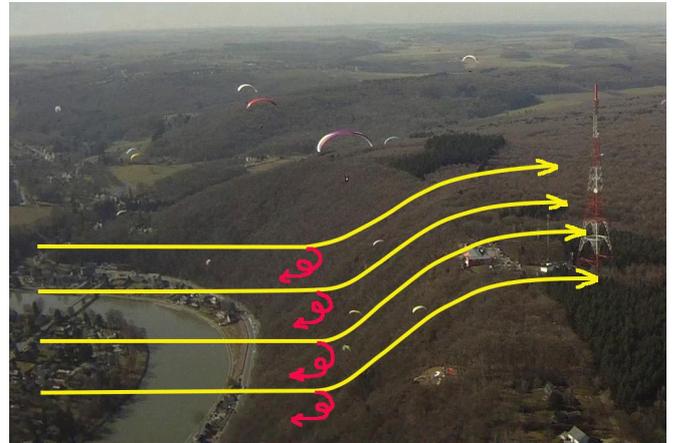
En cas d'instabilité de la masse d'air et d'ensoleillement suffisant, une légère brise suivant le cours de la Meuse peut s'établir. Comme la vallée fait un coude franc au niveau du site pour offrir une pente bien exposée "sud", elle peut être efficacement entretenue et même renforcée par l'échauffement pour venir alimenter le décollage.

Si cette circulation d'air est bien installée, elle pourra "redresser" sensiblement le vent météo et les conditions seront en principe excellentes pour voler sur le site. De plus, comme elle est due à un effet thermique, elle partira du bas de la pente et impliquera donc normalement un vent moins aléatoire au niveau de l'atterrissage du halage. Sa présence est mise en évidence par le mouvement des feuilles le long de la pente qui indique un courant d'air relativement continu du bas jusqu'en haut. Sans cet effet de brise, les conditions ne dépendent plus que du vent météo perturbé par les reliefs et sont plus aléatoires.



## LE DOSSIER SITES - LES 7 MEUSES

Si le vent est sud, bien perpendiculaire à la pente et pas trop fort, les conditions seront en principe bonnes pour décoller et tenir le long de la pente. Il y a fort à parier cependant qu'il ne pénétrera pas de manière laminaire jusqu'au fond de la vallée où il sera faible, changeant et compliquera les atterrissages. Si il est plus fort, il risque même en venant buter sur la pente abrupte de provoquer des rouleaux au niveau du terrain du halage et de rendre celui-ci particulièrement turbulent.



Par tendance "ouest", la courbe de la crête du côté du pont de Godinne risque de provoquer des rouleaux et il est donc prudent dans ce cas de ne pas s'aventurer trop loin de ce côté sans suffisamment de hauteur par rapport au relief. L'accès au terrain du halage risque bien entendu aussi d'être particulièrement malsain et pénible, même si le terrain lui-même, tout au fond de la vallée, peut éventuellement être préservé et avoir sa manche à air inerte; méfiance!



Les effets d'une tendance "est" sont plus difficiles à prévoir. Légère (flèches jaunes), elle ne devrait pas avoir trop d'incidence sinon d'améliorer un peu la portance dynamique dans la combe à droite. Cette courbe du relief va également "redresser" le vent au niveau du halage ou il y a de fortes chances que l'on pose malgré tout vers l'ouest (avec la Meuse à gauche).



Avec une tendance plus marquée (flèches bleues), il arrive cependant un moment où ce "redressement" est inversé car il est alors provoqué par la pente devant le décollage. Il semble évident que dans une situation intermédiaire il sera difficile de choisir dans quel sens poser au halage et que le risque de poser "vent cul" sera bien réel. Enfin, lors de toute tendance "est", l'ensemble du site est sous le vent du relief à gauche du déco de l'autre côté de la Meuse. Si le vent est relativement faible, cela n'aura que peu d'effet (ce relief n'étant pas trop près) mais, s'il est plus fort, il provoquera des rouleaux principalement marqués au niveau du terrain d'atterrissage "camping" dont l'approche deviendra plus compliquée.

## LE DOSSIER SITES - LES 7 MEUSES

### Décollage

Décoller des 7 Meuses n'est pas vraiment difficile, mais l'espace disponible n'est pas très grand et la rupture de pente est plutôt fort marquée. Il faut bien maîtriser son gonflage car il n'est pas question de courir dans la pente en espérant qu'elle se "mette bien toute seule".



Lorsqu'il y a un vent plutôt fort, la rupture de pente peut créer un rouleau qui laisse la voile au sol déventée. Si, après la bonne impulsion nécessaire, on ne gère pas bien sa montée, il y a un risque certain de se faire arracher et/ou d'accrocher sa voile aux arbres fort proches.

Par vent très faible ou nul, le décollage peut devenir **vraiment** difficile et déconseillé à cause du peu d'espace disponible pour prendre de la vitesse avant la rupture de pente après laquelle il est IMPOSSIBLE de courir (contrairement par exemple à Revin). Il faut impérativement avoir suffisamment de portance pour décoller et certainement pas "sauter dans le trou". Nombreux en effet sont ceux qui ont terminé peu fiers dans les buissons en contrebas. Pour éviter cela, bien étaler sa voile le plus près possible des arbres et, ici aussi, bien gérer et sentir (en cas de gonflage dos à la voile) sa montée sans insister en cas de doute.

## LE DOSSIER SITES - LES 7 MEUSES

Il vaut mieux recommencer ou même renoncer comme le font parfois d'excellents pilotes habitués du site plutôt que de passer une heure à démêler ses suspentes prises dans la végétation (voire se blesser). De toute façon, dans ces conditions, il n'y a fort probablement rien de mieux à espérer qu'un plouf et... il y a peut-être des voitures à redescendre!

### Atterrissage au décollage

Lorsque les conditions ont été bonnes, on voit régulièrement en fin de journée des pilotes avec une bonne expérience du site et un bon niveau de pilotage venir poser (parfois plusieurs fois pour s'exercer) au décollage. C'est évidemment pratique pour récupérer sa voiture après son vol...

Il est cependant important d'insister sur le fait que la repose sur l'aire de décollage est seulement TOLEREE dans des conditions bien précises, qui sont à respecter impérativement (voir fiche site). Certains comportements parfois observés prouvent malheureusement la nécessité de rappeler même les règles les plus élémentaires qui concernent cette manœuvre.

Tout d'abord, il est important de préciser pour ceux qui l'ignoraient que venir poser sur ce décollage plutôt petit et entouré de végétation n'est ni simple, ni anodin et qu'effectuer un décrochage bien au-dessus du sol n'est **pas** une bonne façon d'atterrir. Vouloir poser à tout prix ou surestimer son niveau de pilotage, comme on le voit parfois, c'est mettre en péril sa sécurité et celle des autres. C'est irresponsable et inacceptable, d'autant plus que le site de décollage est aussi un lieu touristique, plein de gens qui viennent pour voir la vue et les parapentes.

D'autre part, le site est parfois fort fréquenté et il n'est pas admissible qu'un pilote en l'air passe son temps à faire des approches à répétition en empêchant tous les autres de décoller comme cela s'est déjà produit. Lorsqu'un pilote se présente pour décoller (en commençant à installer son aile), il est donc impératif de cesser immédiatement toute tentative d'approche et de posé.

En résumé, la zone de décollage reste en tout temps prioritairement dédiée aux... décollages.

### Atterrissage camping

Ce terrain, aussi appelé atterrissage "delta", est énorme et je ne vous ferai donc pas l'insulte de vous expliquer comment y faire votre approche. Cependant, si vous ne connaissez pas bien le site, ne vous laissez pas leurrer par sa taille et n'essayez pas tout de suite de poser très court pour éviter de marcher. Les déclenchements thermiques (ou rouleaux par tendance "Est", voir le point "aérologie") sont fréquents et, si une "bulle" sera sans conséquence, une "dégueulante" imprévue peut très vite vous envoyer dans la clôture ou un toit...

## LE DOSSIER SITES - LES 7 MEUSES

De plus, avant de pouvoir y poser, il faut y arriver, ce qui n'est pas toujours évident. En principe, on peut l'atteindre sans problème "en plouf" (finesse 6 selon la "fiche" du site) mais il y a parfois dans la transition de fortes descendances (-2, -3, ...), sans compter le vent qui dégrade aussi notre "finesse sol" au point d'éventuellement, selon sa vitesse, nous empêcher d'y parvenir avec une marge de sécurité suffisante.

Il faut être prudent car on n'a pas trop droit à l'erreur. La Meuse elle-même est vite passée, mais il y a ensuite les maisons et la ligne électrique presque invisible et **mortelle** au-dessus de la route. Ici aussi, il y a déjà eu des accidents et des frayeurs... sans compter que cela fait toujours mauvais genre de terminer dans un toit ou même un jardin.

Parfois, il peut être intéressant de longer le relief à droite du décollage au moins jusqu'au niveau de la combe après le restaurant (en profitant de l'effet dynamique) et de revenir ensuite en diagonale vers le terrain en étant moins contré, mais le chemin est plus long. Cette méthode est particulièrement adaptée avec un vent de tendance "ouest", pour autant bien entendu que l'on ait suffisamment de hauteur pour éviter les rouleaux qui, comme on l'a vu, risquent fort de ce produire dans ce cas.

### Atterrissage "halage"

On qualifie souvent ce terrain d'atterrissage de petit mais, s'il n'est effectivement pas fort grand, il est dans l'absolu largement suffisant pour y poser en parapente. Ce qui le rend difficile et potentiellement dangereux, ce n'est donc pas tant sa taille que sa situation très défavorable. Il est en effet bordé d'un côté par une route fort fréquentée dont il est séparé par une rangée de réverbères et un mur fort peu accueillant et, de l'autre côté, par la Meuse, profonde, et dont la berge est d'une dureté à toute épreuve. Dans un sens comme dans l'autre, il n'est pas vraiment possible "d'allonger" ou de poser "trop court" et, pour corser le tout, l'aérologie y est souvent compliquée, comme expliqué plus haut.

Ce terrain d'atterrissage difficile est malheureusement le seul que l'on soit certain de pouvoir toujours atteindre, ce qui justifie l'exigence du brevet de pilote pour voler sur le site et l'interdiction d'y effectuer des vols biplaces sans autorisation spéciale.

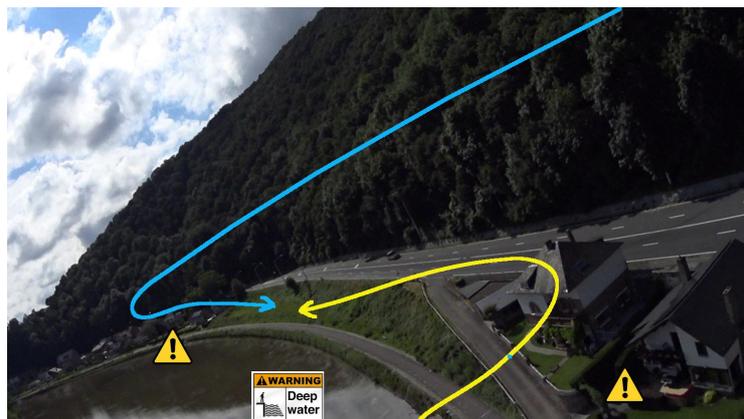
Une visite sérieuse de ce terrain est absolument impérative avant de voler sur le site pour prendre ses points de repères, noter les obstacles, voir où se trouve la manche à air. Les explications et illustrations qui suivent ne peuvent évidemment **EN AUCUN CAS** représenter une alternative à cette démarche.

## LE DOSSIER SITES - LES 7 MEUSES

Dans tous les cas, et ici plus qu'ailleurs, le maître mot est toujours: **ANTICIPER**.

- Anticiper en vol, bien avant de devoir poser, en regardant la manche à air pour se faire une idée des conditions autour du terrain. Si elle bouge frénétiquement dans tous les sens ou si elle change en permanence de direction, il sera préférable de faire son possible pour aller poser à l'autre terrain dès qu'on en a l'occasion (quitte à partir poser plus tôt que l'on voudrait).
- Anticiper son approche en la préparant bien à l'avance, en fonction des indications fournies par la manche à air et des conditions ressenties.
- Anticiper enfin tout ce qui pourrait perturber cette approche (changement de direction du vent, autres pilotes en finale, turbulences...) et prévoir des réactions adéquates.

L'approche utilisée par la plupart des pilotes habitués à voler sur le site (et que l'on peut donc sans doute préconiser) est une PTU avec une branche vent arrière au-dessus de la route, une courte branche de base pas trop bas et une longue finale. Avec une approche de ce type, bien construite, on évite de passer trop au-dessus de la Meuse et on peut plus facilement venir poser à plusieurs sans trop se gêner (ce qui arrive lorsque parfois, subitement, ça ne tient plus)

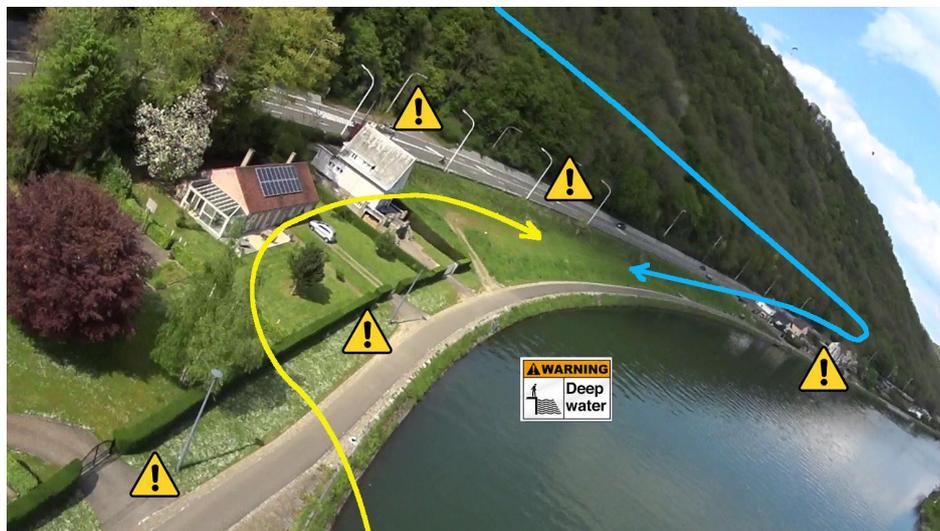


Lorsque l'on vient poser avec la Meuse à sa gauche, ce qui est le cas le plus fréquent, on sera peu gênés par les réverbères de la route, le premier étant au niveau du milieu du terrain. Vu la gamme de voiles et de conditions aérologiques, il est bien difficile de donner des points de repères précis pour la finale. Le saule qui dans le temps servait de référence "magique" à de nombreux pilotes a été coupé, mais le point positif c'est qu'il n'est plus dans l'axe du terrain. Le mieux est sans doute d'arriver dans l'axe du chemin de halage (pour "sauver les meubles" au cas où on se ferait "plomber") et un peu plus haut que le toit de la dernière maison, mais ce n'est pas à prendre comme un remède miracle donc... **anticipez!**

En principe, on peut poser sans problème à partir du chemin qui remonte vers la route et jusqu'à la hauteur de la première maison à l'autre bout du terrain. Plus loin, les réverbères qui longent le chemin de halage empêchent d'allonger de ce côté et d'y poser. Attention également qu'il y a peu d'espace pour faire des S sans survoler trop la Meuse et que les "dégueulantes" au-dessus de celle-ci peuvent être vraiment fortes. Le risque de percuter la berge est réel... certains l'ont vécu et d'autres y ont échappé de justesse..

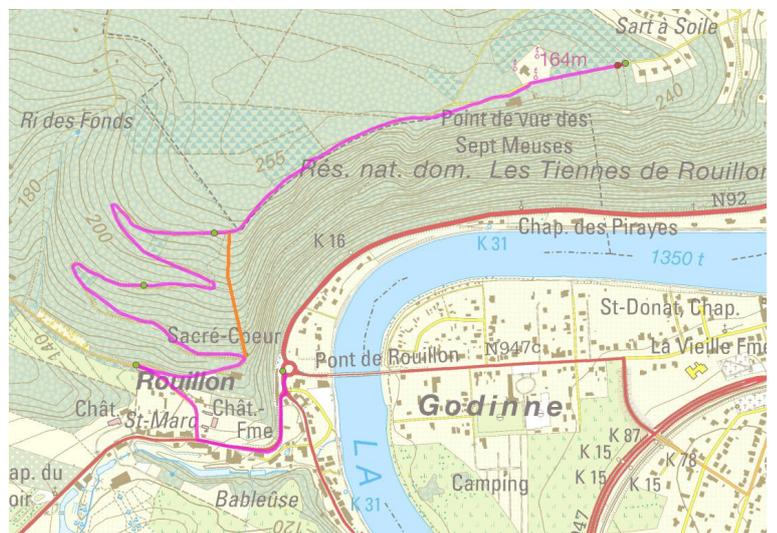
## LE DOSSIER SITES - LES 7 MEUSES

Effectuer son approche pour venir poser avec la Meuse à droite est un peu plus difficile car, avec les réverbères le long de la route et les maisons, elle doit se faire nettement plus haut que lorsque l'on pose dans l'autre sens et être (encore) plus précise. Il est en effet impératif de ne pas arriver trop court à cause des maisons et des réverbères le long du halage et, comme le terrain va en rétrécissant, on a également fort peu de place pour faire des S ou allonger à l'autre bout. En ce qui concerne d'éventuels points de repères, il est encore moins évident d'en donner dans ce sens-ci. Le plus rassurant est sans doute de faire sa finale au-dessus des jardins, pour éviter les maisons, les réverbères ou la Meuse en cas de mauvaise estimation. Dans cet axe, il faut arriver à peu près à hauteur du toit de la dernière maison mais bon, là on est déjà en entrée de terrain donc... **anticipez!**



### La remontée à pied

Une question qui revient souvent est "Y a-t-il moyen de remonter à pied?", autrement que par la route bien entendu (ce qui est VRAIMENT long!) ou qu'à travers tout (bonne chance!). Et la réponse est: oui, il y a un sentier qui mène au décollage. On peut d'ailleurs le voir en hiver lorsqu'on est en vol au-dessus de la combe qui surplombe le terrain du halage. Il paraît même que certains jeunes sportifs du coin non motorisés l'empruntent régulièrement pour se maintenir en forme... Comme un petit plan vaut mieux que de longues explications, vous le trouverez ci-contre: en bleu, le sentier "normal" et en orange un raccourci.



## LE DOSSIER SITES - LES 7 MEUSES

### Remerciements

Merci à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de cet article par leurs idées, leurs critiques constructives ou simplement pour m'avoir au fil des années appris ce que j'ai essayé ici de transmettre.

Merci tout particulièrement à **Wim Verhoeve** et **Thibault Voglet** pour leurs explications détaillées sur l'aérodynamisme du site, ainsi qu'à **Bernard Bar** pour sa contribution active à la rédaction de l'intro et ses commentaires pertinents.

Enfin, last but certainly not least, un tout tout grand merci à **Alain Peraux** qui, en plus de nous avoir autorisé à utiliser sa magnifique photo du site (ci-dessous), passe énormément de temps à nous concocter de splendides vidéos et à entretenir discrètement mais courageusement plusieurs de nos sites de vol. Mille fois merci, Alain!

Bons vols à tous, aux 7 Meuses et ailleurs!



photo : Alain Peraux

## COMMUNICATION DE LA MAISON DES AILES



Chers amis parapentistes,

L'ASBL La Maison des Ailes, rue Montoyer 1 , 1000 Bruxelles, est à la recherche d'un gérant pour une exploitation HORECA dans son immeuble.

Cette exploitation consiste en : un bar, un restaurant doté d'une toute nouvelle cuisine, deux salles de réunion, une grande salle (maximum 120 personnes) polyvalente où des repas, des réceptions, des fêtes, des expositions, des conférences, des leçons de danses, de yoga etc.. peuvent être organisés.

Vous trouverez d'avantage de détails sur notre site web :

<http://www.huisdervleugels.be/default-fr.aspx>

## TRAVAUX A LA PENTE ECOLE DE BOOM

Pendant les mois de mars et d'avril 2018 il y aura encore des travaux à la pente école de Boom. Il s'agit cette fois-ci de la pente ONO, ou la partie où opèrent principalement les mountainboarders.

Prière donc de tenir compte du fait qu'il y aura beaucoup de matériel roulant et d'autres machines dans les environs de/au pied de la pente école à cet endroit de la pente.

En principe nous pouvons continuer nos activités lors de ces mois, mais il faut essayer d'évaluer cela soi-même de façon correcte par rapport à la situation du moment.

Info: PCR De Schorre.

## DHV SAFETY ICARO

Paraglider ICARO Pandion M EAPR-GS-0632/17:

We noticed on the PANDION\_M glider, that the main-brake line is too short by 60mm (6cm). ICARO recommends to change the mentioned lines on this model prior to the next flight. Temporarily, the main brake line (brmain) can be extended by the pilot itself. The new lines will be provided by ICARO free of charge. We recommend to contact your flight school or dealer to assemble the new lines, if you do not feel secure in changing the lines by yourself. Please feel free to get in touch with ICARO directly in order to find the best solution for replacement of the lines.

# COMMUNICATION INDEPENDANCE : DEPLOYMENT BAGS FOR RESERVE PARACHUTES



Fly-market Flugsport-Zubehör GmbH & Co. KG | Am Schönebach 3 | 87637 Eisenberg

[www.independance.aero](http://www.independance.aero)



[www.skyman.aero](http://www.skyman.aero)

Eisenberg, February 26<sup>th</sup> 2018

**Safety note concerning:** Deployment bags for reserve parachutes

**Status:** OBLIGATORY

## **Reason:**

At the seam-line of the isolated upper loop, which is used to attach the deployment handle, a perforation could possibly cause a material weakening of factory delivered deployment bags. This seam-line, if properly processed, has to be able to bear a load of 70 daN. Yet it was proven that a lower strength of this component can occur.

Please check immediately whether your deployment bag is part of the concerned production lot. We are sorry for the inconvenience caused and thank you for your understanding and cooperation!

## ***Affected Items:***

<b><i>Deployment bag for:</i></b>	<b><i>Certification number</i></b>	<b><i>Manufactured as of</i></b>	<b><i>Starting at serial number</i></b>
Smart Large	EAPR-RG-7584/12	04/2017	58292
Evo Cross 100	EAPR-RG-7441/12	01/2017	55438
Evo Cross 120	EAPR-RG-7443/12	02/2017	55888
Evo Cross 160	EAPR-RG-7442/12	08/2016	55988
Evo Cross 235	EAPR-RG-0466/16	06/2016	54623
Annular Evo 20	EAPR-RG-7052/08	01/2017	57008
Annular Evo 22	EAPR-RG-7053/08	06/2017	57058
Annular Evo 24	EAPR-RG-7057/08	01/2017	57108
Annular Evo 22 HG	EAPR-RG-7054/08	02/2017	56038
Annular Evo 24 HG	EAPR-RG-7062/08	01/2017	56058
Annular Evo 30	EAPR-RG-7056/08	11/2016	55373
Annular Evo 30 HG	EAPR-RG-7055/08	11/2016	55373
Annular Classic 36	EAPR-RG-7129/08	09/2016	56098
Annular Classic 36 HG	EAPR-RG-7140/08	09/2016	56098

# COMMUNICATION INDEPENDANCE : DEPLOYMENT BAGS FOR RESERVE PARACHUTES

## Identification:

### CONCERNED DEPLOYMENT BAGS

The affected deployment bags can be distinguished either by the year of manufacture or their serial number. The best visible indication which distinguishes concerned bags, is their silver-coloured coating on the inside of the deployment bag, if it does not have a reinforcing strap (as can be seen below).



### DEPLOYMENT BAGS NOT CONCERNED

Not concerned are earlier items which can clearly be recognised by the missing silver-coloured coating on the inside. Not concerned are all items which have been delivered as of February 2018. These new deployment bags are clearly marked with a check mark (OK) and can be recognised by the additional reinforcing strap on the inside. Furthermore deployment bags which have been delivered as component of a harness are not concerned.



# COMMUNICATION INDEPENDANCE : DEPLOYMENT BAGS FOR RESERVE PARACHUTES



Fly-market Flugsport-Zubehör GmbH & Co. KG | Am Schönebach 3 | 87637 Eisenberg

www.independence.aero



www.skyman.aero

## Procedure:

The owners of affected deployment bags are obliged to check before flight, whether the **isolated upper loop** of the deployment bag is in use. If it is in use, the deployment bag needs to be replaced immediately!



If one of the **three loops in a row**, which are placed between the labellings, is in use, the deployment bag does not necessarily need to be replaced. These three loops don't show any faults and are not concerned by this safety note (see image on the left).

Of course we do replace all concerned deployment bags by reinforced items, even if the affected loop is not in use!

This free of charge replacement is carried out by us or by one of our distributors and paragliding schools. In order to be able to carry out the replacement correctly, the model as well as the serial number need to be quoted.

## Time limit for procedure:

**Check before flight** (see 'Identification', page 2)

**If concerned:**

If the isolated upper loop is in use, **Immediate replacement** is obligatory!

If one of the lower 3 loops placed in a row is in use: Replacement should take place latest during the next re-pack of the reserve.

Stefan Kurrle  
managing director

Fly-market Flugsport-Zubehör GmbH & Co. KG  
Am Schönebach 3  
D-87637 Eisenberg, Germany

eMail: [info@independence.aero](mailto:info@independence.aero)  
Tel.: +49-(0)8364-98330  
Fax: +49-(0)8364-983333

## 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 Parapente

Source tops : WPRS 1er novembre. Les progressions sont en comparaison avec Novembre recalculé : [http://civrankings.fai.org/?a=326&ladder\\_id=3&ranking\\_date=2018-03-01&](http://civrankings.fai.org/?a=326&ladder_id=3&ranking_date=2018-03-01&)

rank	name	Pays	WPRS
1	Luc Armant		381.9
2	Honorin Hamard		377.1
3	Charles Cazaux		370.6
4	Aaron Durogati		368.8
5	Jurij Vidic		360.2

### Top 10 Belges Parapente

Rank	Name	WPRS	Gain
102	Francis De Bruyn	215.3	(1pl/-2pt)
237	Lode Spruyt	155.7	(+79pl/-15pt)
271	Joeri Bal	146.7	(+10pl/-2pt)
292	Philippe Broers	141.0	(-55pl/-19pt)
499	Nathanael Majoros	100.7	(49pl/-2pt)
523	Aron Michiels	98.6	(-123pl/-24pt)
543	Wim De Croock	95.7	(+226pl/+16pt)
616	René Bosman	86.8	(+137pl/+7pt)
638	Marc Delongie	84.1	(-6pl/-8pt)
759	Maarten Coppens	71.8	(-89pl/-17pt)

### Top 5 Dames Parapente

rank	name	WPRS
40	Meryl Delferriere	270.2
58	Seiko Fukuoka Naville	248.9
58	Laurie Genovese	248.9
99	Yael Margelisch	217.5
107	Silvia Buzzi ferraris	211.5

### Top 5 Dames Belges Parapente

rank	name	WPRS
3997	Kelly Lardinois	4.0
4365	Rosanne Vaneeckhaute	2.5
4569	Lies Coddens	1.8
4604	Claire Wauters	1.7
4830	Sofie Bonte	1.1

### Top 5 Sport Belge Parapente

Rank	Name	WPRS
536	Nathanael Majoros	102.0
732	René Bosman	79.2
752	William Vanaudenhove	77.6
952	Bertrand Fontaine	65.3
1068	Koen Michiels	57.9

### Champions de Belgique Parapente

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 Parapente

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

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

### Champions BAPO

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

#	Name	Total
1	Joeri Bal	2146
2	Philippe Broers	2080
3	Lode Spruyt	2053
4	Pierre Therer	2010
5	Quentin Debras	2002

## LE RÉFLEXE AIRSPACE 2 – 7 MEUSES ET MAILLEN

Dans cette nouvelle rubrique, nous allons étudier, numéros après numéros, tous les espaces aériens qui sont dans notre chemin lors d'un vol en cross, voire en vol local

En deuxième entrée et avant le plat de résistance (les LFA Golf), continuons avec un focus sur la région entourant les 7 Meuses sur lesquelles un article est proposé dans ce numéro.

Les zones belges sont décrites dans les AIP de Belgocontrol.

### TMA

[https://www.belgocontrol.be/eaip-web/eaip/eAIP\\_Main/html/eAIP/EB-ENR-2.1-en-GB.html](https://www.belgocontrol.be/eaip-web/eaip/eAIP_Main/html/eAIP/EB-ENR-2.1-en-GB.html)

### CTR

[https://www.belgocontrol.be/html/belgocontrol\\_static/eaip/eAIP\\_Main/html/eAIP/EB-AD-0.6-en-GB.html#AD-0.6](https://www.belgocontrol.be/html/belgocontrol_static/eaip/eAIP_Main/html/eAIP/EB-AD-0.6-en-GB.html#AD-0.6)

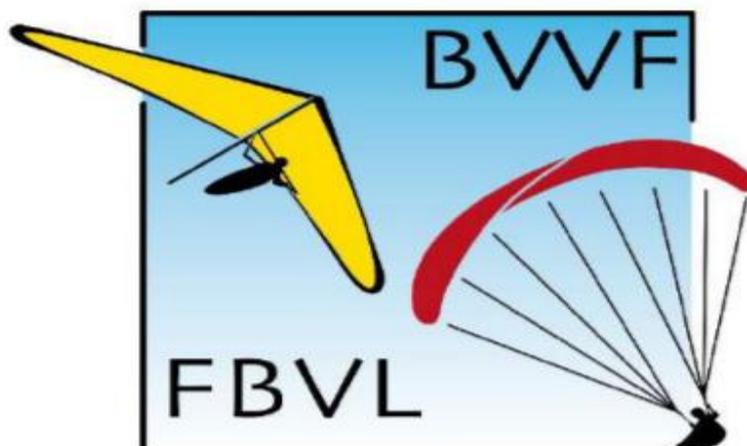
### LFA

[https://www.belgocontrol.be/eaip-web/eaip/eAIP\\_Main/html/eAIP/EB-ENR-5.5-en-GB.html#SA-LFAG\\_02\\_S](https://www.belgocontrol.be/eaip-web/eaip/eAIP_Main/html/eAIP/EB-ENR-5.5-en-GB.html#SA-LFAG_02_S)

L'auteur décline toute responsabilité pour les erreurs d'interprétation de sa part.

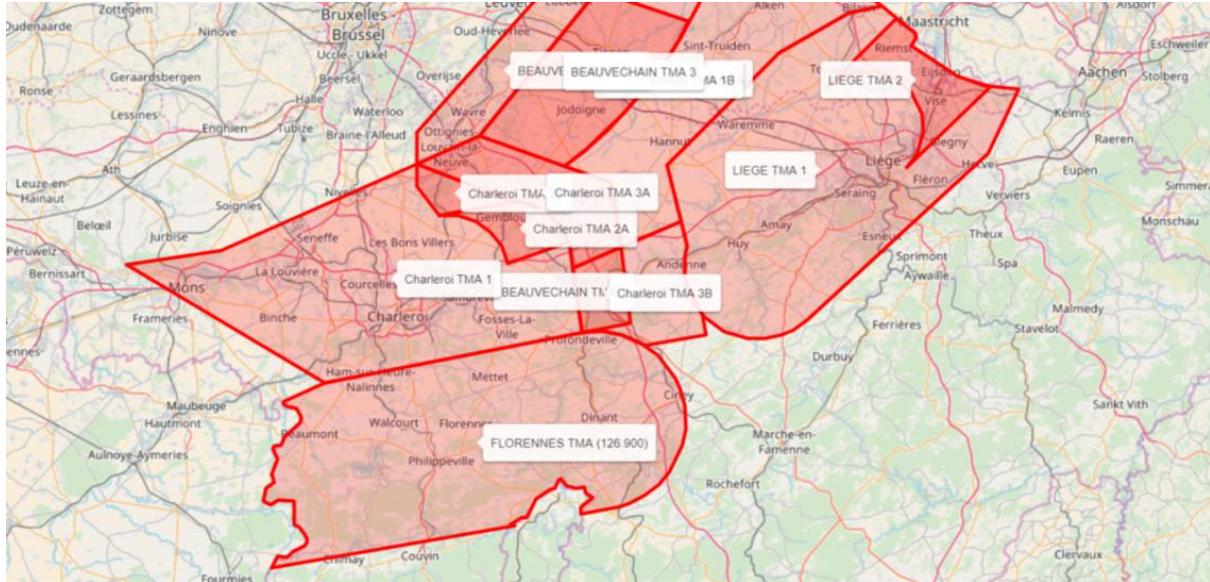
Nathanaël Majoros

Remerciements : Wim Verhoeve



## LE RÉFLEXE AIRSPACE 2 – 7 MEUSES ET MAILLEN

### Toutes les zones en un clin d'œil



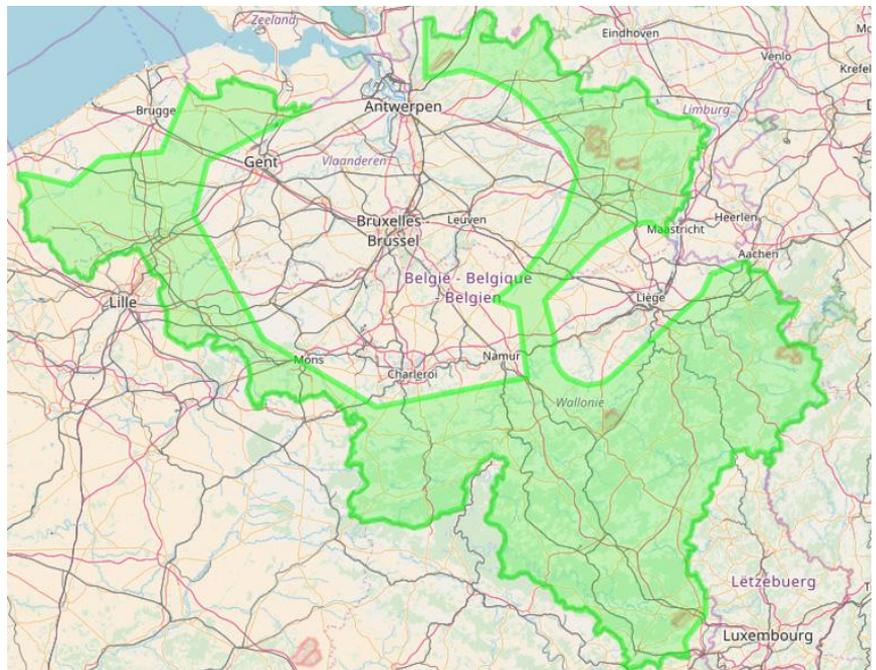
### - LFA Golf 1

[4500FT (1371m) AMSL/FL55  
(+5500ft = +/-1676m AMSL)]

<https://www.fbvl.be/airspace/lfag1/>

La LFA Golf 1 est automatiquement activée en dehors des heures militaires. Donc les week-ends on peut y voler, cependant en semaine il faut attendre 17h30 et être bien au courant en contactant Brussels FIC.

Comme pour les autres LFA un article lui sera prochainement dédié.



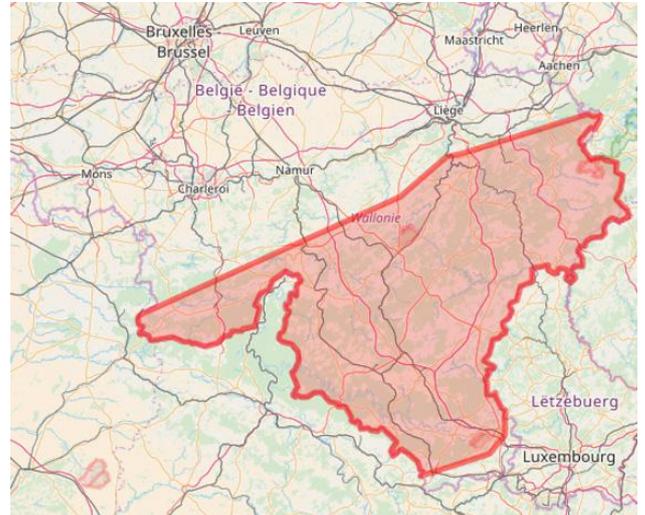
## LE RÉFLEXE AIRSPACE 2 – 7 MEUSES ET MAILLEN

### - LFA Golf 2 Sud FL55 - FL70

(+/- 7000 ft/2100 m AMSL)

<http://www.fbvl.be/airspace/lfag2s/>

Comme on peut le voir ci-dessus, la LFA Golf 2 Sud est plusieurs dizaines de kilomètres au vent du site des Sept Meuses. Il y a 3 personnes environ en Belgique qui ont le talent pour s'y retrouver en décollant du site de Godinne, et en l'occurrence elles sont toutes les 3 au courant des règles (voir futur article). Pour les autres, allez voir la description en ligne.



### - Florennes TMA

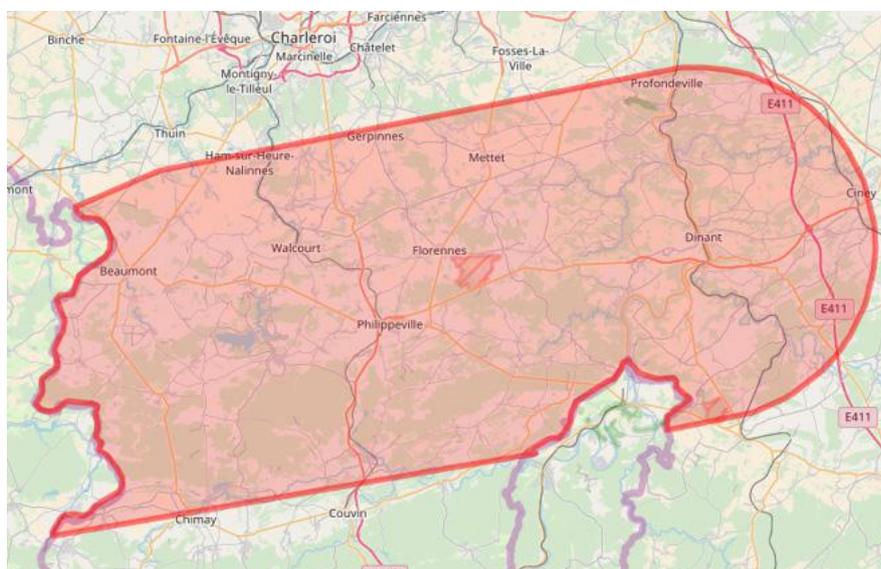
[2500ft/762m AMSL/4500ft/1371m AMSL]

<http://www.fbvl.be/airspace/ebfstma/>

Comme on peut le voir (toujours chercher le zig-zagzig-zag de la Mmeuse au nord de Dinant pour retrouver le site), la TMA de Florennes se situe au-dessus à la verticale du site.

Florennes est une zone militaire et est à considérer comme active en semaine, et donc on ne peut pas y monter plus haut que 762m/mer. Les week-ends et jours fériés, la base est une fois sur deux en stand-by pour les interventions des F-16 en cas d'urgence. On peut cependant y pénétrer quand elle est active en stand-by à condition d'être en écoute sur Brussels FIR 126.900MHz si l'on possède une licence radio.

Ceci est aussi valable aux 7 Meuses.





## PARTAGE : VOL&SKI À CHAMOIS

### Comme chaque année, Fou d'L commence la saison par une semaine de vol&ski à Chamois



Chamois c'est un petit village perdu au milieu de la montagne et le mieux c'est qu'en arrivant là-bas, il faut laisser sa voiture dans la vallée et prendre le Funivua. L'arrivée à l'auberge est physique mais Carlo nous y attend avec des bons petits plats à l'italienne.

Et surtout quel bonheur de profiter de la montagne pendant une semaine sans voiture !



Le vol&ski c'est un peu tout l'inverse qu'on a appris sur le parapente. Il faut rester près du sol et aller voir la neige de tout près et la toucher même... en essayant de ne pas s'écraser dans la poudreuse sinon c'est les galères assurées. Mais il faut passer par là aussi pour apprécier le vol&ski.

Cette année nous sommes une bonne équipe, des Belges, des français et même un paramotoriste !

La météo est avec nous toute la semaine et tout le monde commence à prendre du plaisir à glisser dans la neige avec la voile au-dessus de la tête.

Les vols s'enchaînent, les biplace aussi... en 6 jours tout le monde aura fait entre 30 et 40 vols sans compter les pilotes qui viennent nous rendre visite comme chaque année.



## PARTAGE : VOL&SKI À CHAMOIS

Malheureusement à la fin de la semaine la météo n'est pas avec nous pour organiser le challenge vol&ski mais nous sommes là vendredi, la météo est annoncée parfaite alors pourquoi pas organiser ça entre nous. Vendredi donc, nous organisons 3 manche de vol&ski pour pouvoir déterminer qui sera le meilleur d'entre nous.

Tout le monde se prête au jeu, on ne compte plus les crash de ceux qui font tout pour aller chercher le dernier piquet pour gagner quelques points supplémentaires.



Dernier soir ensemble, un peu de Genepy, de Grappa mais surtout de bonne humeur, voilà le moment de la proclamation des résultats et la remise des prix tout en dégustant une praline de notre sponsor, le Duc de Praslin.

Merci aussi à Atom Paragliding, la FBVL, Sup'air, Advance, Néo, Gin, Skywalk et BGD pour leur soutien.

Rendez-vous en 2019, on remettra ça en mieux encore...



Fou d'L

et bien sur les résultats	
1	Thierry M
2	Choco
3	Raphael
4	Olivier
5	Didier
6	Michèle
7	Corentin
8	Carl
9	Did-Choc (Biplace)
10	Valery
11	Philippe
12	Patrick
13	J-C
14	Gary (biplace)
15	Doc (Biplace)



>> A partir de 990 g

>> Design carré

>> Peu de mouvements pendulaires

>> Retour à la stabilité très rapide

>> Grande surface à plat et projetée

>> Design symétrique : dérive minimum

>> Nouveau tissu léger très robuste

# PEPPER CROSS LIGHT

Parachute de secours ultra-light



90



110



135

	90	110	135
Surface à plat	26,90	32,50	40,10
Poids pod compris (g)	990	1140	1440
Nombre de panneaux	20	20	24
Taux de chute certifié à PTV max.	5,2	5,2	5,2
PTV max. certifié EN (kg)	90	110	135
Certification EN / LTF	oui	oui	oui

## «Double Test Fly»

VENEZ ESSAYER LES VOILES DE LA GAMME SKYWALK  
LES WEEK-END DU 12/13 & 19/20 MAI 2018

Contact : christophegaber@skynet.be

### Distributeur Belgique - Luxembourg :

Atom sarl - www.atom-paragliding.com - info@atom-paragliding.com - +32496226301 - +33667368907

### Revendeurs :

Au Fil du Vent - Thierry Moreau - B6800 Lamouline, thierrymoreau@aufilduvent.net / +32 (0) 496 226301

Confluence - Yves Borremans - B6230 Buzet - Nivelles, paraconfluence@scarlet.be / +32 (0) 478 250264

Fou d'L - Jean-Yves Squifflet - B5530 Godinne, voler@voler.be / +32 (0) 474 555961

Free to Fly - Koen Michiels - B3220 Holsbeek, info@freetofly.be / +32 (0) 496 566493

Ikarus - Cris Claessen - B9850 Hansbeke, info@ikarus.be / + 32 (0) 477 922434

PURE PASSION FOR FLYING

f skywalk.paragliders

@ skywalkparagliders

www.skywalk.info

**SKYWALK**

## APPEL AUX COTISATIONS 2018

### Les cotisations pour 2018 restent les mêmes qu'en 2017

Les couvertures de l'assurance FBVL restent également les mêmes (voir dernière page de ce Fly!).

Des couvertures supplémentaires en plus des couvertures de base sont possibles moyennant surprimes, voir avant-dernière page dans ce Fly!.

**Cotisation avec assurance (1) : 90 €**

**Cotisation sans assurance (2) : 65 €**

(1) Pour les couvertures, voir dernière page du Fly!. L(2) Envoyer au secrétariat la preuve que vous êtes assuré en Responsabilité Civile pour la pratique du vol libre (feuille de police + preuve de paiement de prime).

**RC passager biplace (3) : + 50 €**

**Motorisation auxiliaire (4) : + 25 €**

(3) Uniquement pour les détenteurs du brevet FBVL de Pilote Biplace et pour des vols biplaces non-commerciaux.

Plusieurs Pilotes Biplace FBVL peuvent être assurés sous la même aile/voile en payant 300 € par aile/voile avec mention de la marque, du modèle et du n° de série de l'aile ou de la voile à assurer, et l'envoi de la liste des Pilotes Biplace FBVL volant sur la voile/l'aile au secrétariat.

Des vols biplaces non-commerciaux avec une motorisation auxiliaire sont assurés pour les pilotes qui répondent aux conditions énumérés en (3) et (4) et qui payent 150 € de prime pour la couverture biplace (vol libre également couvert).

(4) Uniquement pour parapente, delta ou aile rigide décollable à pied (donc pas avec chariot), et à condition de posséder le brevet FBVL de Pilote XC.

**MENTIONNEZ VOTRE NOM, PRENOM, EMAIL ET VOTRE ADRESSE CORRECTE,  
SURTOUT SI VOUS NE PAYEZ PAS PAR VOTRE COMPTE PERSONNEL.**

**VOUS SEREZ ASSURE DES QUE VOTRE PAYEMENT A ETE RECU SUR LE COMPTE EN BANQUE DE LA FBVL, UNE CONFIRMATION  
SERA ENVOYEE PAR MAIL DANS LES JOURS QUI SUIVENT LE PAYEMENT SI VOUS VOUS ETES INSCRITS SUR**

<http://www.fbvl.be/members/registration>

## EXAMENS THEORIQUES

**Dates : 24 Avril, 20:00 – 22:30 et 29 Mai, 20:00 – 22:30**

Lieu Veldeke 1 , 1930 Zaventem (plan)

Description Heure: 20 h (attention nouvelle heure !) Lieu: «Centrum Sint-Maarten», Veldeke 1 - 1930 Zaventem. Au fond de la petite rue à côté d'un immeuble. Parking sur la grande place. Inscription: 5 € sur le compte FBVL BE41 3100 9022 1810 avec mention «examen théorique» + date et votre n° de téléphone au cas où il y aurait trop (ou trop peu) d'inscrits car le nombre de places est limité. Emmenez de quoi écrire !

# COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 11 JANVIER 2018

Présents: Jean-Yves Squifflet, Leen Mortier, Nathanael Majoros, Olivier Georis, Jochen Zeischka.

Excusés: Philippe Mal, Ronald Pincket.

## - Publication des alertes de sécurité.

Les publications seront publiées systématiquement dans le Fly, sur FB et sur site.

Un des membres du conseil doit donner son Go pour publier sur la mailing liste afin d'être sûr que la publication est pertinente pour nos membres.

## - Préparation A.G.

\* Leen organisera le Bar et se charge de trouver quelqu'un pour l'aider.

\* Le Pick Up Club sera présent avec ses très célèbres crêpes.

\* Olivier se charge de proposer aux clubs de disposer d'un espace pour se présenter.

\* Les écoles ont déjà été invitées.

\* Corner FBVL :

Seront affichés, les comptes et budgets ainsi qu'une affiche reprenant nos projets futurs.

\* Corner Compet / espace aérien :

Pour, BAPO, BPO et Espace aérien Nathanaël se charge de faire le suivi.

BACC et BPC, Olivier, Philippe et Jean-Yves en parleront le 18/01.

Delta : Jochen se coordonne avec Lode pour trouver des dates et annoncer cela pour l'AG.

\* Corner Sites :

Nous présenterons 3 templates de nouveaux panneaux et nous demanderons l'avis des membres.

Des bulletins de vote seront distribués à l'entrée.

Olivier se charge d'organiser cela avec Jean.

Nous allons aussi mettre des boîtes à suggestion à chaque corner. Elles seront publiées dans le prochain Fly mais surtout, chaque meilleure suggestion (réalisable/réaliste) de chaque corner, choisies par le conseil, recevra un bon d'achat valable dans les clubs et écoles FBVL.

\* Partie Officielle

## - Comptes

Les comptes sont revus et approuvés pour être présentés à l'AG. Nous avons perdu beaucoup de membres en 2017 (+/-110) ce qui nous réduit fortement nos finances. Leen va rédiger un mail qui sera envoyé aux personnes qui n'ont pas repris de licence en 2017. La digitalisation nous fait faire beaucoup d'économies.

## - Budgets

Les budgets seront plus ou moins égaux à 2017. Nous devons prévoir le renouvellement du programme de comptabilité.

## - Décharge aux administrateurs.

## - Proposition d'augmentation de la cotisation.

Nous allons proposer nos idées à l'Assemblée. L'augmentation servirait principalement aux sites de vol.

Nous pensons par la même occasion instaurer une Flycard afin de sensibiliser tous les pilotes aux règles de nos sites, y compris les pilotes non affiliés (cfr. Badge parallèle62).

## - Nouveaux membres CA.

Afin de pouvoir faire avancer nos projets, nous avons besoin de personnes au sein du conseil d'administration.

Pour le moment nous sommes trop restreints. Si vous hésitez, prenez contact avec nous afin que nous vous expliquions ce qu'il y a à faire. Le travail n'est pas très dur.

# COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 11 JANVIER 2018

## - Formation Biplace.

Modification du texte à propos du stage SIV. La commission enseignement se charge de soumettre les textes amendés au conseil.

## - Stationnement Dragonfly Maillen.

Philippe rédigera un mail afin de clarifier la situation.

## - Subsidés CB delta 2016 et 2017.

Le subside de 250€ sera versé pour 2017 et prévu au budget pour 2018.

## - Championnat de Delta et parapente commun pour 2019 ?

Olivier en parle aux Potes en ciel et se coordonne avec Jochen.

## - Frais nettoyage Terril du Roton.

OK car demandé comme il se doit (à l'avance et justifié).

## - Rapports clubs et écoles.

Le rapport annuels des écoles et clubs suivants sont parvenus au secrétariat :

- Confluence Parapente.
- Fou d'L (avec programme).
- Jan Van Gent.
- Pick Up Club (+ changement du président et vice-président).

Et les listes de membres des clubs suivants :

- Jan Van Gent
- Pick Up Club
- Avia Airsports
- Potes en Ciel
- La Roch'Ailes
- Les Ailes du Levant

## - Membres effectifs

La demande de Daniel Weykmans pour devenir membre effectif est approuvée.

## - Demandes de brevets

William Sterckx: Brevet d'Aide-Moniteur de parapente: OK et félicitations pour le beau CV.

Olivier Gillot: Brevet d'Aide-Moniteur de parapente : à clarifier.

Laurent Gerard : Brevet d'Observateur de parapente : OK .

Pascal Marchal: Brevet de Pilote Biplace de parapente : OK.

Philippe Mal: Brevet d'Observateur de parapente : OK.

Olivier Georis: Brevet d'Observateur de parapente : OK.

## COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 11 JANVIER 2018

### - Demandes de formations biplace approuvées

Ivo Adam

Yoeri De Bruyn

Antonio Castagnozzi

Gary Bisschot

Laurent Gerard

Jean-Paul Goffaux

# COMPTE-RENDU DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 03 FEVRIER 2018

## • Comptes

Malgré la très mauvaise lisibilité des comptes (pour laquelle les membres du conseil souhaitent encore une fois s'excuser), les comptes ont été approuvés.

Nous avons expliqué les 2 grands gains pour 2017 c.à.d. le Fly électronique et le secrétariat.

Nous avons aussi mis en avance la perte d'une centaine de cotisations pour 2017 !

Nous sommes dès lors quand-même contents et soulagé d'avoir clôturé l'année avec un solde positif.

## • Budget

Le budget présenté pour 2018 est un budget en équilibre, tenant compte de l'indexation de la majorité des coûts.

Le budget a été approuvé.

## • Décharge administrateurs

Les administrateurs ont été déchargés pour 2017 (pas d'objection).

## • Masterplan

Nous avons été très (trop) brefs sur les réalisations 2017 et les points à réaliser en 2018, dû à un manque de préparation du sujet. Celui-ci sera élaboré dans le Fly.

## • Cotisation

Nous avons proposé de faire un groupe de travail pour évaluer une augmentation de cotisation et d'en estimer son impact. La majorité des membres présents étaient favorables à un groupe de travail.

## • Candidatures CA

Nous avons eu 3 nouvelles candidatures :

- Fabian Hernalsteen: élu avec 45 voix sur 51.
- Patrick Brison: élu avec 46 voix sur 51.
- Jan Lauwers: élu avec 43 voix sur 51.

Les membres existants du conseil sont ravis d'avoir du support supplémentaire pour effectuer les changements qui sont repris dans le masterplan.

## Suite à pas mal de critiques fondées : Lessons learned =

- L'idée des corners n'est pas mauvaise, mais il faut les faire avant la partie « officielle ».
- La lisibilité est primordiale, même si les membres ont eu l'occasion de consulter à l'avance.
- Le peu de membres présent lors de l'AG est inquiétant. Pour 2018 on doit trouver une solution pour la rendre attrayante...

# COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 08 FEVRIER 2018

Présents : Leen Mortier, Jan Lauwers, Patrick Brison, Nathanael Majoros, Philippe Mal, Jean-Yves Squifflet.

Excusés : Fabian Hernalsteen, Olivier Georis.

## - Dates prochaines réunions:

15/03, 5/04, 3/05, 7/06

## - Nominations - démissions

Président : Jean-Yves Squifflet (unanimité).

Vice-président : Jan Lauwers (unanimité).

Le conseil a reçu la démission de Ronald Pincket. Nous le remercions pour le travail accompli au sein de la FBVL.

## - Accident 7-Meuses.

Nous allons demander l'autorisation de pouvoir publier la vidéo de l'accident

## - Atterrissage halage 7-Meuses lors de crues.

Il est interdit de faire son approche au-dessus de la Meuse lorsque la Meuse est en Crue. Patrick va vérifier que c'est bien repris dans la nouvelle base de données sites, faire une communication via le site et ajouter les dates de crues à l'agenda sur du site.

## - Suivi A.G.

\* Comptes/budget en ligne.

Nathanael met en ligne sur my.fbvl et Leen prépare une communication. L'année prochaine nous rendrons disponible les comptes et budget visible via My.fbvl avant l'AG.

\* Messages Yves, Koen et Karel.

Nous les remercions pour leurs messages. Philippe va préparer une réponse que nous publierons sur le site et le Fly.

\* Panneaux.

Lay-out 2 est ressorti des votes avec quelques modifications. Olivier fais le suivi.

\* Suggestions.

Merci aux suggestions. Elles seront retranscrites et publiées dans le Fly.

Les 3 gagnants seront remerciés.

\* Liste des groupes de travail à reprendre sur le site :

-Enseignement: Koen & Jean-Yves.

-Airspace: Nathanael, Jeff Thielemans, Philippe Vandevondel, Bernard Bar, Marc Delongie, Jochen Zeischka, Henri Kelchtermans, Pascal Lhoas, Peter Bruynsteen, Frédéric Coen, Denis Vanstryp (à mettre en contact).

- Sites : Olivier & Chris

\* Responsable par site :

-Terril de Strépy: Les Ailes du Levant (Alain Grenier)

-Terril du Roton: Les Ailes du Levant (Franco Marioli)

-Terril d'Hornu: Les Ailes du Levant

-Terril du Levant: Les Ailes du Levant (Alain Grenier)

-Avister: Thierry Deprez, Thierry Elias, Nicolas Ancion, Stephane Deroover

# COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 08 FEVRIER 2018

- **Avister:** Thierry Deprez, Thierry Elias, Nicolas Ancion, Stephane Deroover
- **Coo:** Louis Neys, Claudy Legros
- **Sites autour La Roche:** Corimont, Marcourt, Maboge: Laroch'Aile (Pascal Lhoas)
- **Prayon:** Aéroloisirs (Olivier Georis)
- **Rochefort:** Denis Lebrun
- **Beauraing:** Denis Lebrun
- **7-Meuses:** Christian Croonenborghs

\* **Compétition:** Jean-Yves, Nathanael, Olivier, Marc, Lode Spruyt, Bertrand Fontaine, Jochen Zeischka.

\* **Delta:** Jan, Jochen Zeischka, Ann Triki.

\* **Civil:** Jochen Zeischka.

\* **EHPU:** Jean-Yves.

\* **Clubs:** Olivier. Piste : s'affilier à la fédé par les clubs ?

\* **Fly:** Christopher Hamilton.

\* **Cotisation:** Philippe prépare une communication.

## - Inscription/désinscription liste de diffusion par mail

Tous les membres reçoivent par défaut les mailings avec une possibilité de s'en désinscrire.

## - Base Camp

Nous allons tester pendant un mois Asana qui est une version gratuite de Base camp (logiciel de suivi de projet).

## - Programme comptable

Nous avons eu une proposition d'un membre pour une autre solution de programme de gestion.

Aujourd'hui Jean maîtrise bien un outil pour lequel nous devons investir cette année mais l'investissement durera peut-être 10 ans.

## - Rapport annuel La Roch Ailes

Nous avons reçu le rapport annuel de la Roch ailes et nous les félicitons.

## - Brevets et demandes de formation approuvées :

Quentin Debras: brevet d'Observateur de parapente ;

Olivier Gillot : brevet Aide-moniteur de parapente par Cris Claessens ;

Rudi Roelens : brevet Aide-moniteur temporaire de parapente par Luk Van Sand ;

Rudi Roelens : examen Aide-moniteur définitif de parapente chez Koen Michiels (Airsport) ;

Robin Lefebvre : brevet Aide-moniteur temporaire de parapente par Airsport ;

Serif Oksuz : formation Biplace de parapente chez Airsport ;

Jimmy Mertens : formation Biplace de parapente chez Airsport ;

Alain Grenier : formation Biplace de parapente chez Fou d'L.

# COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 1 MARS 2018

Présent : Jan Lauwers, Patrick Brison, Nathanael Majoros, Philippe Mal, Fabian Hernalsteen, Olivier Georis,

Jean-Yves Squifflet.

Excusée : Leen Mortier.

- **Signature acte et formulaires Moniteur Belge:** Les nouveaux actes ont été signés.

- **Incident 7-Meuses:** Dossier en cours, pas de nouvelles.

- **Questionnaire FBVL**

Patrick se charge de lancer le questionnaire à discuter et enrichir via Asana. Il sera proposé aux membres via un Google sheet.

- **Asana:** Après un premier mois de test et quelques explications, nous allons continuer à explorer asana pour la gestion de nos projets.

- **Demande Stephan Permentier:** Philippe et Fabian vont préparer une réponse à la demande de Stephan.

- **Fly Mars**

Christopher est d'accord de continuer à faire la mise en page du Fly. Il commencera début mars. Patrick propose de faire une fiche 'site de vol à la loupe' pour chaque Fly. Jan fera un nouveau projet Asana pour le Fly afin de pouvoir suivre les articles avec Christopher.

- **Relance GdT airspace pour les panneaux**

Olivier a reçu 2 offres pour les panneaux. Il en demandera encore une.

Nous nous demandons si nous le laisserions pas un espace blanc pour les infos temporaire.

Nous nous posons la question de ce qu'on peut faire en cas de modifications de données. Olivier étudie la question.

Olivier voudrait clôturer cela pour fin mars.

Patrick relira la base de données des sites que Nathanaël mettra plus en vue sur le site.

- **GDT Cotisation**

Première réunion le 22 mars.

Tout le monde est le bienvenu.

Philippe fera une communication.

- **Fichier Open air sur site de la fédération**

Un encart dans le Fly + remerciement.

- **Brevets et demandes de formation**

- Aron Michiels devra encore acquérir plus d'expérience en vol monoplace avant de pouvoir obtenir l'autorisation pour voler en parapente biplace aux 7-Meuses.

- Sebastian Desmette obtient le brevet d'Observateur parapente.

- Bert Adams peut entamer sa formation d'Aide-Moniteur de parapente avec Koen Michiels d'Airport.

Rapporteur : Jean-Yves.

## COTISATION ET ASSURANCE FBVL 2018

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

(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 2017 au 31 décembre 2018. 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
<b>Option 1</b> 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
<b>Option 2</b> 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	
<b>Option 3</b> 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	
<b>Option 4</b> 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	
<b>Option 5</b> 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.