

Fly!

Hiver 2025

Votre magazine du vol libre en Belgique

130

Une édition de la Fédération Belge de Vol Libre asbl.

Photo : un compétiteur du BPO

INFOS

FÉDÉRATION BELGE DE VOL LIBRE (FBVL) ASBL

Association sans but
lucratif.

Moniteur Belge du 22
février 2005.

Numéro d'entreprise:
0416058635.

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

SECRÉTARIAT

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

SITE WEB
WWW.FBVL.BE

ORGANE D'ADMINISTRATION

PRESIDENT:

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

AUTRES ADMINISTRATEURS:

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

William Sterckx
016 203281
william.sterckx@telenet.be

Pierre Balthazar
0478 241 045
pierrotbalthazar@hotmail.com

Aldine Aaten
aldine@ikarus.be

Frédéric Tétart
0495 567 240
fred@31fevrier.be

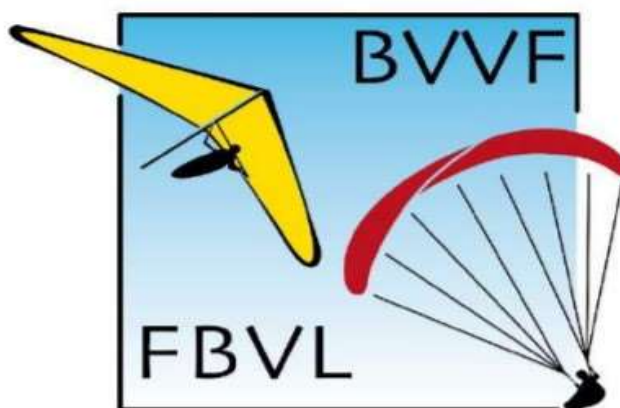
Dirk Jordens
0475 282 627
Dirk@DNA-technics.com

Julien Colle
0473689478
julien.colle@hotmail.com

Bram Jordens
0498017094
bramjordens@telenet.be

Lieven Paulissen
0479805295
lieven.paulissen@outlook.com

Arthur Reinhard
0479921208
arthur.targetevents@gmail.com



INFOS

FÉDÉRATION BELGE DE VOL LIBRE (FBVL) ASBL

Association sans but
lucratif.

Moniteur Belge du 22
février 2005.

Numéro d'entreprise:
0416058635.

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

SECRÉTARIAT

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

SITE WEB

WWW.FBVL.BE

TABLE DES MATIERES

4-6	Invitation Assemblée Générale
7	Adieux Bram Declercq
8	Décès Arnold Van Remoortere
9-11	Entretiens sites
11	Alerte affluence 7-Meuses
12-18	Belgian Paragliding Open 2025
19-21	Championnat du Monde de delta
22-23	BBPO 2025
24-25	FL276 en 2025
26-27	Lancement ICE-CODE.HELP à la Coupe Icare
28-30	Journée de lancement de parachute
31	Annonce BPO 2026
31	Critères pour subventions FBVL
32-33	SIV
34-38	Rapports réunions Organe d'Administration
39-40	Cotisations et assurances FBVL

REALISE PAR L'ORGANE D'ADMINISTRATION DE LA FBVL

REDACTION : JEAN SOLON

INVITATION ASSEMBLEE GENERALE

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

I'ASSEMBLEE GENERALE ANNUELLE de la FBVL

Le SAMEDI 7 FEVRIER 2026 à 19h30

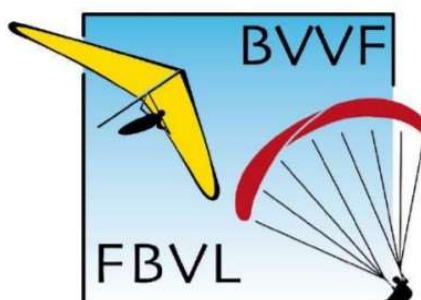
dans la grande salle du

« CENTRUM SINT-MAARTEN », VELDEKE 1 à ZAVENTEM

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

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

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



DROIT DE VOTE A L'ASSEMBLEE GENERALE

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

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

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

Donc, les membres effectifs qui ne sont pas venus aux assemblées générales ou ne s'y sont pas fait représenter en 2023, 2024 ou 2025, perdront leur statut de membre effectif.

Ils pourront toutefois, s'ils ont payé leur cotisation en 2024 et 2025, faire une demande afin de redevenir membre effectif pour l'assemblée générale de février 2026 et après. Cette mesure vise donc uniquement à éliminer de la liste des personnes n'étant vraiment pas intéressées dans le fonctionnement de la FBVL, car il suffit donc de renvoyer le talon (à priori le Conseil acceptera toutes les candidatures de toutes les personnes qui ont payé leur cotisation les deux dernières années).

Pour les autres membres, qui se sont affiliés pour la première fois en 2025 et qui sont membre depuis plus de 12 mois (ou réaffiliés après plus de 3 années de non-paiement de la cotisation), il faudra également renvoyer le talon ci-dessous afin de (re)devenir membre effectif et d'obtenir le droit de vote.

Pour l'acceptation de ces nouveaux membres effectifs, deux possibilités : soit l'Organe d'Administration le fera à sa réunion de mi-janvier (il faut donc renvoyer le talon ici-bas à temps !), soit il le fera le 7 février, juste avant l'assemblée générale (mais alors il faut que le talon soit rempli et remis à un membre du Conseil ou au responsable à l'entrée, **avant 19h, faute de quoi il ne pourra plus être accepté pour l'Assemblée Générale de 2026** même s'il pourra l'être pour l'année suivante). Cela donne donc une possibilité en plus de se mettre en règle pour l'assemblée, mais il est bien sûr plus confortable pour tout le monde de le faire bien à l'avance.

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

Les membres qui se sont affiliés pour la première fois en 2025 et qui ne sont pas membre depuis plus de 12 mois ne pourront, selon les statuts, pas obtenir le droit de vote pour cette assemblée générale, ils le pourront au plus tôt en 2027 s'ils sont alors toujours membre (adhérent). Mais ils sont bien sûr également cordialement invités pour assister à l'assemblée !

Je, soussigné,,

habitant,

pose ma candidature pour devenir membre effectif de la FBVL.

Je suis membre adhérent de la FBVL depuis 12 mois.

Lieu et date :

Signature :

PROCURATIONS ASSEMBLEE GENERALE

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

Si vous désirez vous faire représenter par un autre membre effectif, il faudra que ce membre se présente avant l'assemblée (19 h) avec une procuration **et une copie de votre carte d'identité**.

Je, soussigné,,

donne procuration à,

pour le représenter à l'assemblée générale de la FBVL qui aura lieu le 7 février 2026.

Lieu et date:

Signature:

NOUS AVONS BESOIN DE VOUS !

Chers membres, l'AG 2026 se prépare déjà et un des points important de celle-ci sera les élections des nouveaux membres de votre OA.

Beaucoup parmi les administrateurs arrivent au terme de leur mandat, et Julien, Pierre, Fred', Jean-Yves, Bram et Olivier ne se représenteront pas cette fois-ci (il ne faut jamais dire jamais 😊).

Plusieurs d'entre eux ont signalé qu'ils restent disponibles pour intégrer des groupes de travail et de continuer à aider l'OA et la FBVL.

Il y a donc beaucoup de places à prendre afin de constituer un nouvel OA qui sera un mélange d'expérience et de sang neuf.

Il ne faut pas de compétences spécifiques, mais cela peut aider sur des sujets plus techniques tels que le site internet, les législations aériennes, ... le plus important sont la motivation et l'envie de donner un peu de son temps.

Parlons-en, des fois que cela effraye certains. L'OA se réunit une fois par mois, alternant les réunions à Zaventem et en téléconférence, avec un break durant Juillet et Août. Soit un total de 10 réunions dont 5 sur place à Zaventem. Depuis des années, l'OA met un point d'honneur à faire des réunions qui ne s'éternisent pas. 19.30-22.00 est le timing adopté pour le moment.

Quels sont les grands sujets sur le feu et les défis à venir?

L'an prochain la FBVL fêtera ses 50 ans et un événement est en préparation, l'OA devra piloter cela avec la Club Avia Airport de Beauvechain.

Et voici quelques exemples de groupes de travaux existants, bien entendu, c'est purement à titre d'information pour donner une idée des sujets qui occupent l'OA actuel. Il reviendra au nouvel OA de donner sa direction et son impulsion :

GDT Enseignement, Espace Aérien (Airspace), IT, Sécurité, Compétition, Clubs, Evénements, Sites.

Je, soussigné,,

habitant, pose ma candidature pour l'élection de l'Organe d'Administration de la FBVL lors de l'assemblée générale du 7 février 2026.

Lieu et date:

Signature:

Adieu Bram Declercq

Chers membres,

C'est avec une profonde tristesse que nous vous annonçons le décès de Bram Declercq (*8 octobre 1980), pilote, moniteur et ami apprécié au sein de notre communauté.

Début septembre, Bram a été grièvement blessé lors du Championnat du Monde de Parapente au Brésil. Malgré les soins rapides et professionnels sur place et les semaines d'efforts de l'équipe médicale à Vitória, il est finalement décédé le 16 septembre des suites de ses blessures. Il était entouré de Lode et An.

Bram n'était pas seulement un pilote talentueux, mais aussi une figure inspirante qui partageait sa passion pour le vol, tant comme moniteur que par le biais de sa propre boutique. Il a représenté notre pays lors de nombreuses compétitions internationales et apportait toujours enthousiasme, esprit sportif et camaraderie.

Aux côtés de sa compagne An, Bram menait une vie libre et insouciante, portée par leur amour et leur complicité. Son départ laisse un immense vide auprès de ses amis, de sa famille et de tous ceux qui l'ont connu.

Au nom de la FBVL, nous présentons nos sincères condoléances à An, à son coéquipier, ami proche et collègue moniteur Lode Spruyt, ainsi qu'à sa famille et à ses proches. Nous garderons le souvenir de Bram comme d'une personnalité chaleureuse, d'un pilote passionné et d'un ami précieux.

Avec tristesse,

Les membres de l'OA de la FBVL



Décès d'Arnold Van Remoortere

Le club de vol libre Jan Van Gent vous informe avec la plus grande tristesse du décès soudain de leur président honoraire Arnold Van Remoortere (FBVL 4921) et ancien membre du conseil d'administration de la FBVL.

Arnold a été impliqué dans un accident de la route près d'Ispagnac (F) le 9 juillet 2025 et est décédé sur place. Arnold était en road trip à moto à travers l'Europe et se rendait au BPO-2025 à Saint Jean Monclar pour soutenir les membres/amis participants des deux clubs de parapente dont il était un membre très apprécié : Vliegvereniging Jan Van Gent et le Pick-Up-Club.

Arnold a accompli à peu près tout en treuillé : Pilote treuil, Pilote Biplace au treuil, Initiateur treuil et Treuilleur. Il a également introduit le treuil à paliers auprès du club Jan Van Gent.

Dans ce club il fut aussi le treuilleur le plus actif, doté d'un état de service inégalé.

Le 14 avril 2025 a marqué une étape importante pour lui-même et pour le club Jan Van Gent en treuillant ce jour-là son 4000^e pilote. Son compte en tant que Treuilleur restera à jamais à 4015 pilotes qu'il a littéralement amenés dans des sphères supérieures et à 449 vols treuillés qu'il a réalisés lui-même. Le treuil avec lequel il rendait la plupart des pilotes heureux, il l'a amélioré de ses propres mains à un niveau supérieur pendant de nombreuses heures de travail.

Dans son cercle d'amis, Arnold laisse un vide difficile à combler. Le service d'adieu eut lieu à l'endroit où il passa tant de temps, le terrain de treuil à Nieuwvliet (Pays-Bas).



Entretien du site de Coo

Jean-Claude Collée, Claudy Legros, Jean-Noël Andot, Thierry Lince + 2 autres personnes ont fait l'entretien des décollages sud et ouest, plus la grande haie sur l'atterro supérieur de la fédé. La machine louée était très efficace mais elle a ses limites si c'est trop pentu.

Nous avons gagné plus de 10 mètres sur chaque déco (à refaire si possible). Un tout grand merci à Claudy Legros pour l'utilisation de son petit tracteur et à tous les présents pour le formidable boulot. Ci-après, quelques images de cette journée.



Entretien Les Ailes du Levant du 18-19 octobre

Le week-end d'entretien annuel des terrils du Hainaut, organisé par le club Les Ailes du Levant, fut un succès.

Au programme, une journée à Fontaine-l'Évêque et une autre à Hornu. Au total, 26 personnes se sont mobilisées pour venir jardiner, un record ! Un travail pharaonique a été effectué à Fontaine, grâce aux nombreux participants, à la machine à fléau louée par le club, qui a fait un excellent travail dans la pente, et aux élagueurs

professionnels qui ont travaillé sur les ligneux.

« Voilà un site où on n'a plus peur de poser dans la pente », c'est l'impression qu'on a sur le terribil d'Hornu après le passage de l'équipe qui a fait un énorme travail sur les flancs, au déco et à l'attéro.

Merci à tous les participants pour le boulot, la bonne ambiance et merci à la Fédé pour son précieux soutien.



Travaux d'entretien à Beuraing

Cette nouvelle manche à air avec contrepoids a été installée par Michaël, Christian et Pascal à Beuraing.

Un grand merci à eux pour le beau boulot !



Alerte ! Affluence aux 7 Meuses !

L'hiver est souvent marqué par de belles sessions de vol sur ce magnifique site des 7 Meuses. Coo et Revin étant moins utilisés en hiver, il est courant de se retrouver avec une grosse affluence de pilotes sur la crête et sur le décollage. Le site est assez ouvert et permet cette affluence, mais voici un petit rappel des règles du site et des règles de priorité.

Déjà il convient de respecter les exigences de la FBVL pour pouvoir voler aux 7-Meuses :

- Brevet de Pilote obligatoire en monoplace.
- Biplace uniquement avec le brevet de Pilote Biplace ET l'autorisation pour faire des biplaces aux 7-Meuses.
- Et évidemment assurance RC pour la pratique du vol libre.

Mais le plus inquiétant reste l'anarchie du vol à la crête. Il est par moments impossible de respecter les règles VFR, tellement c'est du n'importe quoi ! Certains pilotes n'ont visiblement aucune notion du « voir et être vu ». Des virages sans regarder, des regards figés sur les instruments, des priorités brûlées, des thermiques traversés...

La bonne méthode pour voler en groupe :

- Je suis le circuit logique.

- Je regarde autour de moi avant de faire un virage.
- **Je montre mon intention en cas de virage, en tournant la tête ou en me faisant comprendre via des gestes** ⚠.
- Je fais des virages progressifs pour que les autres me comprennent.
- Je ne fais pas demi-tour n'importe quand, et certainement pas au moment où j'arrive face à un pilote.
- Le pilote qui est en thermique a la priorité sur celui qui fait ses allers-retours à la crête.
- Je ne coupe pas la route des autres pilotes.
- Si j'ai la priorité (crête à ma droite), je prends ma priorité ! Je ne reste pas à 100 m de la crête (ce qui crée des situations cocasses entre les pilotes qui serrent la crête et ceux qui sont supposés laisser la priorité !).
- Le premier arrivé dans le thermique définit le sens de rotation ! À 30 m près, c'est certainement le même thermique, alors inutile de lancer un virage en sens opposé !

Merci de respecter ces règles et de faire preuve de courtoisie, une collision aux 7-Meuses peut être mortelle et mettre en danger la survie de ce site.

BPO 2025 : Encore un grand crû

Cette année encore, le BPO fut un succès.

Près de 130 pilotes, dont plus de 60 Belges, se sont donnés rendez-vous du 6 au 12 Juillet dans la petite station de Saint Jean Monclar dans les Alpes de Hautes Provence. Un retour dans ce sympathique village après un premier passage en 2018. Sans match des Diables Rouges cette fois, mais l'ambiance était quand même au beau fixe, et les sourires nombreux.

Après un début de semaine en mode vol local et randonnée pour cause de vent fort, dès les mercredi ce sont des conditions fumantes qui attendaient les participants, pressés d'en découdre.

Ciel bleu, cumulus et plafond à plus de 3000 m allaient rythmer les journées de mercredi à samedi.

Mercredi 9, un échauffement de 55 km était prévu dans le grand bocal, histoire de se mettre en jambes et d'aller une première fois « chatouiller » le Pic du Morgon.



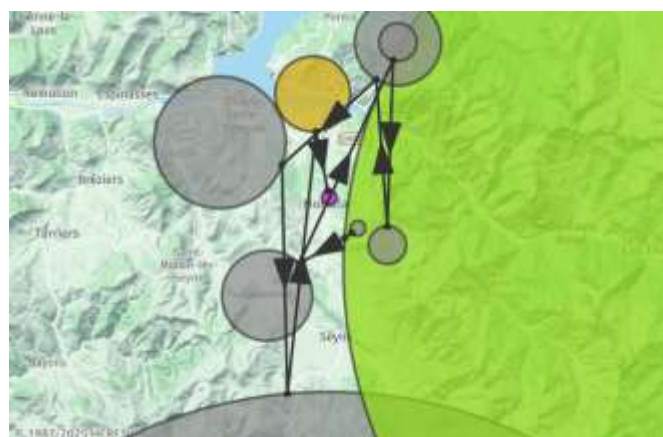
Si les premiers bouclent en 1h20 (13 pilotes en 2 minutes dans le groupe de tête), la majorité des voiles Sport et Loisir bouclent en 2h00 et quelques. Mention de la combativité pour Fabrice Doignie qui boucle en dernier après 3h36 de combat. Bravo à lui.



Les célèbres « goal beers » qui font la légende du BPO sont bien sûr au rendez-vous.

Grand merci à nos sponsors « Brussel Beer Project » et « Val Dieu » pour le coup de pouce et un énorme coup de chapeau à notre ami et bénévole Geoffroy Murlon aka « Mister bons plans » pour avoir convaincu « Brussel Beer Project » de nous rejoindre dans l'aventure.

Le soir, la mid-week party offre l'opportunité à tous de passer un bon moment ensemble à refaire sa manche.



Jeudi 10, un passe aux choses sérieuses avec 68 km au menu

Les conditions sont toujours aussi fumantes, et les thermiques typiques des Alpes du Sud bien présents. Thermiques et transitions s'enchaînent entre crête et semi-plaine de la vallée de la Blanche et les premiers mettent un peu moins de 2 heures pour boucler.

Pauline Toutan, jeune compétitrice française, mettra un point d'honneur à boucler juste avant la fermeture du goal en 4h14 sous sa petite Artik R.

La lutte fait rage à tous les étages des classements. Quelques points séparent à peine les 10 premiers tandis que dans la classe Sport, les EN C « deux lignes » font la loi.

Une fois encore, le goal est fixé au col Saint Jean, connu pour sa fameuse confluence qui, si elle est attendue avec impatience durant la manche pour tirer des lignes de vol incroyables, joue avec les nerfs des pilotes au moment venu de venir retrouver le plancher des vaches.



Vendredi 11, le task committee pousse le curseur encore d'un cran avec une belle manche de plus de 71 km

Les petits groupes se forment sur le décollage, et les « teams » tels que X1X, le CNF, ... peaufinent leur stratégies, il va falloir marquer un grand coup et éviter « le tas ».

A ce petit jeu, notre Thibault national brise le signe indien et s'impose, Stéphane Poulain a « un petit coup de mou », c'est tout relatif, et arrive 2 minutes après.

Les thermiques sont parfois « velus » mais l'excellent travail des tasks et safety committees est payant, pas un incident à rapporter.

Invité surprise au goal... notre héros du X-Alps, Jean de Biolley nous fait la surprise de venir poser au goal du BPO après un vol incroyable à partir de Saint Hil'. Voilà qui anime encore un peu plus le goal, s'il devait y avoir besoin.



Samedi 12, dernière manche, la tension est à son comble

Au décollage, on ne rit plus. Les compétiteurs se jaugent et dès la grappe au start, le jeu du chat et de la souris commence, chacun essayant de marquer ses adversaires.

Le task committee nous gratifie d'une très originale manche de 56 km dessinée en « double triangle ». Concept original qui a beaucoup plus. Pour ceux qui jouent la gagne, cela permet d'avoir une masse d'air bien balisée et pour les « week-end warriors », cela permet l'espace d'une transition de se prendre à rêver en glissant en compagnie des Enzo 3 et autres X-One et leur pilotes carénés dans leur submarines.

Les longues discussions au goal entre pilotes avec des étincelles pleins les yeux en disent long.





Le moment des podiums et de la final party avec « DJ Pino » aux manettes est venu. Point d'orgue de cette semaine, les nombreux podiums riches en lots, défilent sous les nombreux applaudissements des participants, des accompagnants et des bénévoles.

Pour ce qui est des podiums, les voici, juste après **ce dernier remerciement à nos partenaires :**

- **Brussels Beer Project**
- **Brasserie Val Dieu**
- **Pub Event**
- **Aéroloisirs**, en tant qu'importateur officiel Ozone pour les lots des podiums
- **Niviuk** pour les chouettes petits sacs light et les casquettes.

Résultats :

Overall

1. Stephane Poulain (727)
2. Stephen Schapman (15)
3. Meffre Pesalovo Flavien (61)



Belgian Overall

1. Thibault Voglet (13)
2. Lode Spruyt (264)
3. Aron Michiels (353)



Ladies

1. Daphnee Ieropoli (223)
2. Sandra Antony (444)
3. Chloe Demailly (8)



Belgian Ladies

1. Sofie Bonte (3)
2. An Decorte (2026)



Sport

1. Frederic Monnet (601)
2. Karim Kroonen (1337)
3. Thierry Auer (11)



Belgian Sport

1. Sergiu Enea (2010)
2. Anatole Fontaine (9999)
3. Julien Muller (261)



Leisure

1. Marco Maas (111)
2. Rik De Mey (273)
3. Ton Stokkermans (100)



Belgian Leisure

1. Rik De Mey (273)
2. Wietse Beckwe (1990)
3. Frederic Dalle (1979)



Serial

1. Daphnee Ieropoli (223)
2. Sandra Antony (444)
3. Malo Richard (654)



Belgian Serial

1. William Vanaudenhove (1010)
2. Bruno Caby (999)
3. Pierre Etienne (20)

Tous les résultats se trouvent ici :
<https://airtribune.com/belgian-paragliding-open-2025/results>



Championnats du monde de deltaplane

Àger (ESP) 13-26 juillet 2025



Pour beaucoup d'entre nous, voler a toujours été un rêve d'enfant. Après de nombreuses années de vol, de nouveaux rêves émergent parfois et participer à un championnat du monde delta, c'est le petit plus que vous voulez absolument vivre.

Et si ce championnat du monde est organisé pas très loin de chez toi, c'est vraiment une opportunité à ne pas manquer.

Ceci dit, les Championnats du Monde de Deltaplane 2025 se sont déroulés à Àger, en Catalogne (ESP), du 13 au 26 juillet 2025.

140 pilotes de 26 pays : 115 pilotes de Classe1 (ce sont les ailes souples sans mât) et 32 en Classe5 (ce sont les ailes rigides également sans mât mais encore plus performantes).

les Championnats d'Europe 2017 à Monte Cucco et les Pré-mondiaux en 2024 à Àger faisaient partie de la préparation.

Lors de la participation à une compétition, une bonne motivation ne suffit pas. La connaissance, l'expérience et le matériel doivent être au point. Une récupération bien organisée est également un soulagement pour l'esprit. Lors d'une Coupe du monde et d'un Championnat d'Europe, vous devez organiser vous-même le transport au décollage et vers les lieux d'atterrissage. Les tâches qui sont définies, sont considérés comme de « bonnes tâches » lorsque seulement 1/3 des pilotes arrivent au but, donc une bonne récup est plus que pratique.



Tom Haagdorens et Pieter Speeleveld étaient les participants belges, tous deux en Classe1.

Tom, pilote très expérimenté et moniteur de delta extrêmement passionné, a participé à de nombreuses compétitions depuis très jeune, notamment des Championnats d'Europe et Coupes du monde. Pieter est en compétition depuis 2017. Bons amis, ils ont vécu plusieurs compétitions ensemble ces dernières années, afin d'affiner leur niveau et leur matériel. Par exemple,

Lors de compétitions moins grandes, la récupération est parfois organisée par l'organisation. Heureusement, nous avons pu compter sur Gabriel, un local super sympathique qui connaît bien la région et qui est lui-même parapentiste. Parce que dans cette région, les temps de conduite peuvent facilement compter plusieurs heures et si cela n'est pas correctement organisé, les journées risquent d'être longues.

Tom et moi étions bien préparés. Les nombreuses petites compètes préalables ont donné un aperçu de l'emploi du temps quotidien, de la façon qu'est fait le scoring, de la définition des tâches, des problèmes de sécurité, etc. Notre équipement a également été suffisamment ajusté et expérimenté, car il est important de pouvoir s'y fier à 100 % (aile, harnais, instruments de vol) pour que cela ne cause aucun souci mental et que l'accent puisse être entièrement mis sur le parcours à suivre, la stratégie, le vol et tous les éléments qui vous entourent (les autres pilotes, la météorologie, les vents, les oiseaux, les zones d'atterrissage, le terrain etc.).

Nous connaissons assez bien la région. Pour moi, c'était déjà la 5^{ième} fois que je participais à une compétition à Àger et à des « vacances de vol normales ». Pour ceux qui ne connaissent pas très bien la région, ce n'est pas une zone de vol XC facile. Cette compétition l'a prouvé une fois de plus. La sécurité était ma priorité n°1.



Dans cette région, il n'y a pas les crêtes et les vallées montagneuses typiques des Alpes, et donc pas non plus les vents de vallée « fixes » typiques. Les crêtes montagneuses sont souvent parallèles aux Pyrénées, de sorte que l'air aspiré dans les Pyrénées peut donner des vents de vallée de différentes directions.

Les champs qui semblent plats d'en haut s'avèrent généralement ne pas être si plats quand on se retrouve plus bas lors de l'approche. Il n'y a pas non plus trop de végétation, comme des arbres ou des herbes hautes qui peuvent indiquer une direction de vent claire lors de l'approche d'une « vache ». Les champs sont souvent parsemés de pierres et sont très arides. Ainsi, un bel atterrissage sur le ventre est rarement possible là-bas. Une attention particulière à l'atterrissage et une bonne technique d'atterrissage sont encore plus importantes ici qu'ailleurs.

Les thermiques dans cette zone sont également très intenses, il est donc toujours recommandé de garder

une distance de sécurité des parois rocheuses. Les thermiques forts qui changent soudainement sa trajectoire de vol sans le vouloir ne sont pas une exception.

Le vol de distance y est régulièrement au-dessus de terrain non atterrissable. Falaises, gorges, canyons, zones boisées, plaines en pente, etc. Pour partir en distance, il faut accorder une attention particulière aux terrains d'atterrissage appropriés. Avoir plusieurs options de terrains d'atterrissage potentiels pendant le vol n'est pas un luxe inutile.

Il est dommage que lors de cette compétition, on n'ait pas accordé suffisamment d'attention à des sujets tels que la meilleure trajectoire de vol (lire « la plus sûre »), les vents de vallée, les terrains atterrissables sur la route, l'attitude « risque » en compétition, etc.

Et il y a donc eu trop d'incidents graves à regretter. De nombreuses hospitalisations (17) avec fractures, et même un décès après des semaines de coma. Cela a



vraiment gâché toute la compétition. Le niveau des pilotes était très élevé, mais la connaissance insuffisante du terrain, les risques excessifs qui étaient pris, ont conduit à ce triste bilan d'incidents.

Mais c'est une belle région pour voler. Des formations rocheuses escarpées, des lacs d'un bleu éclatant, de nombreux vautours, de vastes vallées, de belles vues sur les Pyrénées, etc.

La Coupe du monde commence toujours, après l'inscription administrative, par un défilé à travers du petit village pittoresque d'Àger. Chaque pays avec son propre enthousiasme sur le podium, au pied des ruines statiques au sommet de la colline d'Àger, sous un magnifique coucher de soleil. Une telle ouverture était l'occasion idéale de rencontrer des pilotes connus et moins connus. L'ambiance est très conviviale, comme pendant toute la compétition. La cérémonie des plus agréables, accompagnée d'un accompagnement musical par des artistes locaux, nous a rendus encore



plus impatients de commencer un grand championnat. Comme c'est merveilleux de pouvoir célébrer et voler avec les meilleurs pilotes du monde.

Le premier jour de vol, le 14 juillet, est, comme le prescrivent les règles, une journée d'entraînement. Une tâche est alors définie, des points sont attribués, mais ceux-ci ne comptent pas pour le score officiel. Nous avons atterri autour de 50 km sur les 70, mais l'ambiance était bonne.

La première manche de compétition était 81 km. Ici, j'ai terminé 94e, et j'étais le dernier au goal. Tom était 92e. Toujours très heureux d'être au goal la première journée, ce qui donne une confiance supplémentaire pour les jours à venir. Mais il était immédiatement clair que le niveau était très élevé.

La deuxième tâche a été immédiatement beaucoup plus difficile. En raison du fort vent d'ouest, la première balise était difficile à atteindre, surtout si vous vous retrouviez à l'Est de la crête N-S. Après quelques tentatives épuisantes pour repasser la crête, contre le vent et à travers les turbulences, nous avons dû atterrir après 20km de la manche de 100km. Erreur cruciale de trop voler sous le vent derrière la crête, mais même les meilleurs pilotes ont fait cette erreur cruciale et ont volé encore moins loin que moi. Cela m'a rassuré.

La troisième tâche a été interrompue prématurément afin de ne pas causer de nuisances aux hélicoptères en approche en raison d'un feu de forêt, situé sur la route de la tâche. Tom a bien volé au but, moi-même j'ai dû atterrir préalable à 51 / 116 km.

Les 18 et 19 juillet, les conditions météorologiques n'étaient pas bonnes, mais aussi en raison des nombreux accidents graves des derniers jours, l'organisation et les pilotes avaient besoin de réflexion. Trop souvent, des pilotes avaient une trajectoire assez imprudente et basse sur des terrains très difficiles.

Le 20 juillet, la tâche n°4 était de 110 km. Là, comme au jour 2, la dernière partie du parcours nous envoyait vers le SE, sur un terrain plus plat. Il y avait moins de thermiques dans cette zone plate, donc Tom et moi n'avons pu couvrir que la moitié du parcours.

La tâche 5 était une belle tâche dans la vallée de Tresp, mais ici aussi, je n'ai volé que 90 / 116 km. Tom a pu la voler entièrement. Bien joué.

Pendant la tâche 6, avec 156 km aussi la plus longue, j'ai eu des problèmes avec mon instrument, donc j'ai dû atterrir tôt. Tom a raté le goal de peu, dommage, mais avec beaucoup de belles heures de vol comme récompense.



Chaque jour de course, il y avait des surprises, avec même de très bons pilotes qui ont dû atterrir tôt. C'est pourquoi le score final a été assez surprenant.

Au final, Peter Benes (CZE) est devenu champion du monde en Classe 1, suivi de Marco Laurenzi (ITA) et Peter Neuenschwander (SUI). Tom a terminé 66e et Pieter 99e. Quoi qu'il en soit, c'était une expérience très agréable et amusante, qui s'est terminée par un beau feu d'artifice dans les rues d'Åger et une belle fête. Et j'espère dans l'avenir de participer à des compétitions avec plusieurs pilotes belges. Je ne peux qu'encourager cela. C'est la meilleure façon de développer ces talents XC...

Pieter Speeleveld



Petits comptes-rendus BBPO 2025

Le BBPO '25, c'était juste un truc de fou.

J'ai participé fin août à ce fameux BBPO à Laragne-Montéglin. On était +/- 80 pilotes au rendez-vous pour cette compétition bien à la Belge pour les voiles EN A, B et C. Certains disent même que ce serait une première, cette compet...

Bon, soyons clair, participer pour la première fois à une compétition parapente anno '25, ce n'est pas un long fleuve tranquille en ce qui concerne toutes les étapes administratives, préparation technique, et autres inscriptions avec un nombre impressionnant d'étapes et autres démarches. Mais, qu'à cela ne tienne, l'orga avait pensé à tout. Une série de briefings virtuels les uns encore plus complets que les autres ont facilité tout cela.

L'orga, il y en avait 2 : une équipe Franco-Belge sous le chapeau « Fou d'Aile » pour la partie organisation dite « animation » et une équipe Lituanienne-Hollando-Franco-Belge... pour tout le reste sous le chapeau « Flying Karlis ».



En termes de programme et approche, rien de neuf, cela ressemble à toutes les autres compétitions. Par contre Karlis et son équipe ont réussi dès le premier instant à créer l'atmosphère voulu par l'équipe Franco-Belge à l'initiative : on est là pour apprendre et non pour gagner. Et même si au départ, il y avait quelques pilotes qui se croyaient encore à la grille de départ de Francorchamps, ils ont très vite emboîté le pas.

C'était quoi alors, ce petit truc en plus ? Je crois que c'est une combinaison d'avoir eu le flair de choisir le bon endroit à la bonne période de l'année, les briefings super



complet de Karlis et Jessica (je n'ai toujours pas compris quel était la vraie différence entre leurs 2 rôles...), les debriefings de Karlis (en vidéo avec sous-titrage, Monsieur !) encore plus complets, l'équipe navette au taquet et d'un professionnalisme à en faire pâlir certains, un barman qui a dû prendre une semaine de congé pour se remettre de l'ambiance, des moniteurs Fou d'Aile toujours dans le partage, des Wind Dummy's (on en parle encore toujours dans la vallée) et j'en passe.

Le résultat, en quelques jours, moi et un bon nombre de pilotes ont plus appris qu'en plusieurs semaines de stage.

Et naturellement, il y a nous, les Belges. Mettre l'ambiance, on sait, comme on dit. Faire la fête, pas besoin de briefing. Le barman a dû s'y reprendre à quelques fois pour s'approvisionner en Picon.

Perso, j'y ai pris vraiment goût. Le plaisir de recevoir un briefing tellement complet, te sentir vraiment soutenu pour réussir, la sécurité et l'encadrement, toute la préparation, les navettes, etc. J'attends avec impatience le prochain et je me suis même surpris moi-même à chercher d'autres compettes dans ce genre sur le net.

La cuvée '26 a été confirmée. On reprend les mêmes et on recommence. Ce serait la semaine du 15 au 22 août à Laragne-Montéglin. Tu es un pilote qui a envie de découvrir le cross en toute sécurité dans une super ambiance ? N'hésite pas !

Dusty, dusty, ...

François de Jaegere.



L'année dernière, j'ai eu des nouvelles d'une organisation BBPO (parapentes A-B-C) par l'intermédiaire de Jean-Yves... J'ai postulé pour aider à l'organisation et j'ai été immédiatement accepté...

Ma question était 😊 ... Que signifie ce 2e B ? Je ne suis pas encore sûr 🤔

Chaque semaine il y avait une réunion Zoom concernant l'organisation et 100 mètres de Whatsapp 😞 ... La bière, les médailles, les prix, les sponsors, l'organisation de la compétition, les vidéos... etc... sans fin 😊

L'emplacement était Laragne-Monteglin.... bien connu dans notre milieu.

L'organisation de la compétition était dans les mains de Karlis et de son équipe très nombreuse de chauffeurs, 5 camionnettes de 9 places, un grand bus, la direction de la compétition, l'informaticien, le météorologue et les scoreurs. En termes d'organisation, quand-même pas rien... tout simplement parfait.

Le premier jour de vol était le samedi, en vol libre. Presque tous les pilotes sont allés à Montclar... amusant!



Le premier jour de compétition, nous sommes retournés à Monclar avec une manche amusante, où plus de 60 pilotes arrivaient au but. Belle manche et super pour rentrer dans le rythme. Pour la majorité des pilotes, il s'agissait de leur toute première tâche en compétition !

Les 2 jours suivants, le départ s'est fait à Laragne avec de belles manches et beaucoup moins de pilotes au but...

Les tâches étaient plus sélectives 😊

Entre les deux, il y a eu une belle soirée « pain et saucisse » et aussi beaucoup de bière... tiens le 2ème B peut-être 😊 😊 ??

Les 2 derniers jours de vol ont été annulés en raison du mauvais temps sous l'influence du cyclone qui arrivait. Encore un bon dîner le dernier soir avec un orage sérieux par-dessus le marché !



Tout le monde avait un prix à choisir parmi les grandes tables de marchandises, offertes par de généreux sponsors.

Merci à tous les sponsors, sans qui cette organisation, et toutes les autres de même nature, ne seraient plus possibles. Remerciements à Karlis et à son excellente équipe, la sécurité était primordiale, ce qui n'a permis de n'avoir aucun incident. Merci à l'équipe parallèle de Jean-Yves pour leur excellente préparation... sans eux, pas de BBPO !

Notez les dates pour 2026, retour à Laragne avec Karlis : premier jour de compétition dimanche le 16 août 2026, dernier jour de compétition le 21 août 2026.

À l'année prochaine 🤝,

William.

Belgian B Paragliding Open 2026 - BBPO

Bien sûr on remet ça pour 2026 et on espère encore mieux que la première édition. Ce sera de nouveau à Laragne avec la complicité de Karlis du 15 au 22 août.

Infos et inscription suivront par les canaux habituels.

A bientôt, et d'ici-là, entraînez-vous.



D'abord un peu d'histoire... Il y a environ 15 ans, l'idée a germé chez certains pilotes et moniteurs d'Airport d'organiser un événement plus accessible qu'une vraie compétition... en fait, un tremplin parfait vers sa première compétition.

Le nom a alors été rapidement trouvé : SYTYCF = «so you think you can fly»... par analogie avec le programme télé 😊. L'intention était de voler ensemble à travers du système de balises (waypoints).

A chaque balise qu'on atteint on obtient un score : 10, 20 ou 30 points, ou un atterrissage de précision ou simplement un plané aussi loin que possible. Chaque jour, il y a 60 points à gagner. Après le vol on peut noter ses points sur le tableau de résultat public. Chaque manche un pilote local de haut niveau a été demandé pour déterminer les balises.

Mais au bout de 10 ans, l'envie d'organiser s'était un peu estompé et l'équipe du SYTYCF a décidé d'arrêter.

Cependant, j'ai trouvé cela tellement triste qu'une si belle initiative soit abandonnée et j'ai décidé de revitaliser la chose. Avec Fré, Peike, Korneel, Karel et Leen, nous avons décidé de la poursuivre. Heureusement, nous avons pu récupérer les chauffeurs... Peter et Romain ! Nous avons changé le nom en FL276 (faites une petite recherche 😊)...

Après avoir sondé les pilotes du SYTYCF nous n'avons pas repris le système de points afin d'éliminer le stress. Nous essayons toujours d'atteindre les balises, ensemble, sans pression ni stress. La sécurité est et reste notre principale préoccupation. Chaque jour, debriefing par le moniteur concernant la veille et analyse météorologique pour le jour même. Après déplacement au décollage et détermination de la manche sous le contrôle de l'équipe de sécurité.

Nous avons un système névralgique central, dirigé par Leen, où nous surveillons tout via des trackers en direct. Il y a 2 navettes pour venir chercher les pilotes.





Nous en sommes maintenant à la troisième édition. D'abord Kössen, puis Samoëns et cette année les Vosges. Nous organisons pour 35 pilotes et notre moniteur BE était Cyrille Marck de l'école locale CEM dans les Vosges. Avec Cyrille c'était en plein dans le mille, un moniteur très aimable et compétent. Nous avons pu voler presque tous les jours avec de jolis vols... Dommage que le vent nous ait quand-même joué de petit tours. Cela fait partie du sport ! Certains pilotes ont quand-même accumulés +/- 8 heures de temps de vol au total.

Nous pensons également que la camaraderie est importante, ce qui s'est traduit par un dîner au Waga et le lendemain par un barbecue géant au camping. C'est l'un des classiques du FL276. Heureusement, nous n'avons pas subi de blessures physiques.

Maintenant, nous attendons avec impatience l'édition 2026... vous aurez plus de nouvelles à ce sujet autour de Noël et du Nouvel An. Les inscriptions se feront normalement début janvier 2026... les 30 premières inscriptions pourront participer 😊 !

William



Lancement de notre dispositif ICE-code.help à la 52ème Coupe Icare !

Ça y est, nous étions enfin à la 52ème Coupe Icare pour le lancement officiel de notre dispositif ! (ENFIN !)

Je suis parti de Bruxelles le lundi pour être sur place dès le mardi matin et monter notre stand.

Nous avions le plus petit format de stand disponible, mais l'essentiel était d'être présents et de pouvoir expliquer notre projet au public.

Nous étions idéalement placés, entre OZONE, Ascendance et Da Vinci — que du beau monde, et surtout des gens incroyablement sympathiques ! D'ailleurs, mention spéciale au stand d'Ascendance, sans doute le plus beau de toute la Coupe Icare selon moi.

Une fois nos affaires installées, nous avons fait quelques tests d'impression et pris le temps d'échanger avec les premiers exposants curieux venus découvrir ce que nous faisons là.



Stand prêt, j'en ai profité pour faire un petit tour des autres exposants et voir les nouveautés. Bon, honnêtement, je n'ai pas tout vu (il y a tellement de choses !), mais j'ai tout de même pris le temps de passer aux Icare-Tests, avant de m'offrir un petit vol — pas évident avec autant de monde (tout le monde ne respecte pas toujours les priorités).

Après un rapide passage par la navette pour remonter, je suis retourné au stand pour régler quelques détails pratiques : ajouter une table, récupérer le code Wi-Fi et déposer la caution.

Le soir venu, direction les Icares du Cinéma, un moment magique ! Si vous ne l'avez jamais fait, je vous le recommande vivement : c'est le meilleur moyen de finir la journée à la Coupe Icare, plein les yeux et le cœur.

Coup de cœur personnel : « *Esprits Libres* » de Solène Rombourg et Murielle Van Den Bempt — un vrai bijou.

Une immersion dans le monde du vol libre

La Coupe Icare, c'est un peu le Salon de l'Auto du vol libre: tu y découvres toutes les nouveautés du parapente, du paramoteur, du delta, des sellettes, parachutes, et surtout... tout ce qui touche à la sécurité ! Et c'est exactement pour cela que nous étions là.

Ce qui est génial, c'est aussi la possibilité de croiser les grands noms du parapente :

Jean-Baptiste Chandelier, Raul Rodriguez, Antoine Girard, Antoine Boisselier, Damien Lacaze, Constance Mettetal...

Si vous ne les connaissez pas encore, allez voir leurs exploits sur YouTube — vous comprendrez pourquoi ils font rêver tant de pilotes !

Nous avons eu la chance d'échanger avec plusieurs d'entre eux, mais aussi avec des marques et fédérations intéressées par notre projet, comme l'équipe de Level Wings, qui envisage de le proposer lors de leurs événements.

Des présidents de clubs et représentants étrangers sont également venus se renseigner sur la possibilité d'intégrer notre dispositif dans leurs structures.

L'ouverture au public

Le jeudi après-midi, la grande ouverture au public a marqué le coup d'envoi : jusqu'au dimanche 16 h, j'étais sur le stand à expliquer (et réexpliquer) le fonctionnement de notre sticker !

Les visiteurs venaient de partout, donc il fallait jongler entre le français, anglais, espagnol, et bien sûr néerlandais !

Notre sticker ICE-Code permet aux secours, lors d'une intervention, d'accéder instantanément à des informations vitales :

- ✓ vos données médicales
- ✓ vos contacts d'urgence
- ✓ vos antécédents médicaux

Nous avons eu l'occasion de présenter le dispositif directement aux secouristes, pompiers et gendarmes présents sur place. Leurs retours ont été extrêmement positifs !

Ils ont validé notre recommandation de coller le sticker sur le sommet du casque, afin d'accéder aux informations sans avoir à bouger la tête de la victime — un geste crucial pour éviter les lésions cervicales.

Améliorations et nouvelles idées

Le vendredi matin, Julien, notre responsable technique, nous a rejoints. Grâce aux retours recueillis, nous avons pu améliorer le sticker et le système :

- Ajout d'une case spéciale pour signaler la présence d'un animal à domicile,
- Ajout d'un espace pour les informations d'assurance rapatriement, utile notamment pour les voyageurs (saviez-vous que le 112 fonctionne aussi en Inde ?).

Les échanges ont été riches et constructifs, et nous sommes repartis avec plein d'idées pour perfectionner notre dispositif.

De beaux moments et de belles rencontres

Nous avons également eu le plaisir de croiser certains d'entre vous, qui avaient reçu notre E-mail ! Merci encore pour votre confiance et vos encouragements, ça fait chaud au cœur.

Le vendredi soir, une fois le stand fermé, place au plaisir du vol ! Nous avons pu faire voler les deux étudiants venus nous prêter main-forte — leur tout premier vol, au coucher du soleil ! (Encore merci à Tony Morel et Roby Houssa pour le prêt du biplace).

Le lendemain matin, ce fut au tour de Julien de s'envoler avec les montgolfières qui coloraient le ciel — un moment magique.

Et bien sûr, impossible de passer à côté de l'ambiance festive des concerts du soir !

Clap de fin

Le dimanche, la météo a tenu jusqu'en début d'après-midi avant de virer au déluge habituel.

Le démontage des stands s'est fait sous la pluie, avec une bonne dose de boue, et il a fallu jouer serré pour ne pas s'embourber avec les voitures.

Ensuite, direction Bruxelles : 9h de route pour rentrer, bien fatigués, mais surtout fiers et heureux de cette première participation.



Presque mort ? Heureusement, il y a le Pick Up Club !

Un titre pour les journaux à potins ou quand-même pour une réflexion sérieuse ?

Cela pourrait t'arriver...

La journée de lancement à Gand s'est une fois de plus terminée dans la joie !

Personne n'est blessé ni mort !

Cependant, il faut rapporter que dans le groupe de +185 personnes qui ont lancé leur secours, 9 secours ne se sont pas bien ouverts, voire pas du tout.



Bien sûr, tout va très vite, et c'est certainement le cas dans une situation réelle.

Le suivi de ce qui vient de se passer, par nos bénévoles, est une tâche sérieuse.

Mais en résumé, on peut dire qu'il faut travailler la vitesse de réponse, le bon montage dans la sellette et (un cas) relier le secours à la sellette...

1. Réactivité : ceux qui ont participé savent qu'on est lâché à un moment inattendu. Alors il faut faire vite, où est la poignée ? Comment puis-je tirer le secours du harnais de façon souple ? Est-ce que je lance



dans la bonne direction ? Si nous nous entraînons là-dessus chaque année, nous acquerrons la mémoire musculaire, nous savons où, quoi et comment. Cette année, nous avons vu 4 parachutes qui n'étaient pas complètement ouverts à l'arrivée au sol. En vérifiant, il était clair qu'en agissant plus vite, le parachute aurait fonctionné. Pour ces personnes c'est simple: continuez à vous entraîner, aussi bien à la tyrolienne que pendant le vol, sentir où se trouve la poignée et la prendre en main (bien sûr sans tirer).

2. Pliage et installation : aussi important ! Vous pouvez replier vous-même ou par Ronny qui fait ça depuis des années. Si vous le faites vous-même, faites-le selon le mode d'emploi et/ou les vidéos pédagogiques. Disposer les lignes bien côte à côte (démêler) et bien lover le S avant de mettre les élastiques autour est important. Ensuite, le POD, qui devrait s'ouvrir en 2 phases. D'abord les suspentes sortent, puis à la fin le dôme. De cette façon on ne peut pas avoir d'emmêlement de suspentes. Assurez-vous de bien monter le secours dans la sellette, l'extraction devrait être fluide. Le poignée doit également se détacher facilement. Assurez-vous que la poignée est assez longue pour permettre de déverrouiller, et aussi assez courte pour qu'elle ne puisse pas se tordre autour des suspentes et rendre l'ouverture impossible. Assurez-vous de vérifier que les suspentes vers le harnais ne peuvent pas s'emmêler. Nous avons environ 4 parachutes qui présentaient ces erreurs.

3. Attachez le parachute de secours au harnais ! Comme nous le savons tous, c'est évident. Pourtant, cela est arrivé à un participant cette année. Le parachute de secours volait sur les sièges sous la zone de décollage, presque mort donc... Heureusement, le pilote a été bien pris en charge par nos freineurs. Je n'ose pas imaginer que le pilote aurait dû lancer le secours en vol...

En lançant chaque année vous vérifiez le fonctionnement et vous vous entraînez à lancer ! Rigger Ronny m'a dit que cela doit être fait. Sur une installation sûre et avec un lancer réaliste, cela ne se fait qu'ici, à Gand. Et en effet, nous avons déjà reçu la visite de nos collègues français et néerlandais pour observer comment nous organisons cela. À chaque fois, ils étaient surpris par la hauteur du Topsportal ainsi que par le nombre de bénévoles nécessaires...



Il y avait aussi le Pick Up Café, plusieurs pilotes prenaient un bon verre ensemble, mangeaient un croque-monsieur ou de délicieuses crêpes. Il est très important pour l'organisation qu'il y ait de la consommation, ainsi nous gardons le tout abordable et nous couvrons les



frais. La convivialité l'emporte, les histoires fortes, les belles rencontres, il y avait aussi un journal en photo qui déroulait à l'écran. Tout cela nous fait rêver à l'année prochaine.

Cette année encore, une augmentation de magasins et d'écoles qui se présentent de leur mieux, avec de magnifiques produits et une gamme vraiment réussie. Le moment de donner des idées à Saint Nicolas ou au Père Noël ? Ou juste à nous-mêmes, car admettons-le, qui ne regarde pas les nouveaux équipements de vol dans un monde plein de changements.



Je ne dois pas oublier la chose la plus importante : notre Pick Up Club. Nos membres et même des pilotes extérieurs à notre club s'engagent pleinement pour faire de cette journée une journée au TOP.

Le bénévolat est inestimable !

La préparation, l'installation, les inscriptions, les lancers en pleine sécurité, le Pick Up Café et bien plus encore, tout cela tourne sur nos bénévoles !

Un grand MERCI à ces bénévoles. À en juger par les critiques élogieuses, nous avons super bien réussi !

Aucun stress nulle part, une bonne diversité de participants a permis que personne n'attende longtemps pour qu'il puisse lancer son secours, afin de profiter du reste de la journée.

Merci aussi à :

La FBVL, pour la publication, les assurances et la coopération nécessaire en coulisses.

Le Topsportal ! Cette infrastructure est idéale pour cet événement ! Salle chauffée, haute et longue, espace pour des stands d'exposition et le Pick Up Café, nous demandons déjà une place pour l'année prochaine, bien que nous dépendions de leur calendrier de compétitions.

Et bien sûr à vous, pilotes participants qui êtes concerné par votre propre sécurité, merci d'être venus, pour votre enthousiasme, même pour vos mots et réactions gentils et encourageants.

À l'année prochaine !

Pour tout le Pick Up Club et les bénévoles aidants,
Hans Foré.



Championnat de Belgique de Parapente (BPO) 2026

Le Championnat de Belgique de parapente 2026 aura lieu du 5 au 11 juillet à Pedro Bernardo, en Espagne, sous un soleil radieux, et sera organisé par le club Airsport !

Ce magnifique site de vol, réputé pour ses thermiques forts et prévisibles, offrira le décor idéal pour une compétition à la fois passionnante et conviviale.

Que vous soyez pilote, partenaire, supporter ou simplement fan du sport : venez vivre l'ambiance

unique de notre communauté belge de parapente.

Notez donc les dates, invitez vos amis et laissez-vous emporter par le paysage, l'atmosphère et la passion du vol.

Plus d'information suivra par le site internet et/ou par la liste mail « membres ».

Pedro Bernardo vous attend — et ce sera fantastique !

Une bonne idée libériste, mais pas assez de budget ?

Vous avez un projet d'une activité ou d'un achat qui soutient ou encourage la pratique du vol libre en Belgique ? Vous pourriez peut-être obtenir un soutien financier de la FBVL !

Par le passé, la fédération a accordé des subventions, par exemple pour le maintien des décollages et la participation aux compétitions.

Pour demander une subvention, votre dossier doit respecter les quatre critères suivants :

Pertinence

La subvention demandée sert directement ou indirectement l'objectif de la FBVL.

Accessibilité pour tous les membres de la FBVL

- L'objectif de la demande (activité, matériel, ...) doit être accessible ou utilisable par chaque membre de la FBVL, à moins qu'il ne soit limité en fonction de la taille du groupe, du brevet requis ou d'un autre critère objectif.

Estimation transparente des coûts

- Le timing et la budgétisation sont réalistes et bien fondés.

- La demande de subvention contient : un planning clair, une estimation acceptable des coûts, devis et pièces justificatives là où nécessaire.
- Les projets qui sont partiellement financés par des ressources propres ou par le soutien de partenaires (club, sponsors, bénévoles, autorités locales) auront la priorité.

Retour pour la communauté

- L'activité ou l'achat est utile pour les membres de la FBVL.
- Le demandeur s'engage à fournir au plus tard 1 mois après les éléments suivants : un article avec au moins 3 photos pour le Fly!, un rapportage financier et la liste des participants.

Soumettez votre demande, accompagnée d'une explication claire pour chacun des quatre critères, à l'organe d'administration de la FBVL. Envoi par courriel à info@bvvf.be, au moins trois mois avant l'événement ou l'achat pour lequel la subvention sera utilisée.

Aldine Aaten

SIV : l'investissement le plus judicieux pour votre carrière de pilote !

La sécurité ? Un mot à la mode qu'on entend partout ces temps-ci. « La sécurité est notre priorité ! », « La sécurité est notre priorité absolue ! », et bien d'autres variantes. Mais...

Voler plus sûrement et avec plus de plaisir ? L'équipement, les conditions météorologiques, de nombreux exercices au sol et le bon sens sont utiles, mais... rien ne vous apporte autant de contrôle et de sérénité qu'un SIV.

Le SIV n'est plus considérée comme une prouesse. C'est la formation qui vous apprend ce que votre aile fait réellement au-dessus de votre tête, comment intervenir en cas de besoin et comment garder votre sang-froid dans les situations que tout pilote rencontre tôt ou tard. Prendre les commandes ? Pas besoin d'être un acrobate. J'apprends à mon rythme, étape par étape.

Qu'est-ce que le SIV ?

SIV signifie Simulation d'Incident de Vol : simuler et gérer, sous supervision, des situations que vous préféreriez ne pas rencontrer pour la première fois en vol.

Une simulation d'incident de vol (SIV) moderne se compose de trois éléments :

1. Techniques de pilotage avancées – la base du vol réel.
2. Exécution, contrôle et surveillance des réactions à long terme.
3. Technique acrobatique de base (telle que vous la percevez).

Les vidéos acrobatiques sur les réseaux sociaux donnent une impression totalement erronée : un SIV est avant tout axé sur le contrôle, la précision et la sécurité.

Un SIV est-il sûr ?

Plus sûr que n'importe quel thermique.

- On s'entraîne au-dessus de l'eau.
- Avec un gilet de sauvetage, un bateau de secours, une radio et une vérification du matériel.
- Tous les exercices sont supervisés avec une grande précision.
- Il arrive que l'on déploie son parachute de secours, ce qui est tout à fait normal. On tombe

dans l'eau, on en sort, le matériel sèche ... et vous apprenez plus que durant 50 vols normaux.

En 15 ans, le SIV IKARUS du lac de Garde n'a jamais connu d'accident dans sa zone d'entraînement. Cela dit tout.



Quel est le meilleur moment pour faire un SIV ?

Plus tôt que vous ne le pensez ! Une fois que vous pouvez décoller et atterrir seul, vous êtes prêt. Ensuite, au moins une fois par an... et surtout :

- Après l'achat d'une nouvelle voile.
- Lorsque vous perdez confiance.
- Avant de refaire du thermique ou XC.
- Pour optimiser votre saison, le départ et la fin de votre saison.
- Régularité = progrès !

Que vais-je apprendre pendant le SIV ?

Je travaille au propre niveau aux exercices comme :

- Vol dauphin / contrôle du tangage.
- Techniques de descente rapide.
- Fermetures asymétriques frontales.
- Arrêts d'autorotations.
- Remise à zéro des dépassements et du cap.
- Techniques d'évitement de vrilles.
- Wingovers, SAT, hélicoptère (pour les avancés).

Et surtout : Comment réagir calmement, consciemment et correctement lorsque votre voile réagit de manière inattendue.

De manière générale : vous ne faites pas de décrochage (full stall) pendant votre premier SIV ; tout se fait étape par étape, à votre propre rythme et selon vos envies.

SIV rencontre IKARUS

Chez ikarus (www.ikarus.be), des formations SIV en néerlandais sont enseignées depuis 15 ans sur les rives du lac de Garde.

On monte en télécabine, dans une cabine parfaite et tranquille, avec un accompagnement personnel.

Printemps, été et automne... et entièrement en néerlandais (le français et l'anglais sont également disponibles).

Vous cherchez une formation SIV ?

Plus besoin de faire des devoirs compliqués !
Les expériences se développent durant les vols en SIV :

- Venez à temps, en évitant le stress.
- Faites beaucoup d'exercices au sol au préalable ; cela vous aidera !
- Un entraînement musculaire régulier vous permettra de renforcer vos muscles abdominaux et vos bras, ce qui sera utile pendant les exercices.
- Sur... vous n'avez pas besoin de chercher en ligne !

IKARUS.BE – L'aviation commence par la connaissance, la sécurité et le plaisir.

Cris Claessens, instructeur SIV certifié, www.ikarus.be



RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 17 JUIN 2025

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

Excusé : Dirk Jordens, Bram Jordens, Pierre Balthazar,
Julien Colle.

FL276

William organise cet événement et demande la confirmation des couvertures des assurances FBVL. Les administrateurs sont d'accord et Jean avertira les courtiers d'assurance.

Ouverture Marcourt SE

Olivier a participé à cette ouverture officielle en présence de Philippe Broers, le bourgmestre de Marcourt et une équipe de télévision (Télé Lux). Ce fut un événement très réussi.

La demande pour l'intervention financière déjà décidée par l'OA suivra.

Europ Assistance

Kathy Dewinter du Pick-Up Club a investigué sur la couverture d'Europ Assistance où le parapente serait exclu comme « sport extrême » sauf si en possession d'un brevet de Pilote FBVL ou accompagné par un Moniteur professionnel, ce qui a été confirmé oralement par EA à plusieurs membres, mais jamais en écrit (par EA). Arthur s'informe auprès d'EA et informera l'OA et Jean, afin de faire un courriel aux membres pour les informer correctement.

Fly

Jean attend toujours des articles mais est en train de finaliser le Fly, on ne peut pas attendre plus longtemps que la fin de la semaine.

Demande subventions Ailes du Levant

Le Ailes du Levant demandent une intervention pour l'achat de deux balises Sencrop, qui coûtent 695 € par pièce. L'OA demande aux Ailes du Levant de contacter Olivier à ce sujet car l'OA veut soutenir l'installation de balises, mais pas partout et il faut encore décider du modèle le plus approprié.

Un groupe de travail est constitué comprenant Olivier, Frédéric, Pierre et s'ils le désirent, quelqu'un des Ailes du Levant.

Incident et fermeture Col du Fer (FR)

Nous avons eu un courriel d'un responsable FFVL pour signaler que des pilotes Belges s'étaient mal garés et n'ont pas répondu favorablement à la demande de déplacer le véhicule. Suite à ce genre d'incidents et d'autres nuisances le site a été fermé et un communiqué a été publié, que Jean a relayé par mail aux membres FBVL. L'incident datant d'il y a plus d'un mois et en absence d'information permettant d'identifier les pilotes, l'OA estime qu'il ne sait pas faire plus.

Critères et objectifs des subsides FBVL

Aldine, Dirk, Bram D. et William proposent une première mouture des critères et objectifs des subsides FBVL. Quelques amendements sont faits et le GDT finalisera le texte pour la réunion suivante.

Examens théoriques

Jean-Yves veut organiser un examen théorique à Godinne. Frederic sera observateur. L'OA approuve et Jean donnera les questions d'examen à Jean-Yves.

Drive fichiers

A la demande d'Aldine, Fred mettra en place un drive pour les fichiers de l'OA.

Site internet

Frédéric parle du problème d'hébergement du nouveau site. Il essaye de trouver une solution rapidement.

Brevets et formations

- Olivier Krikorian peut faire son stage d'évaluation pour le brevet de Moniteur de parapente avec Yves Borreman.
- Hugo Rosart pourra entamer sa formation d'Aide-Moniteur de parapente (partie pente école) avec Fou d'L après l'obtention de son brevet de Pilote de parapente.
- Bert Adams doit fournir plus d'information sur le stage d'évaluation pour le brevet de Moniteur de parapente qu'il veut faire avec Patrick Walravens dans une école Autrichienne : quels élèves, quel contenu, avec qui, but du stage... Jean le lui demandera pour vote éventuel par mail.

Prochaine réunion

Lundi 8 septembre à 19h30 via Zoom.

Rapporteur: Jean.

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

Excusé : Aldine Aaten, Bram Declercq, Bram Jordens.

Siège social FBVL

La Maison des Ailes, où est situé le siège social de la FBVL, va être vendu. Jean-Yves s'informe sur la possibilité d'obtenir une autre adresse dans la région Bruxelles afin de ne pas changer de régime (bi-) linguistique, chose interdite par les statuts.

Subsides équipe nationale aux championnats du monde de précision d'atterrissage

Puisque rien n'est prévu au budget pour ce championnat, Olivier propose de puiser dans le compte BPO/BAPO, de plus qu'il prévoit de bénéfices substantiels du BPO 2025, pour rembourser 50 % du montant de l'inscription des membres de l'équipe nationale après leur participation, comme c'est le cas pour les équipes nationales de vol de distance.

Les administrateurs approuvent mais dans le futur, ce ne sera possible que si une sélection est faite à base d'un championnat de Belgique sanctionné par la FAI, à l'image du championnat de distance, avec obligation de participer à ce championnat et sur ordre du classement WPRS (et si le pilote répond aux exigences du championnat du Monde ou d'Europe).

BPO

Le championnat de Belgique de parapente a été un franc succès avec beaucoup de participants nationaux et internationaux et de belles manches et sans accidents. Les administrateurs félicitent Olivier et les autres organisateurs, de plus qu'un bénéfice substantiel sera versé sur le « compte BPO/BAPO » et que de bonnes perspectives de déjà avoir des organisateurs pour 2026 et 2027 sont déjà présents.

BBPO

Le championnat de Belgique de parapente « Sport » a également été un succès avec un peu moins de

manches et sans accident grave. Les comptes sont équilibrés mais Jean-Yves demande les 350 € de subventions prévues au budget, il enverra une demande pour cela à Jean. Les administrateurs félicitent Jean-Yves et les autres organisateurs pour cette belle primeur qui aura certainement une autre édition.

FL276

Cet événement a également été un succès, malgré la présence de pas mal de vent de beaux vols ont pu être réalisés. Pas d'accidents graves. Les administrateurs félicitent William et les autres organisateurs.

50 ans de la FBVL

Olivier et Bert Adams se rendront le 19 septembre à une réunion avec les militaires de la base de Beauvechain. Ils auront une petite réunion Zoom avant pour s'accorder les violons.

William a calculé qu'avec les treuils des autres clubs et une météo propice, 200 vols sont possibles. Il demande donc quelles sont les attentes de l'OA par rapport aux vols proposés : biplaces, compétition de PA, tous les membres présents... Il y aura déjà des deltas et le Swift.

Les administrateurs demandent à William et Dirk de calculer un budget pour l'organisation totale, il faut aussi penser à louer des toilettes etc. William et Dirk regarderont pour la réunion suivante.

Par rapport à la demande pour devenir une association Royale, Jean informera l'OA des procédures et conditions pour la réunion suivante.

Assemblée Générale

Jean pose la question qui se représente pour un nouveau mandat, 9 des 12 administrateurs arrivant à leur terme de 3 ans.

Bram D. et Dirk se représentent, Lieven ne sait pas encore mais veut de toute façon continuer à aider, spécifiquement pour la partie informatique.

Olivier et Jean-Yves ne se représentent pas mais veulent continuer à aider la FBVL, par exemple en représentant la FBVL aux instances où ils le font déjà maintenant.

(Suite sur la page suivante).

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 8 SEPTEMBRE 2025 (SUITE)

Assemblée Générale (suite)

Julien et Pierre ne se représentent pas mais cherchent de la relève dans leurs clubs ou connaissances.

Frédéric ne se représente pas mais veut de toute façon continuer à aider, spécifiquement pour la partie informatique.

Les membres de l'OA sont demandés de réfléchir à des candidats et Olivier fera un appel pour dans le Fly.

Recyclage et évaluation Moniteurs

Jean-Yves demande s'il peut lancer les recherches sur l'organisation de recyclages obligatoires et l'évaluation des Moniteurs par des cadres techniques de la FFVL. Les administrateurs sont d'accord afin de voir si cela est envisageable et à quel budget.

Travaux site de Fontaine l'Evêque

Le club des Ailes du Levant demande une intervention de 1210 € TVA comprise pour l'entretien du terril de Fontaine l'Evêque, qui serait bon pour deux ans, car les travaux sont trop importants pour le petit club qu'ils sont. Ils continueront à faire le reste de l'entretien lors de sessions de nettoyage club. Les administrateurs sont d'accord si ces frais ne sont pas annuels.

Par ailleurs le club est en négociations pour obtenir un accord écrit pour le terril du Roton, avec de bonnes perspectives.

Fly

Les articles suivants sont prévus, deadline ultime mi-novembre, de préférence plus tôt :

- appel candidats OA: Olivier.
- BPO : Olivier.
- BBPO : Jean-Yves.
- FL276 : William.
- Championnat du monde de distance : Bram + Lode.
- X-Alps : Jean de Biolley.
- Coupe Icare : Arthur.
- SIV : Aldine.
- PA : Aldine.

Balises météo

Dirk regardera si les balises Wingbird sont disponibles à la Coupe Icare et si oui, il en achètera et ramènera quelques-unes.

Brevets et formations

- Roby Houssa obtient le brevet définitif d'Aide-Moniteur de parapente.
- Frédéric Heurion obtient le brevet temporaire d'Aide-Moniteur de parapente, limité à l'école Fou d'L.
- Hans Foré obtient le brevet d'Initiateur Treuil Club de parapente à condition qu'il travaille toujours accompagné par quelqu'un qui a une formation en premier secours et qu'il suive une formation de premier secours équivalent à celle de la Croix Rouge (15 h) dans un délai raisonnable.
- Cathy Claessens, Aldine Aaten et Kevin Albert peuvent passer leur examen pratique pour le brevet d'Aide-Moniteur de parapente avec Jean-Yves Squifflet.
- Anatole Fontaine peut faire sa formation biplace avec Xavier Barbé d'Imala.

Prochaines réunions

Mardi le 14 octobre à 19h30 à Zaventem.

Lundi le 17 novembre à 19h30 via Zoom.

Mardi le 16 décembre à 19h30 à Zaventem.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 14 OCTOBRE 2025

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

Invité : Nathanaël Majoros.

Nouveau logiciel MyFBVL

Nathanaël propose la nouvelle version de MyFBVL, l'ancienne version étant très difficile à modifier et améliorer. Les administrateurs remercient Nathanaël ainsi que Sébastien Canart qui a également travaillé dessus et pour qui les administrateurs décident d'octroyer une cotisation et assurance gratuite pour 2026.

Lieven et Fred continuent à suivre ce dossier avec Nathanaël.

Décès Bram Declercq

Les administrateurs respectent une minute de silence pour Bram, qui a été victime d'un accident mortel lors du championnat du monde de parapente. Les communications concernant de drame ont été concertés avec la famille de Bram. Une grande foule était présente aux funérailles, parmi lesquels de nombreux membres FBVL, démontrant à quel point Bram était aimé par tous ceux qui le connaissaient.

Olivier demandera à sa partenaire An ce qu'elle désire qu'il paraisse dans le Fly.

Membres effectifs

Dylan Di Vito et Geoffroy Mourlon obtiennent le statut de membre effectif.

Ils posent également leur candidature pour les élections de l'Organe d'Administration en février 2026.

Les administrateurs se réjouissent de ces candidatures qui sont les bienvenues.

Assemblée Générale

Candidats actuels pour l'OA :

- Dylan Di Vito
- Geoffroy Mourlon
- Dirk Jordens
- Lieven Paulissen (sous réserve)

Il y aurait encore plusieurs autres intéressés mais qui n'ont pas encore posé leur candidature de façon officielle.

Le club Jan van Gent est d'accord de faire le bar et la petite restauration. Les bénéfices des boissons seront pour le club.

Kathy Dewinter fera encore une fois l'entrée avec Jean.

William s'occupe du matériel audiovisuel.

Arthur propose de montrer un film primé, c'est une option. Une autre option est une conférence de Thomas de Dorlodot qu'Olivier contactera pour savoir s'il est disponible.

Bram propose également d'organiser un cours de premiers secours dans une des petites salles en haut pendant les examens théoriques. Arthur traduirait.

Nouveau Siège Social

Jean a trouvé plusieurs associations qui proposent ce genre de service à un prix raisonnable et de façon légale. Jean-Yves signale que l'Aéroclub Royal de Belgique, qui devra également changer de Siège Social car au même endroit que la FBVL, proposera également quelque chose prochainement. Il y a encore quelques mois avant juin 2026, Jean enverra les liens des formules qu'il a trouvé.

Prix Marie Monseur

La Maison des Ailes décerne tous les ans le prix Marie Monseur à un aviateur d'exception.

L'OA pense à Thibault Voglet, Olivier le contactera pour qu'il envoie son CV. Olivier rédigera également la lettre accompagnante. Jean enverra à Olivier l'article que Thibault a publié dans le Fly.

Critères subsides

Aldine propose le règlement qui est voté par les administrateurs. Aldine fera un petit texte d'introduction et Jean fera la traduction pour parution dans le Fly.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 14 OCTOBRE 2025 (SUITE)

Fly

Les articles suivants sont prévus, deadline ultime mi-novembre, de préférence plus tôt :

- appel candidats OA: Olivier.
- BPO : Olivier (reçu).
- Décès Bram : Oliver contacte son partenaire.
- BBPO + BBPO 2026 : Jean-Yves.
- FL276 : William (reçu).
- Championnat du monde de PA : Thierry Moreau.
- Championnat du monde de delta (reçu).
- Coupe Icare : Arthur.
- BPO 2026 : Lode Spruyt.

50 ans de la FBVL

Olivier et Bert Adams se sont rendu le 19 septembre à une réunion avec les militaires de la base de Beauvechain.

- OK pour la date, même très bien pour eux.
- OK pour les food-trucks, toilettes etc.
- Plan adapté pour les zones accessibles.
- Plan d'urgence interne et poste de secours nécessaire.
- Le musée et sa cantine seront ouverts.

La demande auprès des hautes instances est faite, il faut attendre la réponse. Le dossier définitif sera introduit par le club Avia Airsport car ils sont déjà autorisés de fonctionner sur le terrain.

Le Groupe de travail continue dans ce projet.

Par rapport à la demande pour devenir une association Royale, Jean commencera à établir le dossier.

Commission Internationale de Vol Libre (CIVL) de la FAI

Bram D. était délégué CIVL, Lode Spruyt propose de reprendre son rôle. Les administrateurs sont d'accord et Jean transmettra ce changement à la FAI à travers de l'ACRB (aéroclub).

Brevet de Pilote XC de parapente

Jean-Yves et William procéderont à l'harmonisation du texte de brevet et le carnet de vol FBVL en ce qui concerne les exercices SIV demandés.

Responsabilité administrateurs

En réponse à Aldine, Jean affirme que la FBVL a une assurance qui couvre spécifiquement la responsabilité civile des administrateurs de la FBVL.

Erasmus +

Aldine a contacté le preneur de l'initiative « Erasmus + » pour expliquer la situation en Belgique. On attend la suite.

Brevets et formations

- Aldine Aaten obtient le brevet définitif d'Aide-Moniteur de parapente.
- Cathy Claessens obtient le brevet définitif d'Aide-Moniteur de parapente.
- Lode Spruyt peut entamer sa formation d'Aide-Moniteur de parapente chez Airsport.
- Didier Le Lièvre peut entamer sa formation d'Aide-Moniteur de parapente chez Airsport.
- Dimitri De Gryse peut faire sa formation biplace chez Airsport.

Prochaines réunions

Lundi le 17 novembre à 19h30 via Zoom.

Mardi le 16 décembre à 19h30 à Zaventem.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 17 NOVEMBRE 2025

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

Excusé : Jean-Yves Squifflet, Aldine Aaten, Frédéric Tétart, Lieven Paulissen, Julien Colle.

Assemblée Générale

Les examens théoriques auront lieu à 15 h. Seront présent pour les faire passer : William, Dirk, Pierre, Arthur (si disponible). On demandera aux autres administrateurs la réunion suivante.

RAPPORT ORGANE D'ADMINISTRATION DU 17 NOVEMBRE 2025 (SUITE)

Assemblée Générale (suite)

Jean propose les comptes annuels et une estimation du résultat de 2025, il en ressort qu'une augmentation de la cotisation n'est pas nécessaire.

Jean enverra la présentation de 2025 à Olivier.

Jean de Biolley est contacté pour l'animation principale après l'AG, s'il n'est pas libre on pourrait montrer des films de la Coupe Icare. Décision nécessaire pour le 28/11 pour publication dans le Fly.

Nouveau Siège Social

La proposition de Jean de l'association pour d'héberger le siège social de la FBVL avec envoi du courrier semble être la meilleure, Jean a demandé la procédure mais devrait rencontrer le responsable de l'association (à sa demande). Comme on n'a pas encore de proposition de l'Aéroclub Royal de Belgique qui devra également changer de Siège Social, les administrateurs décident d'encore attendre l'option éventuellement proposée par l'ACRB. Il y a encore quelques mois avant juin 2026, on pourrait faire le nécessaire en même temps que les nominations des nouveaux administrateurs après l'AG.

Fly

Jean attend encore les articles suivants :

- Championnat du monde de PA : Thierry Moreau.
- Critères de subvention : Aldine.
- BPO 2026 : Olivier.

50 ans de la FBVL

La demande auprès des hautes instances de l'armée est en principe approuvée, il faut maintenant attendre ce qu'ils demanderont comme compensation financière pour les frais supplémentaires (de personnel ?), on devra attendre 3 mois pour le savoir.

BPO 2026

Lode Spruyt organisera le BPO 2026 avec Airsport. La gestion sera totale et ne fera pas appel au secrétariat de la FBVL. Le BPO aura lieu en Espagne (Pedro Bernardo) du 4 au 11 juillet.

Demande subventions Thibault Voglet

Les administrateurs décident d'intervenir pour la totalité de l'inscription de Thibault à la finale de la

Coupe du Monde en 2026, il sera le seul Belge participant.

Il bénéficiera également de 50 % de l'inscription aux championnats d'Europe, comme les autres membres de l'équipe nationale. S'il est nommé coach de l'équipe la FBVL prendra en charge la totalité de son inscription.

Qualification «passagers en chaise roulante » pour pilots biplace

William et Arthur soumettront un texte à voter à la réunion suivante.

Examen théorique de parapente

William, Koen (Michiels) et Jean ont refait un nouveau questionnaire pour cet examen. La version en Néerlandais sera testée lors de la session d'examens suivante avant de la traduire en Français. Les administrateurs approuvent.

Brevets et formations

- Enrique Koll : prolongation de son brevet temporaire d'Aide-Moniteur de parapente au-delà d'une année.
- Benjamin Nieuwland peut faire son examen pratique pour le brevet définitif d'Aide-Moniteur de parapente avec Yves Borreman.
- Bram Jordens peut faire sa formation Biplace avec Airsport.
- Sofie Bonte peut faire sa formation Biplace avec Airsport.
- Sofie Bonte peut faire sa formation d'Aide-Moniteur avec Airsport.
- Tim Froidcoeur peut faire sa formation de Treuilleur avec Avia Airsports.
- An Decorte peut faire sa formation Biplace avec Airsport.
- An Decorte peut faire sa formation d'Aide-Moniteur partie pente école avec Airsport.

Prochaines réunions

Mardi le 16 décembre à 19h30 à Zaventem.

Mardi le 13 janvier à 19h30 à Zaventem.

Rapporteur: Jean.

COTISATION ET ASSURANCE FBVL 2026

Nous vous invitons à régler votre cotisation et assurance(s) FBVL, ci-dessous les tarifs inchangés pour 2026

Les membres ont toujours la possibilité de payer une cotisation « Premium » en payant 40 € en plus, nous répétons que cette partie « Premium » est gardé sur un compte séparé qui servira uniquement

à l'acquisition ou la conservation de terrains d'atterrissage ou de décollage. Les membres premium reçoivent une carte de membre sur papier par la poste, les autres membres pourront télécharger et imprimer leur carte de membre à partir de leur compte MyFBVL.

	<u>Sans assurance (1)</u>	<u>Avec assurance (2)</u>
Membre normal	85 €	110 €
Première affiliation	70 €	95 €
Après le 31 août 2026	40 €	65 €
Fly! en format papier	+ 35 €	+ 35 €
Cotisation Premium (soutien aux sites)	+ 40 €	+ 40 €
Assurance RC passagers biplace (3)		+ 145 € / + 400 €
Assurance moteur auxiliaire (4)		+ 40 €
Carte IPPI 4, IPPI 5 ou IPPI 6 (5)		+ 25 €
Licence sportive FAI (6)		+ 5 €

- (1) Envoyez au secrétariat de la FBVL la preuve que vous êtes assuré en Responsabilité Civile pour la pratique du deltaplane et/ou du parapente (feuille de police et preuve de paiement).
- (2) Couverture possible du 20 décembre 2025 au 31 décembre 2026. Pour les couvertures voir le point (7) ci-contre.
Le rapatriement n'est pas couvert, pour vos voyages à l'étranger nous recommandons vivement une assurance de voyage (type « assistance ») qui n'exclue PAS le parapente ou le deltaplane (voir exclusions contrat).
- (3) Assurance Responsabilité Civile complémentaire (en plus de la cotisation avec assurance de base) vis à vis de tiers transportés, jusqu'à **325.000 €** par passager (**sans franchise**), avec **responsabilité civile « admise »** jusqu'à **114.500 €** et **frais premiers secours** pour passagers jusqu'à **10.000 €**, uniquement pour les pilotes détenant le **brevet FBVL de Pilote Biplace** lors de vols **biplaces non-commerciaux**. Cette assurance peut être prise par aile/voile, avec la possibilité d'assurer plusieurs Pilotes Biplace brevetés par la FBVL volant sur cette même aile/voile.
Prime **par aile/voile : 400 €, par pilote individuel : 145 €**.
Le **biplace non-commercial avec (et sans) moteur auxiliaire** est couvert pour les détenteurs des **deux brevets FBVL de Pilote Biplace ET de Pilote XC**, en payant l'assurance moteur auxiliaire (voir (4)) et une surprime de **150 €**, donc un supplément de 190 €.
- (4) Assurance complémentaire (en plus de la cotisation et l'assurance normale) **uniquement pour Pilotes XC brevetés** par la FBVL. Ne couvre que les parapentes et les deltas avec moteur auxiliaire, décollables à pied (et donc pas les paramoteurs à tricycle ni les DPM).
- (5) La carte IPPI n'est délivrée qu'aux membres FBVL détenteurs du brevet de Pilote (IPPI 4), de Pilote XC (IPPI 5) ou de Pilote Biplace (IPPI 6), assurés pour la pratique du vol libre. La carte sera envoyée par la poste et reste valable tant qu'elle est accompagnée par une carte de membre FBVL en cours de validité.
- (6) Uniquement pour les membres assurés, qui ont le brevet FBVL de Pilote XC.

(7) ASSURANCE FBVL

AVIABEL (AXIS Capital), Av. Louise 326, 1050 Bruxelles.

Responsabilité Civile pour la pratique du vol libre:

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

Dégâts corporels suite à un accident de vol libre:

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

Extension territoriale:

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

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

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

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

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

COUVERTURES COMPLÉMENTAIRES POSSIBLES

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

Période de la couverture : du jour du paiement (au plus tôt le 20 décembre 2025) jusqu'au 31 décembre 2026.

Dégâts corporels suite à un accident de vol libre

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

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

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

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

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

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