

FLY! ₁₁₅



PIERRE NAVILLE

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

SITE WEB

WWW.FBVL.BE

TABLE DES MATIERES

4	Le Mot du Conseil
5-7	Cotisations et assurances 2019
8-10	Assemblée Générale 2019
11-12	Hommage à Pierre Naville
13	Hommage à Pascal Marchal
14-16	Openair Validation Team
17	Le Vortex Klup
18-22	Projet d'essai MILFAG
23-24	Responsabilité commune de sécurité
25	Ranking is King
26-34	Dossier sites : Rochefort
35-36	Information importante Zuydcoote
37-42	Belgium team dans l'Airtour
43-49	La BPC : au coude à coude sur 600 km
51	PV du Conseil Administration du 13/09
52	PV du Conseil Administration du 01/10
53-54	PV du Conseil Administration du 11/10
55-56	PV du Conseil Administration du 15/11
57-58	Cotisations et assurances 2019

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

SITE WEB

WWW.FBVL.BE

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA FBVL

PRESIDENT

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

ADMINISTRATEUR

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

ADMINISTRATEUR

Nathanaël Majoros
0473 28 98 13
fbvl@majoros.net

ADMINISTRATEUR

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

VICE PRESIDENT

Jan Lauwers
0473 96 53 19
jan-lauwers@scarlet.be

ADMINISTRATEUR

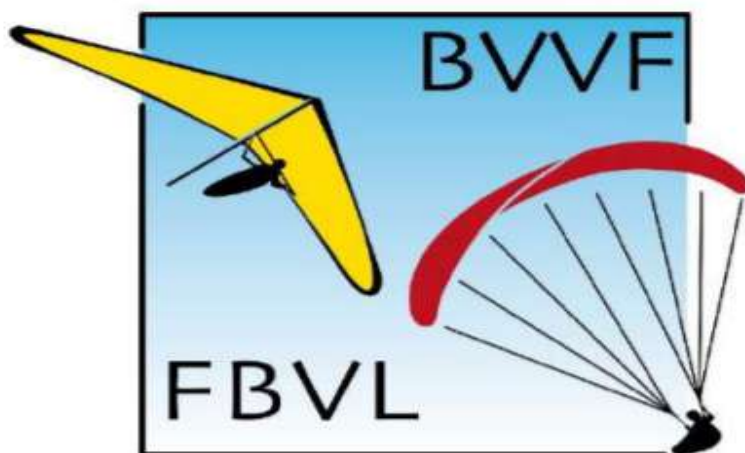
Philippe Mal
0477434287
philippe.mal@gmail.com

ADMINISTRATEUR

Patrick Brison
0479 900 166
pbn@skynet.be

ADMINISTRATEUR

Fabian Hernalsteen
0475 968 222
fabian.hernalsteen@gmail.com



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

LE MOT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Chers membres,

Une nouvelle tragique nous est arrivée récemment : Pierre Naville (Les passagers du vent) est décédé lors d'un vol de distance en Australie. Nos pensées vont vers sa femme, sa famille et ses amis. Un hommage lui est rendu dans ce numéro du Fly!.

Vous trouverez également dans ce numéro l'invitation pour l'Assemblée Générale du 2 février 2019 ainsi que les précisions administratives pour votre participation.

A cette occasion nous sommes ravis de vous annoncer une petite surprise: la présence de Bruce Goldsmith à l'Assemblée du 2 février!

Aussi si vous souhaitez soutenir les projets futurs de la Fédération, assurez-vous de lire l'appel aux « membres Premium ».

Nous voudrions en profiter pour remercier l'équipe de validation open air (voir article dans ce Fly!) pour son excellent travail.

Le Conseil souhaite à tous de bonnes fêtes de fin d'année et que 2019 soit une année de vols fantastiques et en toute sécurité.

COTISATIONS 2019

Déjà en février 2018 on avait voulu augmenter la cotisation pour compenser l'inflation monétaire et pour obtenir plus de moyens pour des projets vitaux (achat de terrains par exemple), mais l'assemblée générale a décidé de lancer un groupe de travail sur le sujet. Pour 2019, le conseil aimerait indexer les cotisations pour au moins pallier aux coûts qui augmentent « naturellement ».

Il est bien entendu très difficile d'estimer aujourd'hui les montants qui nous seront nécessaires dans le futur pour pérenniser notre activité mais il semble évident que nos fonds et rentrées actuels ne suffiront pas.

Comme les statuts de la FBVL demandent un vote de l'assemblée générale pour modifier le montant des cotisations, le conseil a l'intention de demander une augmentation de la cotisation de 5 € lors de l'assemblée de février 2019, avec effet immédiat après l'assemblée.

Entre-temps les cotisations restent celles de 2018, mais bien sûr vous pouvez déjà vous acquitter des 5 euros supplémentaires si vous le désirez, et pour cela nous vous remercions d'avance.

Nous allons aussi lancer différents niveaux d'affiliation, et ce de manière essentiellement symbolique.

- La cotisation de base à 90 € (ou 65 € sans assurance). Elle ne serait pas disponible si nous pouvions indexer sans l'autorisation de l'AG.
- La cotisation de base indexée à 95 € (ou 70 € sans assurance) après vote à l'AG de février. On peut déjà la payer si on estime que cette augmentation est normale, légitime et souhaitable. Ceux qui ont déjà payé l'ancienne cotisation avant l'AG auront le choix de payer les 5 € supplémentaires ou non.
- La cotisation Premium à 135 € (ou 110 € sans assurance) ou plus est celle qui nous donnera des moyens de faire plus et d'entreprendre des projets. Symboliquement nous vous remercierons avec un autocollant et une mention sur la carte de membre.

Les recettes au-delà de la cotisation de base seront assignées à un fonds spécial séparé, auquel le CA ne touchera que sur base de projets concrets. Ce fonds sera exclusivement réservé au financement d'investissements extraordinaires destinés à pérenniser notre activité comme, par exemple, l'achat de terrains...

Personne n'est obligé d'y contribuer, mais sans contributions suffisantes, nous ne pourrions jamais avoir de projets ambitieux au-delà de nos recettes actuelles qui couvrent à peine nos frais de fonctionnement. C'est donc notre devoir à tous d'y contribuer selon nos moyens.

Dans le passé lointain, les deltistes avaient constitué une petite cagnotte pour la FBVL, en organisant des soupers au boudin et des soirées spaghetti. Cette activité, au demeurant fort sociable, a permis à une communauté florissante de se constituer, mais quarante ans plus tard les gens se connaissent et n'ont pas besoin de travailler dur pour aller manger ensemble. Ils peuvent aussi continuer d'aller manger ensemble le plat qu'ils veulent à prix coûtant et se montrer plus généreux envers leur association.

A votre bon cœur...

COTISATIONS & ASSURANCES 2019

Les cotisations pour 2019 restent les mêmes qu'en 2018 mais seront très probablement indexées en février 2019. Vous êtes libre de déjà payer cette cotisation indexée. Par contre il y a maintenant une cotisation « Premium » pour ceux qui veulent aider à constituer une cagnotte pour l'achat de sites e.a., le surplus sera comptabilisé sur un compte spécial à cet effet.

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 à l'arrière de ce Fly!.

Cotisation « Basic » avec assurance (1) : 90 €

Cotisation « Basic » sans assurance (2) : 65 €

Cotisation « Basic » indexée avec assurance (1) : 95 €

Cotisation « Basic » indexée sans assurance (2) : 70 €

Cotisation « Premium »: + 40 €

Fly! en format papier : + 35 €

(1) Pour les couvertures, voir à l'arrière de ce Fly!.

(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).

Assurance RC passager biplace (3) : + 50 €

Assurance motorisation auxiliaire (4) : + 25 €

Licence sportive FAI (4) : + 5 €

Carte IPPI-4 ou IPPI-5 (5) : + 25 €

(3) Uniquement pour les détenteurs du brevet FBVL de Pilote Biplace pour des vols biplaces non-commerciaux (**biplaces commerciaux : 350 €**).

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.

(5) La carte IPPI n'est délivrée qu'aux membres FBVL détenteurs du brevet FBVL de Pilote (niveau IPPI 4) ou de Pilote XC (niveau IPPI 5), qui sont assurés pour le vol libre. Elle reste valable tant qu'elle est accompagnée par une carte de membre FBVL en cours de validité.

Paiement uniquement par virement avec mention complète du nom et de l'adresse sur le compte :

ING 310-0902218-10 de FBVL-BVVF asbl.

IBAN: BE41 3100 9022 1810

BIC: BBRU BEBB

SWIFT code: BBRU BEBB 200

**Mentionnez votre nom, prénom et votre adresse correcte, surtout si vous ne payez pas par votre compte personnel,
ET AUSSI POUR QUOI VOUS PAYEZ EXACTEMENT.**

**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>

COUVERTURES DE L'ASSURANCE FBVL

Assureur

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 €.

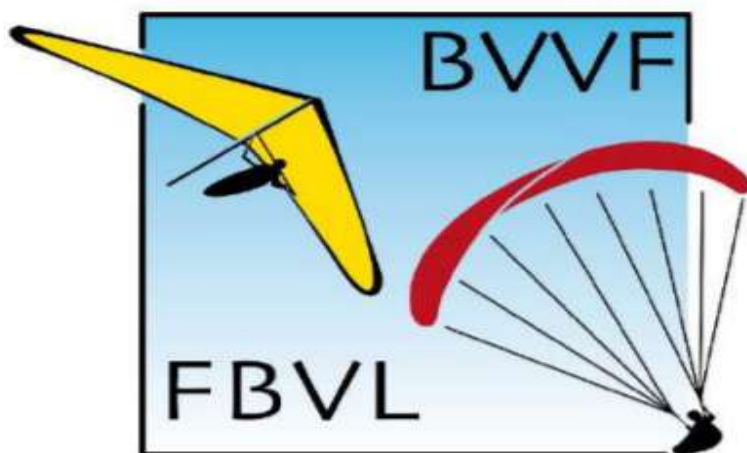
Invalidité permanente de l'assuré jusqu'à 7500 € au prorata du taux d'invalidité (franchise jusqu'à 25 % de taux d'invalidité).

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

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



INVITATION ASSEMBLEE GENERALE 2019

Le Conseil d'Administration de la FBVL vous invite cordialement à

L'ASSEMBLEE GENERALE ANNUELLE de la FBVL

SAMEDI le 2 FEVRIER 2019 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 pourrez aussi boire un verre et visiter les **stands des écoles et clubs à partir de 18h30.**

Présence surprise de Bruce Goldsmith à l'Assemblée Générale 2019 !!!



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE - DROIT DE VOTE

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 le Conseil d'Administration après une demande écrite (par la poste ou par e-mail) pour devenir membre effectif. Un membre effectif qui revient membre 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 2016, 2017 ou 2018, perdront leur statut de membre effectif.

Ils pourront toutefois, s'ils ont payé leur cotisation en 2017 et 2018, faire une demande afin de redevenir membre effectif pour l'assemblée générale de février 2019 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 2018 et qui sont membre depuis plus de 12 mois (ou ré-affiliés 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 le Conseil 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 2 février, juste avant l'assemblée générale (mais alors il faut que le talon soit rempli et remis à un membre du Conseil ou au responsable à l'entrée, **avant 19h30, faute de quoi il ne pourra plus être accepté pour l'Assemblée Générale de 2019** 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 2018 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 2020 s'ils sont alors toujours membre (adhérent). Mais ils sont bien sûr également cordialement invités pour assister à l'assemblée !

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE - DROIT DE VOTE

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 :

Renvoyer à FBVL, Stationsstraat 103, 2860 St-Katelijne-Waver, à info@fbvl.be ou remettre à l'entrée de l'AG le 2 février 2019 avant 19h30.

PROCURATIONS ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Selon les statuts de la FBVL, chaque membre effectif peut se faire représenter par un autre membre (effectif) à l'assemblée générale, mais chaque membre ne peut représenter **qu'un seul** autre membre. Si vous désirez vous faire représenter par un autre membre effectif, il faudra que ce membre se présente avant l'assemblée avec une procuration **et une copie de votre carte d'identité**.

Le soussigné,

donne procuration à

pour le représenter à l'assemblée générale de la FBVL qui aura lieu le 2 février 2019.

Lieu et date :

Signature :

CANDIDAT(E)S CONSEIL D'ADMINISTRATION

Comme chaque année nous faisons un appel aux candidat(e)s pour le Conseil d'Administration de la FBVL, qui doit comporter entre 6 et 12 membres. Evidemment s'il y a plus de candidats que de places, ce seront ceux avec le plus de voix qui seront élus, et en tout cas il faut obtenir 50 % des voix présents pour être élu (sinon il n'y a pas moyen de désavouer un candidat quand il n'y a pas « trop » de candidats). Nous répétons que même si il est important d'avoir une connaissance passive de la deuxième langue nationale, chacun peut s'exprimer dans sa langue natale. Les réunions se déroulent en moyenne un soir par mois à Zaventem. Les frais de déplacement et les autres frais faits pour le compte de la FBVL sont remboursé. Envoyez votre candidature au secrétariat ou au Président du Conseil d'Administration (voir adresses première page).

Le soussigné,

habitant

pose ma candidature pour l'élection du Conseil d'Administration de la FBVL lors de l'assemblée générale du le 2 février 2019.

Lieu et date :

Signature:

HOMMAGE A PIERRE NAVILLE

La simplicité des gens qui savent...

A un âge où d'autres se considèrent en fin de carrière, Pierre a recréé une structure d'enseignement de parapente. Et il trimait à fond, entre biplaces et école tant il aimait avec passion ce sport et le partageait avec enthousiasme. Il avait cette simplicité des gens qui ne doivent rien prouver, juste parce qu'ils savent : il était Savoyard pur jus. Il nous appréciait tant, nous les Belges. Depuis le temps, beaucoup d'entre nous sont passés par ses écoles. Il nous a fait aimer son environnement : les Aravis, Les Bauges, ...

Sans oublier qu'il nous a organisé un de nos plus beau BPO, en 2017. Dans la bonne humeur, alliant sourire et professionnalisme, une compétition de rêve. Merci Pierre pour tous ces merveilleux moments que tu nous as fait vivre et cette passion que tu nous as transmise.



BPO - PIERRE NAVILLE

Juste avant de partir en vacances de fin d'année, j'avais un Belgian Paragliding Open sur des rails TGV. Après une compétition amicale contre le team Fou d'L, notre proposition de retourner au Grand-Bornand avec l'aide de Pierre Naville et de Airlinks avaient été sélectionnée. Nous n'avions même pas dû consentir un effort particulier pour préparer notre dossier. Tout s'étant tellement bien passé dans l'édition 2017, que nous étions prêts pour relancer des manches du Lachât jusqu'au milieu des Bauges, de La Clusaz jusqu'au Parmelan. Il y avait tellement peu de choses à changer, et Pierre était tellement conciliant qu'il n'y eut même pas de discussions. Le seul péril était la météo, pour laquelle nous avons été extrêmement chanceux l'an dernier.

Et puis dimanche, juste après avoir posé après un mauvais vol, la terrible nouvelle tomba dans ma boîte de la part d'un BPO fan.

Évidemment je suis abattu par cette nouvelle. J'essaie de me raisonner avec des lieux communs comme «il est parti en faisant ce qu'il aimait jusqu'à la dernière minute», ou «Je ne suis pas triste qu'il ne soit plus là, je suis content qu'il ait été là». Mais c'est insatisfaisant. Pierre était avant tout un homme, un mari, un père, un ami, un enseignant, un leader, et un maimaitre, et ne pourra plus être tout ça. Il ne pourra même pas, c'eût été son droit, tout plaquer et se reposer une bonne vingtaine d'années en regardant florir d'un œil bienveillant tout ce qu'il a créé à Talloires et au Grand-Bornand. Pas que c'était dans la nature du gaillard d'ailleurs. Il ne pourra pas non plus diriger notre Championnat, forcément. Étant loin de tout, voulant digérer la mauvaise nouvelle, ne pas réagir à l'emperte pièce et respecter une période de deuil, je décide de ne rien entreprendre avant mon retour. Mais étant dans une compétition avec d'autres pilotes, les suggestions viennent naturellement de part et d'autre. A-t-on toujours un BPO au Grand-Bo si Pierre n'est plus là? La réponse est non mais ce n'est pas nécessairement irréparable. Existe-t-il quelqu'un qui comme Pierre possède les clés de la ville et celles du ciel Bornes-Aravis-Bauges? Probablement mais cette personne sera-t-elle volontaire et libre? Et sinon faut-il trouver une autre destination, ou tout annuler et faire une année blanche? Vraiment, j'aurais préféré attendre quelques semaines.

Et puis mardi soir, le community manager du Grand-Bornand publie un post sur Facebook, dans lequel il exprime leur souhait de voir menés à terme les projets que Pierre avait entrepris avec la FFVL, le Back to Grand-Bo, et avec nous. Alors oui, pour le moment on continue selon le plan. Dès mon retour je prendrai contact avec la FFVL et le Grand-Bornand et on trouvera un DE capable de nous faire un bon BPO.

Ce sera pas Pierre mais ce sera pas mal quand-même.

Merci Pierre, nous ne t'oublierons jamais.

Nathanael Majoros & René Bosman.

HOMMAGE A PASCAL MARCHAL

Pascal Marchal était l'un des membres les plus passionnés des Ailes du Levant, toujours prêt à partager son expérience du vol libre.

2018 aura vu ses plus beaux vols, notamment un Létanne-Sezanne de 149 km avec survol de Reims lors du BAPO, un beau résultat à la BPC, et une participation remarquée au BPO à St Jean Montclar début Juillet. L'école des têtes en l'air de Ceillac le connaît bien.

Il s'en est allé trop tôt ce 23 septembre. Il nous suffira de lever les yeux pour penser à lui. Nos pensées émues vont également vers sa compagne, Véronique, et ses trois enfants, Kévin, Nico et Romane.



OPENAIR VALIDATION TEAM

Si vous n'avez jamais entendu parler de cette équipe de validation Openair, c'est plutôt normal, car il s'agit d'un groupe Facebook qui n'est pas public. Mais laissez-moi essayer de démystifier ce groupe important avec un petit historique...

Openair est simplement le format d'un fichier que nous pouvons mettre sur nos instruments de vol: il contient des informations sur l'espace aérien.

Quand Olivier Gosselet et Wim Verhoeve ont commencé à travailler sur flyxc.tools (l'outil qui génère le fichier Openair d'origine) pour aider les pilotes xc à «voir» l'espace aérien sur leurs instruments, ils ont compris que même avec le meilleur logiciel possible, il était toujours possible que des erreurs se manifestent. . Le contrôle manuel et la validation de l'espace aérien sont pour le moment le seul moyen d'exclure des erreurs importantes.

Lorsque Bertrand Fontaine a lancé la BPC (Belgian Paragliding Cup), l'un des objectifs principaux était de faire en sorte que chaque pilote du BPC respecte l'espace aérien lors de la compétition. Dans ce contexte, après une autre discussion sur la validation du fichier Openair, l'idée est venue de créer une équipe pour faire ce travail.

Un nouveau défi se dessinait: comment organiser cela. Cette équipe sera-t-elle en mesure de faire ce travail que Wim avait fait jusque-là (sachant que Wim est un expert, spécialiste des espaces aériens). Ensuite, une autre personne est entrée dans la boucle: Jean-Luc. Longue histoire courte, Jean-Luc a développé différentes applications web très utiles dans le cadre du club PAP chez nos amis français. Bertrand lui a proposé de travailler avec lui pendant l'hiver pour mettre au point une version particulière permettant de charger le fichier Openair généré par Flyxctools, le visualiser et effectuer simplement des modifications de ces zones, juste en cliquant sur une carte et ainsi activer ou désactiver une zone aérienne. Cet outil a par la suite été renommé FAT (Friendly Airspace Tool *): "Friendly" en raison de son utilisation intuitive, simple et quand-même puissant pour tout pilote comme aide pour les cross xc (briefing, débriefing,...).

J'ai pris quelques semaines pour tester le concept dans la vie réelle, avant d'essayer d'étendre le processus à d'autres:

- Prendre un fichier Openair de Flyxc.tools
- Le téléchargez dans le Friendly Airspace Tool (FAT)
- Contrôler et valider l'espace aérien vis-à-vis de sources officielles (e-AIP, Belgocontrol, DGAC,...)
- Poster le fichier validé en ligne pour que tous les pilotes l'utilisent.

OPENAIR VALIDATION TEAM

Au début de la saison de vol, un appel a été passé via la BPC pour trouver les pilotes intéressés à participer au processus de validation et ainsi faire partie d'une dynamique collaborative au profit de la communauté. Une brève introduction aux outils a été faite chez Bertrand (il a réitéré la formule une seconde fois en court d'année) et l'équipe (et le groupe Facebook) a été créée: Openair Validation Team.

Ce qui à première vue a semblé être un véritable défi, a commencé comme sur des roulettes... Bien sûr, de nombreuses questions sur l'espace aérien ont été soulevées, mais il existait une bonne dynamique entre les pilotes, désireux d'apprendre, posant les bonnes questions, mettant au défi Wim (et trouvant parfois des erreurs).

L'équipe de validation a grandi entre-temps et compte maintenant plus de 20 personnes. Certains sont très actifs, d'autres en profitent pour parfaire leurs connaissances pour se lancer le moment venu. La plupart peuvent maintenant se considérer comme disposant des connaissances pratiques nécessaires pour aider d'autres pilotes de cross-country.

Le fichier Openair est également utilisé comme référence pour d'autres compétitions telles que la BAPO et de nombreux crosseurs individuels en Belgique mais également en France. Il est aussi mis à disposition sur le calendrier de la Fédé éventuellement pour les pilotes étrangers en visite.

Pour la saison 2019, nous voulons continuer sur cet élan, mais quand même essayer d'encore améliorer certaines choses.

- Un exemple que nous avons à l'esprit, c'est d'ajouter cela comme un complément théorique et pratique au brevet de XC. Le nouveau pilote XC pourrait alors tirer parti des connaissances de l'équipe de validation Openair.
- Faire en sorte que le fichier validé se trouve à plusieurs endroits et encore plus facile à télécharger (même sur un déco avant de s'envoler).

Pour terminer, nous voudrions remercier non seulement toutes les personnes nommées ici plus bas pour leur implication, mais également les pilotes qui ont offert une partie de leur temps libre pour en savoir plus sur l'espace aérien et pour ensuite transmettre leurs connaissances à la communauté du vol libre:

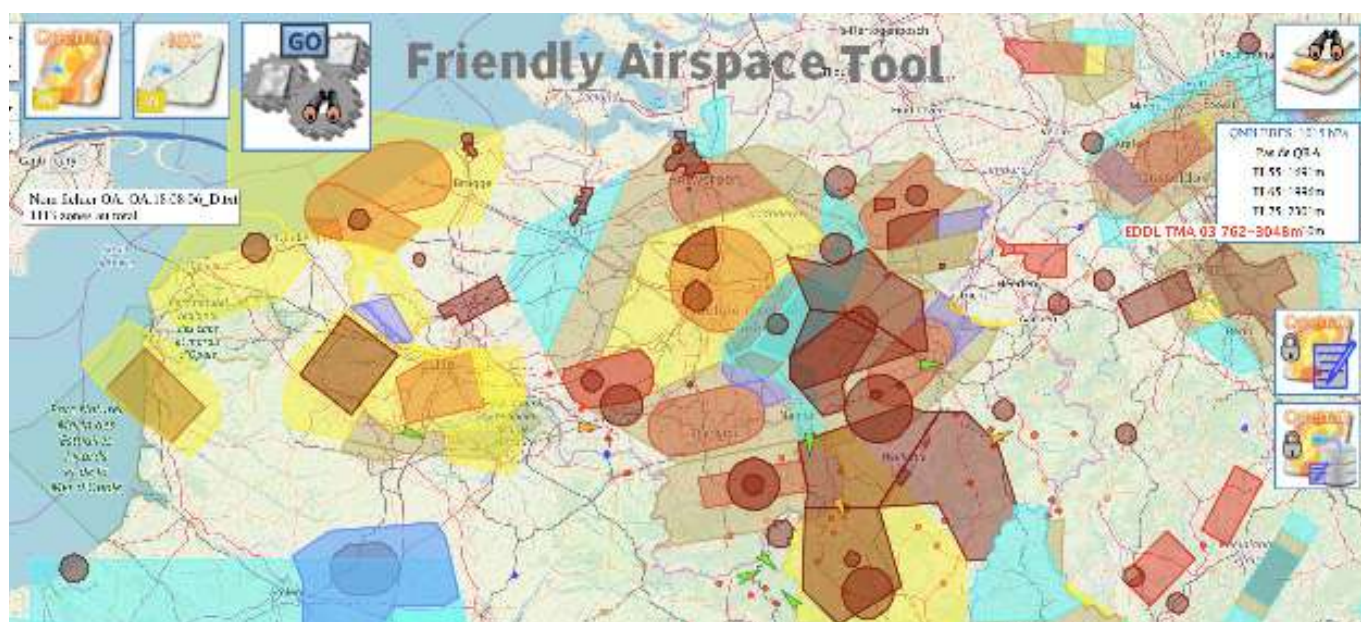
OPENAIR VALIDATION TEAM

Merci aux membres de l'équipe Openair Validation Team, certains d'entre eux qui ont fourni des informations inestimables grâce à leur connaissance de l'espace aérien, d'autres du travail qu'ils ont réalisé de jours en jours et encore d'autres d'être des étudiants enthousiastes:

Bertrand Fontaine
Marc Delongie
Didier Depireux
Sebastian Desmette
Philippe Vandevondele
Thierry Populaire
Bernard Bar
Vincent Treve
Jean-Marc Zadworny
Laurent Dermine
Rosanne Vaneeckhaute
Thibault Voglet
Wim Verhoeve
Pieter Roe

Benoit Pierard
Tom Rogie
Bram Declercq
Bert Adams
Olivier Georis
Frédéric Perissinotto
Stéphane De Roover
Quentin Debras
Patrick Martin
Olivier Krikorian

Marc



LE VORTEX KLUP, UN NOUVEAU CLUB EST NÉ EN BELGIQUE

Dans la turbulence générée par les incidents touchant l'espace aérien ces dernières années, un Vortex est apparu au sein d'un petit groupe de pilotes désireux de rebondir par une action positive. L'idée de créer un club était née. Les membres fondateurs sont des pilotes de niveau différent, certains visant des records de distances, d'autre à se faire simplement plaisir par un petit cross. La motivation commune est celle d'exploiter au mieux les journées tout en respectant l'espace aérien.

Chaque membre du club apporte sa pierre à l'édifice, par le partage de l'analyse des Notams, par le développement d'outils pour analyser ces Notams, par l'organisation d'événements, mais surtout en préparant les vols et en volant de la façon la plus respectueuse de la réglementation aérienne possible.

Cette volonté se traduit par l'engagement de chaque pilote de voler à l'aide d'une balise GPS permettant un « live tracking ». Tous nos vols sont donc publics (<https://lt.flymaster.net/bs.php?grp=2177>) , impossible de passer sous silence certains vols peu orthodoxes. A nous de faire tout notre possible pour rester réglo et être fier de notre trace ! Et si, malgré tout, une infraction est commise, une analyse de l'infraction et des causes qui y ont mené est le meilleur moyen d'éviter que l'erreur se reproduise.

Notre volonté est donc avant tout de s'amuser, de réaliser de beaux vols en respectant les règles (complexes !) du jeu. Il y a bien sûr en Belgique de nombreux autres pilotes qui respectent l'espace aérien en dehors de notre petit club. Nous n'avons pas le désir ni la vocation de jouer les donneurs de leçon. Nous serions déjà très heureux de contaminer quelques pilotes de plus par cet état d'esprit.

Si vous êtes curieux de découvrir notre club, ses membres, ses activités, ses projets et les outils en développement ainsi que les vols les plus intéressants réalisés lors de cette première année d'existence, n'hésitez à visiter notre site www.vortexklup.be , et pourquoi pas... rejoignez-nous !

J'ai rêvé ce vol, je vole ce rêve...

Paul Schmit

PROJET D'ESSAI MILFAG

Le 21 juin 2011, le CNVV (Centre National de Vol à Voile) et le RBAC (Royal Belgian Air Cadets) ont conclu et signé une "Letter of Agreement" avec COMOPSAIR (Force aérienne Belge) concernant la possibilité de voler pendant les heures d'activité militaire dans des zones limitées d'espace aérien contrôlé, nommés zones MILFAG (Military Low Flying Area class Golf).

L'accès à ces zones est limité aux Belgian Air Cadets et/ou l'aérodrome de Saint-Hubert et est soumis à une procédure très stricte concernant l'altitude maximale autorisée et les temps d'activation. Les planeurs doivent rester en contact avec le directeur de vols et/ou la tour de contrôle qui doit savoir rappeler les planeurs à tout instant.

Le Vortex Klup a réussi à négocier un projet d'essai pour 2019, période pendant laquelle quelques pilotes de parapente sélectionnés seront autorisés à voler dans ces zones d'espace aérien contrôlés, dans le but d'évaluer la possibilité d'étendre cela à un plus grand groupe dans le futur.

Nous voudrions insister sur le fait que cette autorisation (obtenu moyennant un contrat signé avec toutes les parties concernées) ne s'applique qu'à une poignée de pilotes sélectionnés soumis à des conditions et procédures très spécifiques, et que les vols de ces pilotes ne peuvent en aucun cas constituer une excuse pour d'autres pilotes de parapente de voler dans ces zones.

Le succès de ce projet d'essai est dans l'intérêt de la communauté parapentiste belge dans son entièreté et pas seulement au profit des pilotes participants. Les pilotes ne faisant pas partie de ce projet d'essai qui essayeraient d'utiliser les zones MILFAG sans autorisation, causeront l'annulation immédiate du projet d'essai et pourront causer des graves répercussions pour l'activité de parapente en Belgique dans son entièreté.

Info: Wim Verhoeve.

QUESTIONS / REPONSES MILFAG

- "Fédé": Bonjour Wim, beaucoup de nos membres te connaissent bien, mais les plus jeunes ou les moins "crosseurs" n'ont pas ce plaisir. Peux-tu te présenter en 2-3 mots?

Je vole en parapente depuis plus au moins 20 ans. Après 5 stages avec des écoles françaises en France, j'ai progressé en Belgique avec l'aide des clubs 'Cumulus Hoppers' et 'Pointe Ardennes Parapente' dont je suis toujours membre aujourd'hui. Après mon accident de parapente en 2005 (et oui, comme pas mal d'entre nous, j'ai dû l'apprendre à la dure) j'ai fait de la compétition de décembre 2005 jusqu'à aout 2011. Depuis l'interdiction des voiles non homologuées en compétition, je me concentre sur le vol de distance (dite XC) en plaine chez nous.

- "Fédé": Wim tu ne fais plus de compétition mais tu te dédies aux Cross et ta passion, et ton combat, sont de faire des cross ambitieux en respectant scrupuleusement les espaces aériens. Peux-tu nous expliquer en quelques mots pourquoi cela est si important, voir vital pour le vol libre Belge?

Le parapente trouve ses origines auprès de quelques parachutistes qui cherchaient un moyen moins cher pour s'entraîner, en s'envoyant en l'air à Mieussy en France. L'époque où le parapente consistait principalement à raser une pente avec des chiffons à 10 caissons est loin derrière nous.

Toutes les voiles modernes, même les voiles pour débutants, ont des très bonnes performances. Quand il y a 20 ans les pilotes expérimentés volant chez nous en Belgique étaient content de pouvoir rester en l'air plus que 30 minutes et réaliser un cross se faisait très rare, aujourd'hui, les débutants réalisent souvent leurs premiers cross chez nous à peine quelques mois après leur premier grand vol.

Du coup, même si le nombre de membres FBVL stagne, le nombre de pilotes qui volent en Belgique augmente chaque année. On se retrouve en l'air avec de plus en plus de monde, bien plus souvent qu'avant et sur des distances de plus en plus grandes, avec (il faut bien le reconnaître) très peu de contraintes, c'est-à-dire, pas d'immatriculation, pas d'examen médical, pas de brevet d'état ... tout ça sur un territoire où l'espace aérien est le plus compliqué de toute l'Europe.

Vu le nombre actuel de pratiquants chez nous il n'est plus possible de se cacher. La devise 'pour vivre heureux vivons cachés' n'est plus tenable. On est simplement devenu trop visible pour rester caché.

Si on veut conserver la situation avantageuse d'autorégulation, il faut faire preuve que notre professionnalisme évolue au même rythme que nos performances et qu'on s'inscrit dans la culture de l'aviation en Belgique comme des vrais pilotes responsables.

Sans un respect rigoureux de l'espace aérien, on risque de se faire imposer des règles très contraignantes dans le seul but de dissuader l'activité, comme c'est le cas par ex. avec les paramoteurs, les drones ou les zones TMZ (Transponder Mandatory Zone) en Hollande.

QUESTIONS / REPONSES MILFAG

- "Fédé": Peut-être certains l'ignorent, mais tu fais partie de ce groupe de passionné qui a mis sur pied ce super outils qu'est le "FlyXC.Tools", qui sert de base à la préparation des vols cross, et depuis 2018, également à certaines compétitions, comme la BPC, le BAPO.

Olivier Gosselet et moi ont commencé le développement de FlyXC.Tools en octobre 2014. L'incident de « la voile rouge à Bertrix » au printemps de la même année avait démontré qu'il y avait un réel besoin d'outils pour mieux préparer les vols de distances. Nos GPS utilisent un format appelé « OpenAir » pour les zones aériennes qui contient la description géographique des zones. Malheureusement le format ne permet pas d'encoder les jours/heures d'activation des zones. On a mis en place une plateforme qui génère un fichier OpenAir par jour avec uniquement les zones actives sur base de l'information dans l'AIP (Aeronautical Information Publication) enrichi avec les NOTAM (NOTice To AirMen) du jour. Depuis 2018 on a une équipe qui partage le travail de vérifier et valider le fichier OpenAir généré par FlyXC.Tools et de le publier sur le site de la FBVL et le BPC. Cette équipe consiste entre autres de Stephane De Roover, Philippe Vandevondele, Marc Delongie, Olivier Géoris, Fred Peri et pleins d'autres que je remercie beaucoup pour ce travail ainsi leur engagement.

- "Fédé": Avec ce même groupe tu continues ton combat pour "ouvrir" notre terrain de jeu. Vous avez en effet un accord pour tester, avec ce groupe "pilote", l'utilisation des MilFAG. Peux-tu nous expliquer brièvement ce que sont ces MilFAG?

En octobre 2014 j'ai également commencé à négocier avec les autorités au nom d'un groupe de pilotes conscient de l'importance de respecter rigoureusement les limites de l'espace aérien dans le but d'obtenir un plafond plus haut en semaine. Entre temps le groupe d'origine n'existe plus, mais est en quelque sorte à la base de Vortex Klup, un club de parapente agréé FBVL depuis peu.

Ces négociations ne progressent malheureusement pas beaucoup. Il y a une proposition concrète de la FCFVV sur la table depuis plusieurs années, mais on n'arrive pas à obtenir l'accord de toutes les parties. Néanmoins, en attendant une solution plus générale, j'ai obtenu un accord pour évaluer avec un groupe « pilote » l'utilisation des MilFAG.

Les MilFAG (Military Low Flying Level Areas Golf) sont des zones qui ont été négocié par la CNVV en 2011 permettant de voler dans de l'espace aérien contrôlé par les militaires en semaine pour autant que les opérations militaires le permettent et sous des conditions et des règles très strictes. Contrairement au zones LFAG (Low Flying Level Areas Golf) le weekend (négocié à l'époque par la LVZC avec Belgocontrol), les procédures d'activation des MilFAG sont en fonction des exercices militaires et les zones peuvent être désactivées à n'importe quel moment, ce qui nécessite un contact permanent entre les pilotes en l'air et les militaires et un suivi rigoureux des procédures et consignes.

QUESTIONS / REPONSES MILFAG

- "Fédé": Maintenant que nous savons ce que sont ces MilFAG, et sachant que notre espace aérien est déjà compliqué, peux-tu nous dire pourquoi c'est intéressant pour nous, pilotes, de pouvoir pè un jour les utiliser?

Malgré les nombreuses contraintes (tant qu'au niveau des pilotes, le matériel et suivi des procédures) les MilFAG permettent avant tout de voler plus haut que la limite générale de 4500ft AMSL en semaine. L'intégration dans les MilFAG nous met également comme un partenaire sérieux au cœur des procédures et discussions avec les autorités et augmente la légitimité de la FBVL et démontre l'efficacité de son autorégulation. Ça rajoute aussi du poids au niveau de la proposition de la FCFVV pour une solution long terme plus simple.

- "Fédé": Etendre notre terrain de jeu, c'est un super objectif. Mais pourquoi cette phase test et pourquoi il est vital que nos membres "crosseurs" respectent l'accord avec les autorités ? Car j'imagine que si le test se passe bien, on pourra aller de l'avant, mais que se passerait-il si ce n'est pas le cas?

Les MilFAG sont des zones dans l'espace aérien contrôlé par les militaires. Il va de soi que l'enjeux pour les militaires est énorme. Un non-respect des contraintes ou simplement une mauvaise communication voir petite malentendu peut avoir des conséquences graves allant d'une annulation d'une opération militaire jusqu'à un accident grave ou mortel.

Les militaires ne s'y prennent donc pas à la légère. Avant de passer au projet pilote en 2019, le Vortex Klup a déjà dû faire preuve pendant 2018 d'un respect inconditionnel de l'espace aérien via le livetracking. 2019 sera une période d'évaluation pour une groupe de pilotes limités (nominatif !) et servira également à évaluer et améliorer les procédures mises en place. Tout est réglé avec un contrat signé, qu'ils peuvent annuler à n'importe quel moment sans préavis en cas de soucis.

Si tout se passe bien, on peut espérer convertir le contrat sur le projet d'évaluation dans un contrat définitif pour un groupe plus large, voir l'entièreté de la FBVL.

En revanche, si ça se passe mal, à part le risque réel d'un accident grave, on risque également de perdre toute crédibilité, même s'il s'agit d'un pilote qui ne fait pas partie du projet. Non seulement vis-à-vis des militaires mais également vis-à-vis de nos alliés 'planeur' et même la DGTA. Une conséquence directe pourrait être qu'on nous retire la situation avantageuse d'autorégulation dont je parlais plus haut avec comme conséquence pleins de contraintes administratives et frais supplémentaires pour tous. Les enjeux sont donc énormes.

- "Fédé": Tout le monde comprend maintenant bien votre démarche profitable à terme à nous tous, et l'importance de respecter cette phase test. En pratique, que peux-tu dire à nos membres ? Quels comportements, quelles actions attendez-vous d'eux (vous = groupe test)? Préparez vos vols.

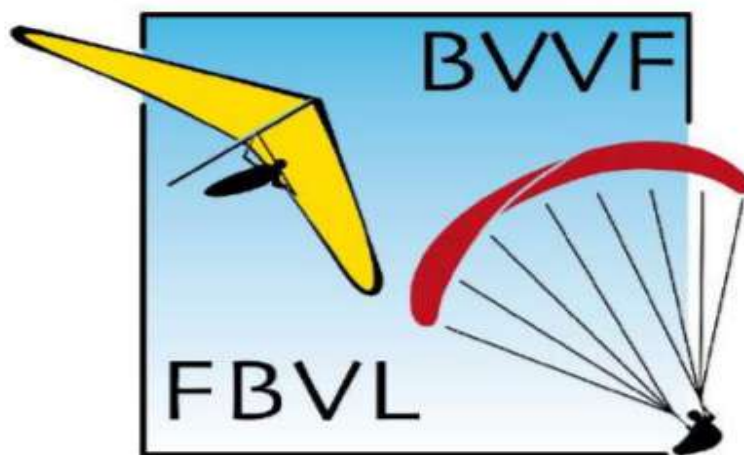
...

QUESTIONS / REPONSES MILFAG

Respectez scrupuleusement les restrictions au niveau espace aérien. Utilisez les outils qu'on met en place. Validez vos vols vous-même pour voir s'il y a eu des infractions. Ne cachez pas les infractions, mais partagez vos erreurs afin de les éviter par après.

L'erreur est humaine. Il n'est pas grave de faire des erreurs pour autant qu'ils servent à s'améliorer.

Les militaires et les autorités veulent qu'on s'inscrive dans « la culture juste » dans laquelle les personnes ne sont pas punies pour leurs actions, omissions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés.



CONCERNANT NOTRE RESPONSABILITÉ COMMUNE DE PRÉVENTION

Comme vous le savez sans doute déjà, un accident grave a récemment tristement entaché la réputation du site de Coo. A côté de cet événement particulièrement lourd de conséquences, on ne peut ignorer que d'autres incidents ont malheureusement lieu de manière récurrente dans notre petit monde du vol libre.

Si certains restent heureusement bénins, d'autres peuvent changer voire détruire des vies ou encore compromettre l'exercice de notre activité.

On entend souvent dire qu'un accident peut toujours arriver. C'est sans doute vrai, mais on constate la plupart du temps que son origine est une erreur humaine qui aurait pu être évitée. Pire encore, on entend aussi fort régulièrement dire ensuite, lorsqu'il est trop tard: "il fallait s'y attendre", "cela devait arriver", "la chance a des limites" ou encore "je l'aurais bien dit".

Parce que, effectivement, l'erreur qui cause l'accident est rarement la première. Qu'elle soit due à un manque d'expérience, un non-respect des règles ou un comportement globalement inapproprié, elle a généralement été précédée par d'autres et souvent devant d'autres pilotes qui "l'avaient prévu" mais n'ont rien dit.

Lorsqu'on demande ensuite pourquoi personne n'a réagi, les réponses habituelles sont: "je ne suis pas supposé faire de remarques à un autre pilote", "c'est (c'était) un pilote autonome, je n'ai (n'avais) rien à lui dire", "il était supposé le savoir" ou, en résumé: "ce n'est pas mon rôle" voire même: "ce n'est pas mon problème".

Dans la foulée, on entend aussi bien souvent, comme pour se dédouaner: "c'est inacceptable", "ça va nous amener des ennuis", "la fédé aurait dû intervenir, elle édicte des règles mais ne les fait pas respecter". Ceci est tout à fait exact si on considère que "la fédé" c'est chacun d'entre nous, d'entre vous, et non pas le seul conseil d'administration comme on le sous-entend souvent. Le conseil a certes un rôle à jouer et doit être averti dans les cas extrêmes ou en dernier recours, mais les premiers à DEVOIR intervenir sont les pilotes qui assistent aux premières erreurs manifestes.

Soyons toutefois bien clairs avant d'aller plus loin: le but de cet article n'est certainement pas d'inciter au harcèlement ou à la délation. Ce n'est pas non plus une carte blanche pour toutes les critiques abusives ou le lancement d'une chasse aux sorcières.

Non, le but de cet article est plutôt d'essayer de conscientiser chacun sur le rôle qu'il peut activement jouer pour prévenir certains accidents graves. En effet, ne pas agir si on sait pertinemment que quelqu'un risque de manière évidente son intégrité physique ou celle des autres est criminel, car on est tous supposés porter assistance aux personnes en danger.

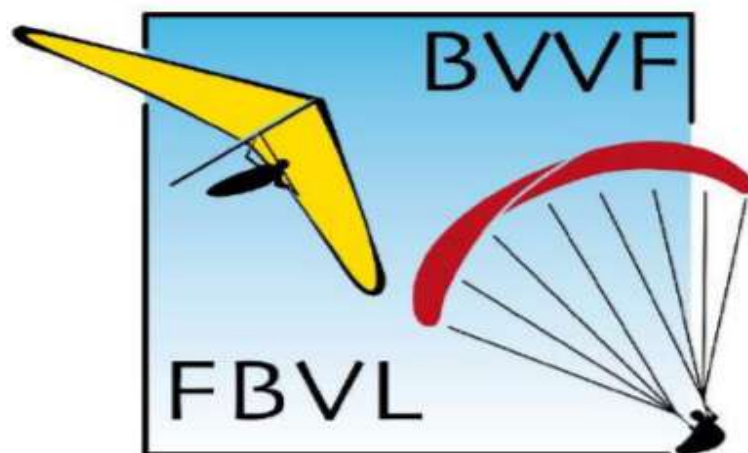
CONCERNANT NOTRE RESPONSABILITÉ COMMUNE DE PRÉVENTION

On ne peut certes pas tout empêcher ni ligoter les gens, mais un petit conseil à un débutant en difficultés est un bon début qui peut l'aider à progresser et lui éviter le pire - il y a suffisamment de pilotes compétents pour cela. Rappeler gentiment à un pote un peu trop téméraire qu'il n'est pas invulnérable et exagère parfois est une preuve d'amitié qui le fera peut-être réfléchir avant qu'il ne soit trop tard. Signaler le cas échéant à un passager biplace que son pilote n'est pas assuré correctement ou breveté l'incitera probablement à la prudence et à rechercher un autre pilote en règle - ils ne manquent pas. Informer un "élève" que son "moniteur" n'en est pas un et ne respecte pas les règles de sécurité les plus élémentaires lui permettra éventuellement d'arrêter à temps sa "formation" pour la reprendre au sein d'une structure adéquate qui l'aidera à réaliser son magnifique rêve de vol plutôt que de le voir définitivement brisé sur un lit d'hôpital...

Et enfin, bien entendu, chacun doit surtout, avant tout, avoir la sagesse d'évaluer - et corriger, le cas échéant - ses propres actes. Nul n'est parfait ou infaillible...

Bons vols à tous, en sécurité!

Patrick



RANKING IS KING

Top 5 Mondial Parapente

Source tops : WPRS 1er décembre

http://civlrankings.fai.org/?a=326&ladder_id=3&ranking_date=2018-12-01&

rank	name	nation	points
1	Torsten Siegel		391.9
2	Jurij Vidic		375.5
3	Ulrich Prinz		365.1
4	Charles Cazaux		357.7
5	Julien Wirtz		357.3

Top 10 Belges Parapente

rank	name	points
1	Lode Spruyt	173.8
2	Francis De Bruyn	169.3
3	Joeri Bal	148.8
4	Thibault Voglet	114.0
5	Aron Michiels	109.1
6	Philippe Broers	102.4
7	Wim De Croock	96.7
8	Pierre Therer	95.8
9	Nathanael Majoros	89.8
10	Marc Delongie	87.8

Top 5 Dames Parapente

rank	name	nation	points
7	Meryl Delferriere		342.7
28	Seiko Fukuoka Naville		293.9
92	Yael Margelisch		225.9
141	Laurie Genovese		198.5
145	Keiko Hiraki		196.0

Top 5 Dames Belges Parapente

rank	name	points
1	Rosanne Vaneeckhaute	48.8
2	Lies Coddens	3.7
3	Dorothee Deneubourg	2.5
4	Kelly Lardinois	2.3
5	Olga Reznikova	0.3

Top 5 Sport Belge Parapente

rank	name	points
1	Nathanael Majoros	89.8
2	Quentin Debras	81.3
3	René Bosman	79.5
4	Koen Michiels	79.4
5	William Vanaudenhove	75.1

Champions de Belgique Parapente

St-Jean-Montclar 2018 - <https://airtribune.com/bpo2018/results>

Catégorie	Nom	Pays
Messieurs	Yury Mishanin	
Dames	Rasa Grigoraitiene	
Serial	Francis De Bruyn	
Sport	Stan Radzikowski	

Champions Belges Parapente

St-Jean-Montclar 2018 - <https://airtribune.com/bpo2018/results>

Catégorie	Nom
Messieurs	Francis De Bruyn
Dames	Karliën Engelen
Serial	Francis De Bruyn
Sport	Sepp Inniger

Champions BAPO

Source <https://airtribune.com/bapo2018/results>

#	Name	Total
1	Lode Spruyt	3325
2	Francis De Bruyn	3310
3	Thibault Voglet	3101
4	Aron Michiels	2983
5	Iwan van Staveren	2701

LE DOSSIER SITES - ROCHEFORT

Voici pour ce dernier FLY! de l'année le troisième dossier de la série dédiée à nos sites belges.

Pour rappel, dans cette série, nous abordons 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 feuillets, 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 - ROCHEFORT



Pour ce troisième dossier "sites", nous allons aborder celui du "Rond du Roy" à Rochefort. Fort proche (25 km) et avec la même orientation (nord) que celui de Beauraing auquel nous avons consacré notre dossier précédent (voir Fly! 114), il reste pourtant moins célèbre et très certainement moins fréquenté que ce dernier. Il est en effet régulier que seule une poignée de pilotes s'y retrouvent pendant qu'on se bouscule à Beauraing. Quant à savoir si cette préférence marquée est justifiée, ce sera à chacun de répondre à cette question en fonction de ses besoins, envies ou des conditions du moment. Le but de ces articles n'est en effet pas de comparer qualitativement les sites mais de mettre en évidence leurs spécificités propres, afin d'aider à faire un choix pertinent. Examinons donc les particularités de celui-ci...

Présentation générale

Le Rond du Roy combine une série de qualités très intéressantes pour un site de vol. Situé aux portes de la ville de Rochefort, il est malgré tout bien à l'écart de toute habitation. A proximité du décollage qui est au milieu des bois, il n'y a absolument aucune maison et seulement une ou deux en bordure du terrain d'atterrissage, mais celui-ci est tellement grand qu'il est peu probable qu'un quelconque "riverain" puisse être importuné par nos activités.

Rendez-vous sur le site de la fédération pour les détails sur les espaces aériens
https://www.fbvl.be/flying_sites/rochefort/

LE DOSSIER SITES - ROCHEFORT

Sans problèmes de voisinage et par ailleurs sans dangers particuliers, le site n'est pas non plus affublé d'un règlement plein de contraintes spécifiques.

Un autre point très positif et important est la grande facilité d'accès. En effet, tant le décollage que l'atterrissage sont accessibles par des routes "en dur" et disposent de parkings juste à côté, qui sont largement suffisants même lors des jours d'affluence. De plus, la route en voiture relativement courte rend la navette globalement très rapide, ce qui n'est pas toujours le cas ailleurs. Le site est donc particulièrement adapté pour ceux qui ont beaucoup de matériel (deltistes, biplaceurs, revendeurs...), pour enchaîner les petits vols (débutants, élèves, tests de voiles...) ou encore pour ceux qui auraient plus de difficultés à se déplacer. En dehors du vol libre, le Rond du Roy est aussi un point de vue et un lieu de rencontre et de promenade prisé. En été, il est fréquent que des groupes de personnes des environs s'y retrouvent pour faire la fête sur l'espace bien aménagé entre le parking et le décollage. Parfois, ce sont des parapentistes qui traînent un peu en fin de journée et font de même... Durant les week-ends de beau temps, beaucoup de gens viennent aussi profiter de la vue et - si nous sommes là également - nous regarder décoller.

Le site est donc une excellente vitrine pour notre activité et offre une belle opportunité pour les biplaceurs qui le souhaitent de la promouvoir en proposant des vols aux personnes de passage. Par contre, le nombre parfois important de touristes qui ignorent tout du vol libre et des impératifs de décollage, éventuellement accompagnés de jeunes enfants qui courent partout, nous impose de faire particulièrement attention lors de toutes nos manœuvres.

Un site pour débutants?

Comme on l'a rappelé dans notre dossier précédent, le brevet de pilote est obligatoire depuis quelques années pour voler à Beauraing, ce qui en exclu en principe les pilotes débutants et peu expérimentés. Il est donc logique que Rochefort, géographiquement proche et avec une orientation identique, mais sans exigence de brevet et avec un règlement moins contraignant, les intéresse beaucoup. Il est dès lors légitime - et souhaitable! - qu'ils puissent déterminer si ce site qu'ils ne connaissent peut-être pas encore - ou mal - est adapté à leur niveau. De leur côté, les brevetés préfèrent par contre souvent voler à Beauraing parce que... eh bien, ils peuvent!!! Il y a aussi évidemment les habitudes et préjugés qui leur font à priori éviter ce site qu'ils considèrent "exigu", "pour débutants" et globalement "moins bon", bien que souvent pourtant - de leur propre aveu - ils ne le connaissent pas (ou plus) trop bien.

On en arrive donc souvent à avoir sur ce site une proportion plus importante qu'ailleurs de pilotes moins expérimentés qui, sans quelques habitués en quête de tranquillité, risqueraient bien de s'y retrouver livrés à eux-mêmes et donc potentiellement en danger.

LE DOSSIER SITES - ROCHEFORT

En effet, ce sont principalement les conditions du moment qui déterminent si un site est adapté au niveau d'un pilote ou pas. Rochefort a tout pour être un site facile pour les débutants: décollage plutôt large et dégagé, atterrissage énorme et tout proche... des écoles viennent d'ailleurs parfois y faire voler des élèves. Ceci étant, il peut aussi (comme tout autre site d'ailleurs) devenir plus exigeant ou même tout à fait inapte au vol, quel que soit le niveau.

Si c'est en théorie la responsabilité de chaque pilote d'évaluer les conditions, les plus novices n'ont pas toujours une expérience suffisante pour le faire correctement et ont besoin d'apprendre auprès des "anciens". Donc, si vous êtes débutant, veillez à compléter votre analyse auprès d'autres pilotes plus expérimentés et, si vous êtes dans cette dernière catégorie, soyez indulgents avec ceux qui n'ont pas encore eu le temps d'apprendre. Souvenez-vous, vous êtes aussi passés par là.



Aerologie

Le site est situé à proximité immédiate de Rochefort, sur une crête assez courte et raide qui surplombe un méandre de la Lomme. Le terrain descend doucement à gauche du décollage et, à droite de celui-ci, monte un peu jusqu'à une combe assez large avant de redescendre à nouveau vers la ville. Devant le décollage, la vallée est assez large et dégagée avec un relief qui reste plus bas sur une grande distance, mais sans être pour autant plat ou uniforme.

On peut donc s'attendre à une aérologie généralement saine et peu surprenante dans des conditions relativement faibles mais qui pourra être facilement perturbée avec un vent plus soutenu ou une instabilité plus importante. Ces perturbations ne sont en principe pas exceptionnelles mais les pilotes moins expérimentés qui fréquentent le site devront quand même être particulièrement attentifs aux conditions du moment. En cas de doute, il ne faut surtout pas hésiter à demander un avis à d'autres pilotes qui connaissent mieux le site et, si le doute persiste, il vaut mieux s'abstenir.

LE DOSSIER SITES - ROCHEFORT

Dynamique

La forte pente de la crête offre un bon rendement et permet assez rapidement de tenir en dynamique, même avec un vent relativement faible. Malheureusement, le faible dénivelé et le relief qui descend assez rapidement de chaque côté du décollage rendent l'espace rentable plutôt exigu. Si on est plusieurs en l'air dans des conditions un peu "limite", il peut devenir vite très difficile de s'y maintenir. Dans tous les cas, le plus important est la sécurité, donc: bien marquer ses intentions, respecter les priorités et, surtout, ne pas avoir de honte à aller poser si cela semble trop "dense"!

Vent et turbulences

En cas de vent (plus) fort, les ruptures de pente assez fortes pourront provoquer des rouleaux, principalement en arrière de la ligne de crête et dans le bas de la pente. De plus, comme on l'a vu plus haut, le relief relativement irrégulier du fond de vallée provoquera aussi fort probablement son lot de turbulences et perturbations et des conditions "thermiques" pourront bien entendu encore renforcer brusquement tous ces phénomènes.



Dans ces conditions, il faut donc naturellement éviter de passer au-dessus de la ligne de crête sans une altitude largement suffisante, sous peine de se retrouver coincé, éventuellement plaqué au sol, et terminer - au mieux - lamentablement pendu dans un arbre. De même, si on se retrouve à faible hauteur ou à un endroit qui ne "porte" pas, il faut bien anticiper sa trajectoire pour pouvoir parvenir au terrain en "tenant" sa voile; on n'a pas toujours l'opportunité d'accélérer comme on le souhaiterait ou une voile suffisamment performante.

Vent de travers

Un vent de tendance légèrement "ouest" ne devrait en principe pas poser de problèmes pour le décollage et le vol même s'il ne faudra sans doute pas trop compter sur un soutien dynamique efficace.

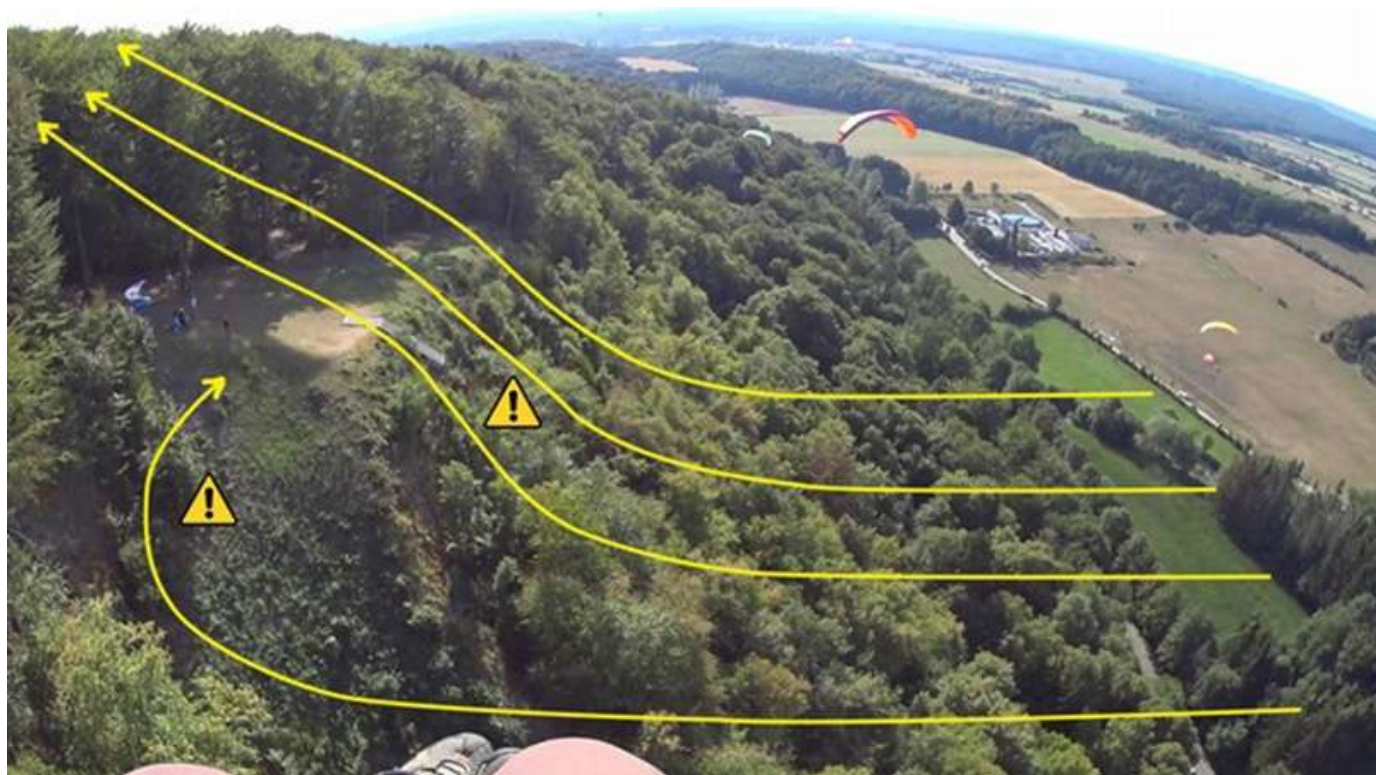
Une tendance "est" par contre, bien que souvent gérable, sera potentiellement plus critique. Si elle est marquée (au-delà de NNE) avec un vent un peu fort, le relief qui monte à droite du décollage pourra provoquer des turbulences et il faudra se méfier d'éventuelles fermetures en phase de décollage. Ce risque mis à part, la masse d'air en provenance du NE sera aussi bien souvent plus perturbée, de par son passage au-dessus de la ville et des reliefs plus élevés de ce côté. De toute façon, dans la grande majorité des cas, il sera intéressant d'aller chercher le meilleur rendement dynamique dans la combe à droite mais l'espace y est limité et on est plus loin de l'atterrissage.

Thermiques

Lors de conditions favorables, le site est propice aux thermiques mais, lorsqu'il n'est pas possible de "tenir" en dynamique, le faible dénivelé du site ne laisse que très peu de temps pour en trouver un même si, le terrain étant proche, on peut éventuellement se permettre de "gratter" - et parfois se "refaire" - **un peu** plus bas que sur d'autres sites. La solution? Décoller au bon moment, dans un "cycle". Un brusque renforcement du vent au décollage peut être un bon indicateur mais limité et qui peut donc régulièrement décevoir. L'idéal est bien entendu d'observer... pour commencer, les autres voiles déjà en l'air! C'est indéniablement la meilleure indication si on ne fait pas le "fusible". Sinon, analyser les mouvements et leur évolution dans les arbres un peu partout. Il y a souvent des déclenchements qui se marquent dans les arbres près des premières maisons. C'est un peu loin pour y aller directement mais parfois le thermique dérive vers le décollage. L'agitation des arbres du bas de la pente peut aussi permettre d'anticiper le "bon moment"; malheureusement, la rupture de pente ne permet pas de l'observer en position "prêt à partir".

En cas d'instabilité, les déclenchements thermiques provoquent souvent des changements rapides de direction du vent. En phase d'atterrissage, il faut donc anticiper cette éventualité pour éviter de se laisser surprendre et construire son approche en gardant la faculté d'adapter son cap si nécessaire.

Décollage



Le décollage de Rochefort était anciennement fort exigü, les hauts arbres laissant à peine l'espace nécessaire pour installer 2 ailes. Ce temps est heureusement révolu depuis qu'il a été considérablement élargi il y a déjà quelques années. Aujourd'hui, il n'y a plus que durant quelques rares journées d'affluence que certains doivent encore attendre un peu ou se contenter d'un petit coin moins confortable pour décoller.

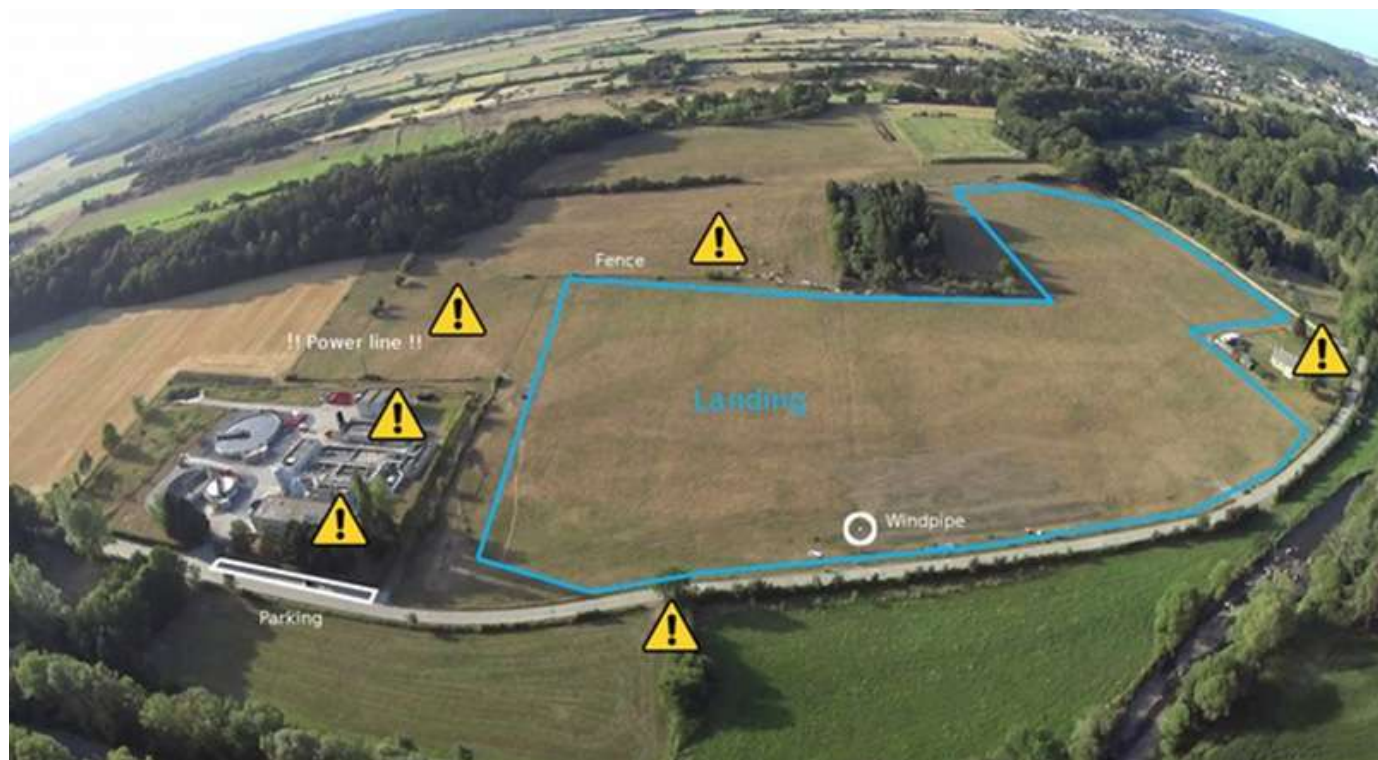
La rupture de pente très importante en fait vraiment un décollage de type "falaise". Il faut donc absolument avoir un bon contrôle de son aile et suffisamment de portance pour décoller AVANT de l'atteindre. Par vent très faible ou nul, il sera dès lors avantageux de se placer plutôt sur la droite et bien en arrière pour avoir plus de recul pour accélérer.

Une autre conséquence de cette rupture de pente brusque est le "rouleau" qu'elle provoque et qui laisse la voile au sol déventée. Il est particulièrement marqué avec un vent plus fort et il n'est pas rare de ne ressentir aucun vent en se tenant debout à quelques mètres du bord alors que la manche à air, les petites flammes et la végétation indiquent toutes un vent soutenu. Il y a alors un risque certain de se faire arracher par son aile si, après la bonne impulsion nécessaire pour initier le gonflage, on ne gère pas bien sa montée. Prudence donc, les arbres sont proches, le sol est dur et la pente est abrupte...

LE DOSSIER SITES - ROCHEFORT

Pour élargir le décollage sur la droite, on a coupé toute la végétation dans la pente de ce côté et cela a malheureusement eu l'effet pervers de dégager / accentuer également la petite combe qui se trouve à cet endroit. Si cela permet aujourd'hui de décoller jusqu'à une orientation NE ou de poser au décollage quand les conditions s'y prêtent, cela provoque aussi presque en permanence une tendance "est" au décollage, même lorsque le vent est bien "face". Cet effet de "retour" est heureusement souvent léger et surtout sensible à droite du décollage, mais il peut désagréablement surprendre en déviant l'aile ou même en provoquant une fermeture lors du gonflage. Danger, la vigilance est de mise!

Atterrissage officiel



Le terrain d'atterrissage officiel est gigantesque et situé juste devant le décollage. Personne ne devrait donc avoir le moindre problème pour l'atteindre et y poser en sécurité. Même lors de conditions thermiques, avec des "bulles" et sautes de vent pour contrarier l'approche, l'espace reste largement suffisant pour conserver une marge de manœuvre et atterrir correctement. Tous les types de prise de terrain sont bien entendu envisageables, mais il faudra cependant bien surveiller la manche à air pour avoir le temps de choisir et préparer la meilleure approche en fonction de la direction du vent. Comme on l'a déjà dit plus haut, celui-ci peut tourner parfois rapidement et il est donc utile de garder la possibilité d'adapter légèrement son axe de posé si nécessaire. On peut encore noter que le sol monte légèrement vers le nord et que le terrain se retrouve donc un peu sous le vent les jours où on vole sur le site. Cela n'est cependant sensible que par vent (très) fort et surtout sur la gauche du terrain qui remonte de manière plus marquée au fond, après le morceau de clôture.

LE DOSSIER SITES - ROCHEFORT

Atterrissage alternatif

On pourrait être tenté d'aller poser dans une des très nombreuses autres pâtures à proximité du site. Il faut cependant garder à l'esprit qu'aucune n'offre un quelconque avantage par rapport à l'atterrissage officiel. En dehors du fait qu'on n'a pas l'autorisation de les utiliser, la plupart sont soit petites, soit coupées par des barbelés, soit entourées d'arbres et donc turbulentes, surtout par vent fort. Comme elles présentent toutes plus de risques que le terrain officiel, celui-ci reste donc toujours à privilégier lors d'un vol local.

La remontée à pied

Comme on l'a rappelé plus haut, la navette pour remonter au décollage en voiture est facile et rapide, avec une route en bon état tout le long et des parkings confortables sur place. Malgré tout, remonter à pied peut parfois s'avérer nécessaire et beaucoup ignorent que cela peut aussi se faire relativement facilement et rapidement, sans faire le grand tour que l'on fait en voiture. Il existe en effet une passerelle pour traverser la rivière, juste en face de l'entrée de la station d'épuration, mais peu la connaissent car elle est cachée par les arbres et donc peu visible. Une fois de l'autre côté, le long de la route, on peut opter pour un chemin plus conventionnel mais beaucoup plus long en prenant à gauche jusqu'à l'entrée de Rochefort et un sentier qui remonte sur la droite.

Sinon, on peut prendre un autre "chemin", plus officieux et difficile au début, mais nettement plus court et rapide. Intéressé? Traversez la route tout droit en sortant de la passerelle, grimpez sur le mur en face et passez la clôture sans l'abîmer. Quelqu'un a eu la bonne idée de bricoler un système pour l'ouvrir et la refermer... pratique. Ensuite, monter la pente tout droit (enfin, le plus possible!). Il faut bien l'admettre, c'est plutôt dur au début, mais un peu plus haut la pente devient moins raide avant d'atteindre un sentier. A ce stade, courage, on a fait le plus difficile et le reste est de la promenade. Si on a maintenu son cap bien droit, il faut prendre ce sentier vers la droite pendant une cinquantaine de mètres avant un embranchement où il faut prendre à gauche. Ensuite, c'est tout droit en pente douce jusqu'au décollage. Au final, cet itinéraire un peu rude devrait permettre à la plupart des pilotes de remonter en 15 - 20 minutes, comme à Beuraing. Bonne marche...

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 Denis Lebrun pour son dévouement en tant que responsable du site. Il n'a pas ménagé son énergie pour l'entretenir, élargir le décollage, et en faire ce qu'il est aujourd'hui.

Et bien entendu, comme toujours, un grand merci à Alain Peraux qui a pris la relève pour entretenir méticuleusement ce site de Rochefort ainsi que de nombreux autres. De plus, comme les fois précédentes, il nous a également fourni de magnifiques photos pour illustrer cet article.

Mille fois merci, Alain! Bons vols à tous, à Rochefort et ailleurs!

INFORMATION IMPORTANTE SITE DE ZUYDCOOTE (59, FRANCE)

Ci-dessous un message important concernant le site de Zuydcoote, où une certaine forme de pratique sauvage a lieu avec de nombreux pilotes belges et français. Nous (= Club Razmotte) avons participé il y a 3 jours à une réunion avec la mairie de Zuydcoote suite à de nombreux débordements.

Nous négocions actuellement un site officiel de soaring mais il faut avant tout respecter les réglementations . Merci d'avance.

Cordialement, Jean-Pierre Montuelle, membre du CD Razmotte.

Des parapentistes belges et français ont été contrôlés et verbalisés récemment sur la plage / Dunes Marchand (c'est son nom) de Zuydcoote par les gardes départementaux du littoral et la gendarmerie.

La mairie de Zuydcoote (en charge de la plage) et le Conservatoire du Littoral (gestionnaire des Dunes) rappellent que **le parapente est interdit entre Zuydcoote et Bray-Dunes** :

- 1) La Dune Marchand est un Espace Naturel protégé interdit aux activités sportives depuis 1990, c'est un espace fragile qu'il faut préserver.
- 2) La plage elle-même est un espace public ouvert mais REGLEMENTE. La mairie prend un arrêté municipal pour interdire le parapente sur la plage côté Dunes Marchand
- 3) **Les contrevenants seront systématiquement sanctionnés**

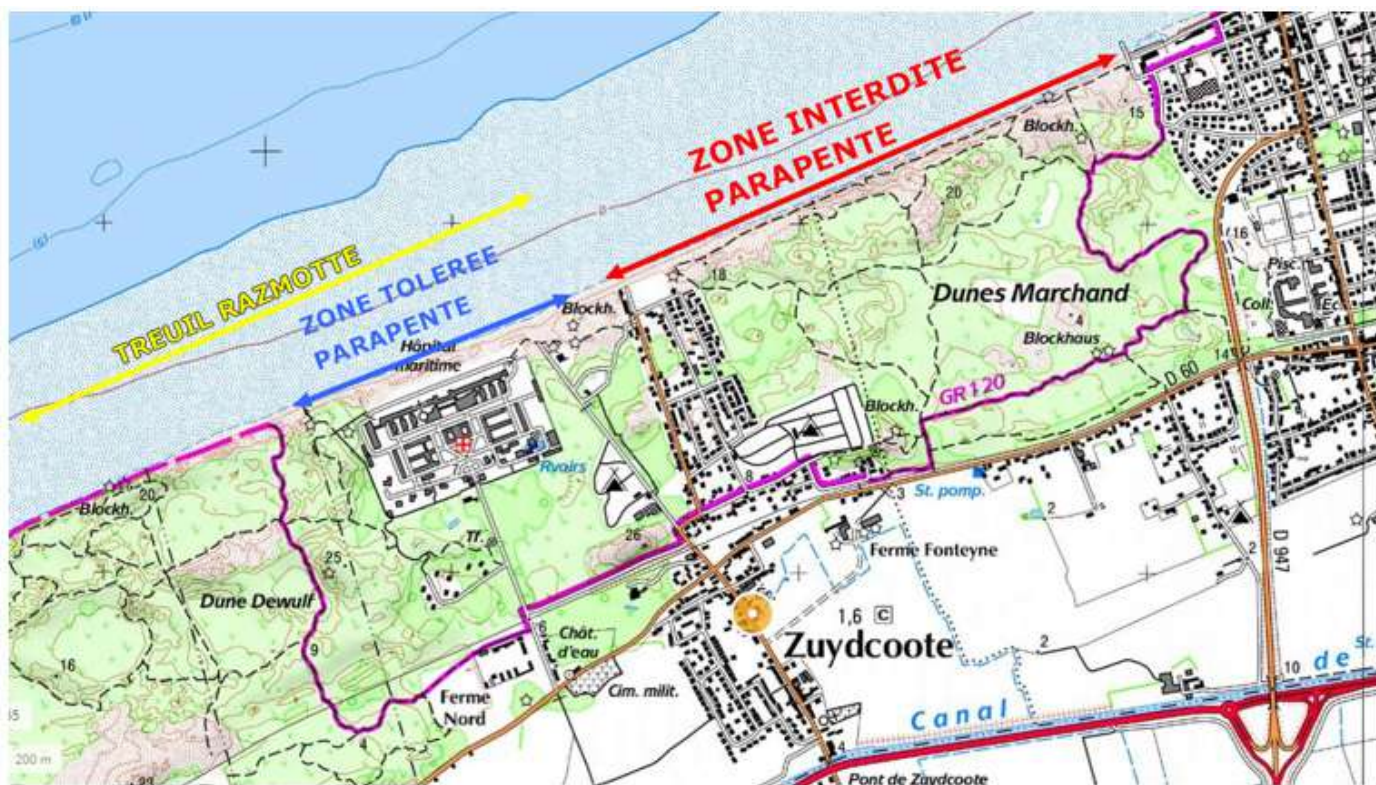
Certains ont cru pouvoir contester auprès de la mairie en s'appuyant sur l'existence d'un site officiel FFVL à Zuydcoote. Ce site existe bel et bien MAIS il s'agit d'un **site de treuil** et uniquement de treuil situé sur l'estran côté hôpital maritime, ce site est strictement réservé au treuil et véhicule du club RAZMOTTE et les vols s'effectuent au-dessus de l'estran (au moins à basse altitude).

Néanmoins, les autorités locales comprennent le besoin et d'ailleurs ne sont pas des opposants à la pratique du parapente. Le Vol de plage / Dune sera donc TOLERE par ces mêmes autorités dans un premier temps sur l'espace dunaire devant l'hôpital maritime situé à l'ouest du ponton de Zuydcoote. Le club Razmotte et la mairie de Zuydcoote doivent se revoir rapidement pour officialiser (ou non !) un site de pratique dans ce secteur. D'ici là le comportement des parapentistes sera observé de près et sera pris en compte dans cette négociation ...

Le club Razmotte compte donc sur le sens civique et la responsabilité de tous les parapentistes ! Les sites sont très rares dans notre région et la pratique fragile !

Merci d'avance.

INFORMATION IMPORTANTE SITE DE ZUYDCOOTE (59, FRANCE)



MARCHE & VOL : BELGIUM TEAM DANS L'AIRTOUR

En 2019 on remet cela, une nouvelle édition du Red Bull X-Alps, un événement biannuel qui fait rêver plus d'un parapentiste et coureur à pied « ultra ». Pour beaucoup d'entre nous c'est la haute messe du marche & vole: certains d'entre nous se mettent le long du parcours pour encourager les athlètes, d'autre se lèvent plus tôt le matin pour aller vérifier la position de leur favori, pour encore d'autres c'est la semaine par excellence pour beaucoup apprendre, pour voir comment volent nos pilotes favoris, quelles routes ils prennent et, soyons honnêtes, qui est éliminé et qui arrive à boucler la semaine ?

La dernière édition s'est déroulée comme un vrai thriller. Le gagnant des 5 dernières éditions est peut-être connu, mais il a maintenant quelques pilotes à ses trousses.

Est-ce que Chrigel (Maurer) montera en 2019 encore une fois sur la plus haute marche du podium, ou est-ce que Benoit Outters, Maxime Pinot, les frères Petiot ou disons l'ancien Antoine Girard lui mettront des bâtons dans les roues, ou encore, est ce qu'il y a une nouvelle génération de pilotes qui est prêt à reprendre le flambeau ?



Non, ce n'est pas une annonce commerciale pour l'édition prochaine du X-Alps en 2019, mais une introduction pour une passion partagée par Marc Delongie et moi-même.

C'est cette passion pour le marche & vole et les Alpes qui nous fait descendre tous les deux ans dans les Alpes et plus spécifiquement en Chartreuse où l'Airtour démarre.

Les années impaires, c'est le Red Bull X-Alps qui a lieu, et les années paires il y a des compétitions marche & vole semblables comme l'Airtour et le X-Pyr. Ce sont des compétitions où les athlètes qui rêvent des X-Alps peuvent se prouver et ainsi obtenir leur ticket d'entrée pour les X-Alps. Ainsi Antoine Girard (2014), Maxime Pinot (2016, 2 minutes de différence avec Benoit Outters) et cette année Tanguy Renaud-Goud ont déjà réussi à gagner ces mini X-Alps. Tous des noms (sauf peut-être le dernier) qui ne nécessitent plus d'introduction pour le parapentiste bien informé.

MARCHE & VOL : BELGIUM TEAM DANS L'AIRTOUR

Si je dis mini X-Alps, cela doit quand-même être relativisé. Les athlètes reçoivent à chaque fois une boucle à compléter en 7 jours. En 2018 celle-ci était encore 500 km à vol d'oiseau. Avec des balises dans le Vercors, les Ecrins et le massif du mont Blanc. Toutes les balises sont connues à l'avance, celles-ci sont disposées dans une boucle en forme de 8, le sens dans lequel cette boucle devra être volée n'est toutefois pas connu. Cela permet à la direction de course de rendre la course plus facile ou plus difficile. A chaque édition il y a des nouvelles surprises, des balises qui tombent ou qui sont déplacées.

L'édition 2018 s'annonçait encore prometteuse, une belle participation internationale, environs 35 pilotes. Une année de plus Marc s'était préparé, tant physiquement que mentalement; il se sentait très bien. Cette année il avait élargi son programme d'entraînement avec du vélo et de la natation, en plus des marathons obligatoires qu'il court chaque année. Marc est de la partie depuis la première édition de l'Airtour en 2011, et il participe chaque année à cinq compétitions marche & vole à travers l'Europe. Il connaît son corps par cœur et sait ce qu'il doit faire pour être physiquement préparé pour ces compétitions.



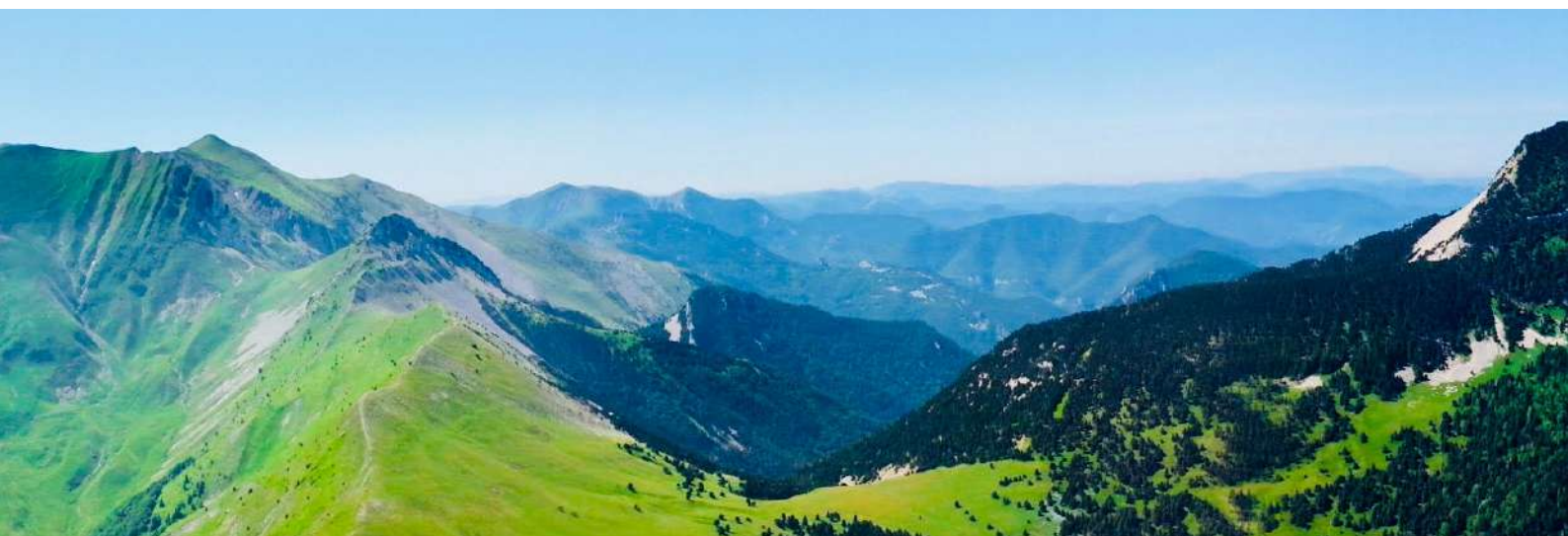
Pourtant, la préparation de cet Airtour ne s'est pas déroulé de façon idéale, le problème n'était pas chez Marc mais chez-moi-même (assistant). En 2017, lors d'une opération du genou normale, plusieurs nerfs ont été abîmés, générant énormément de douleur et de raideur dans ce genou. Sans que je ne m'en rende compte, le genou était en train de dépérir. Ce n'était que juste après l'Airtour que j'ai eu le verdict, 10 mois après l'opération initiale. A présent je suis toujours en train de me battre pour pouvoir me promener plus de 100 mètres par jour, voler n'était donc pas possible en 2018, espérons que 2019 sera une meilleure année...

L'Airtour approchait et cela ne se présentait pas bien pour nous: l'Airtour se fait au moins à deux, un pilote et un assistant, et je ne voulais pas laisser tomber Marc. Certaines équipes s'y prennent de façon beaucoup plus professionnelle et ont, à la maison devant l'ordinateur, une petite armée de personnes: une pour faire le suivi de la météo en continu et une autre pour trouver le décollage le plus proche. Mais jusqu'à présent on était toujours à deux et cela a toujours très bien marché; il est vrai que Marc participe pour son plaisir et qu'il est très autonome.

MARCHE & VOL : BELGIUM TEAM DANS L'AIRTOUR

Nous nous trouvions donc devant la tâche de trouver un nouvel assistant ou un supplémentaire, en Belgique nous n'en trouvions guère. L'année passée j'avais rencontré Alex Godfrey à Saint-André-les-Alpes, un Britannique motivé qui venait de débiter le vol libre et qui déménagerait pour cela en France. Quand je l'appelais il était encore dans la jungle en Thaïlande à recenser les tigres sauvages.

Depuis son hamac en pleine jungle il était immédiatement prenant pour rejoindre l'équipe belge. Il était très enthousiaste, je ne peux pas lui donner tort car il n'y a pas de meilleur moyen pour apprendre à connaître les Alpes. Pendant 7 jours, on suit les meilleurs pilotes, on se retrouve à des endroits où l'on ne passerait ou ne s'arrêterait jamais apartcette course pour. On entend les pilotes et assistants prendre des décisions sur la météo et sur des itinéraires de vol, bref, une il n'y a pas meilleure école et le tout dans une ambiance superbe.



Car soyons clairs sur une chose: nos pilotes phares ne sont pas des footballeurs, ils sont très accessibles, après tout vous partagez la même passion qu'eux et cela mène à des rencontres très intéressantes et conviviales dans lesquels on peut toujours apprendre plein de choses et lors desquels vous pouvez également les aider: donner à manger ou à boire, soigner leur pieds, prêter des béquilles ou leur redonner du courage après encore une averse et un jour de non-vols...

Une semaine avant l'Airtour j'ai quand-même décidé de participer, ma mobilité était limitée mais Alex m'aiderait, je ne voulais pas manquer, en tant qu'assistant de l'assistant pour ainsi dire.

Je pouvais m'occuper à mettre l'Airtour en image, j'aurais quand-même être cloîtré dans le siège passager et les journées sont longues, cela me permettait de filmer chaque jour et de concocter une vidéo de la journée précédente. Tout en bas vous trouverez donc aussi les liens de nos montages que j'ai réalisé chaque jour « on the road ».

MARCHE & VOL : BELGIUM TEAM DANS L'AIRTOUR

Quand nous pensons au marche & vole, nous pensons surtout aux grands efforts physiques que nos athlètes fournissent, aux itinéraires difficiles qu'ils doivent voler et au fait qu'ils doivent, malgré toute la fatigue, continuer à prendre de bonnes décisions lors du vol, mais aussi au sol. Décoller trop tôt est souvent très fatigant car cela veut dire qu'on a raté une bonne fenêtre, dont souvent les concurrents ont pu profiter pour prendre de l'avance, donc attendre patiemment est parfois aussi important que la vitesse. Souvent, un décollage trop hâtif signifie la fin de la journée de vol, car on a parfois besoin de plusieurs heures avant de revenir sur un décollage, de façon à voir passer une bonne fenêtre de vol devant soi, et en volant on peut parcourir plus de chemin plus vite, une bonne stratégie est donc importante.

Ainsi je me souviens encore bien nos départs en 2014 et 2016, qui s'étaient très bien déroulés le premier jour avant de prendre du retard le deuxième jour, et à cause de cela on a dû se battre fermement le reste de la semaine pour rattraper les places perdues.



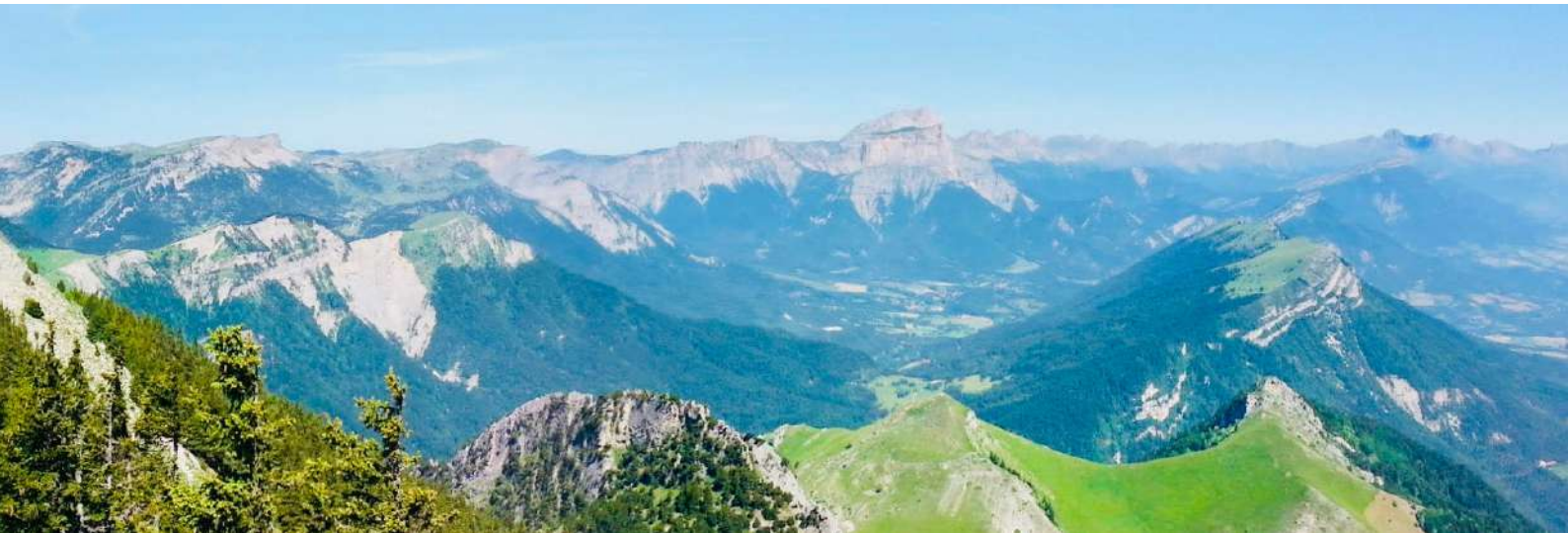
En 2014 il pleuvait le premier jour et les pilotes devaient marcher/courir vers la Balise 1 sous la pluie battante. Ce soir-là nous terminions dans le top 5, pour se lever le lendemain avec du brouillard dans la vallée. Les pilotes locaux connaissaient bien le site et arrivaient à voler à travers du brouillard et de faire un atterrissage de précision en hauteur afin d'être bien positionné pour la balise 2. Marc par contre avait pris la décision sage d'éviter le brouillard, mais de cette façon il terminait mal positionné dans la vallée du Col de Glandon et ainsi il perdait ce jour-là d'innombrables places, pour ne pas parler des longues ascensions qu'il avait devant lui à cause de cela. Ce jour-là, il y avait déjà quelques pilotes qui avaient abandonné dans notre sillage...

En 2016 le scénario était semblable, mais cette fois-ci le coupable était le vent trop fort lors du premier jour. La conséquence était que Marc devait encore une fois courir toute la journée et le soir on se retrouvait à une belle quatrième place avant d'entamer l'ascension de Dent de l'Arclusaz.

MARCHE & VOL : BELGIUM TEAM DANS L'AIRTOUR

En fait, cette ascension n'est pas si difficile, mais après avoir couru un marathon avec un sac à dos de plus de 10 kg, cela change la donne un peu. En tant qu'habitants de l'arrière-pays plat, nous avons beau être très bons dans des marathons, mais quand la pente raidit soudainement et très fortement, nous devons reconnaître la supériorité des chamois locaux: leurs muscles et tendons sont dès le plus jeune âge formés par les jeux dans des pentes et des sentiers accidentés. J'ai vu Marc laisser derrière lui de très bons athlètes en vallée, mais dès que cela monte c'est une autre histoire. Finalement, après un vol court dans des conditions délicates, on termine quand-même avec une place dans le top 5.

Le lendemain matin nous avons malheureusement pris une décision stratégique fautive, basée sur des informations météo erronées. Nous avons choisi un décollage qui ne marchait bien que plus tard dans la journée et voyaient passer joyeusement tous les pilotes de l'autre côté de la vallée. Le soir on se retrouvait dans les 5 derniers, pour ensuite revenir en force et terminer cette édition quand même encore dans la moitié supérieure du tableau.



Trop souvent nous pensons que le marche & vole est une course à l'épuisement, entièrement justifiée d'ailleurs, mais on peut être préparé physiquement le mieux au monde, l'aspect mental est pour le moins aussi important. C'est une longue course à l'épuisement, lors des 7 jours on fait inévitablement des erreurs. Cette course est donc une bonne métaphore de la vie, tôt ou tard on fait des erreurs ou on rencontre des contrecoups et c'est juste la façon dand laquelle on réagit à ces contrecoups qui détermine à quel point on réussira. Marc et moi avons appris à voler il y a plus de dix ans. Moi-même j'ai fait du sport de haut niveau quand j'étais plus jeune, mais je ne peux pas rivaliser avec ses capacités physiques et il est surtout mentalement très fort. Je l'ai rarement entendu se plaindre, c'est de la souffrance pure et malgré tout, nous nous amusons toujours.

MARCHE & VOL : BELGIUM TEAM DANS L'AIRTOUR



Parfois il a des moments difficiles et alors il a besoin de carburant et d'espace pour souffler, tandis que d'autres moments une conversation agréable et un bon petit restaurant font des miracles. J'ai aussi appris que l'honnêteté mène le plus loin. Il faut pouvoir jeter les choses sur la table, même si ce n'est pas toujours agréable ou même si on a tort, cela clarifie les choses et prévient des irritations cachées. Et, ne pas oublier : l'humour est toujours salutaire.

Tous mes souvenirs des éditions précédentes sont de beaux souvenirs et 2018 n'était pas différent, c'était l'édition la plus dure de toutes. Si on veut aller loin, on n'a rien à chercher dans ce genre de compétitions si on ne dispose pas d'une attitude positive et d'une grande faculté à encaisser les contrecoups, c'est un petit monde avec des athlètes qui sont tous au top. Le degré auquel on sait encaisser, se relever et se battre pour revenir déterminera comment on s'en sortira; cela reste avant tout une bataille contre soi-même... Mon admiration ne fait qu'accroître pour ces athlètes qui reviennent année après année pour se mesurer avec des amis dans une bataille sans vrais pris matérialistes...

Si vous voulez découvrir plus sur nos aventures de l'Airtour 2018, vous pouvez les regarder sur le lien suivant, j'ai fait une playlist des 6 éditions:

<https://www.youtube.com/watch?v=-GHx5PQBCZs&list=PL1OeqwUxOrwWqNYHVPImloJY06KlcmzUU>

Patrice Fabry
patrice.fabry@gmail.com



LA BPC : AU COUDE-À COUDE SUR 600 KM

La saison BPC se déroule de Mars à Octobre, mais cette année elle a réellement commencé avec le premier jour du printemps. Thibault (Voglet) profite de son mercredi après-midi d'étudiant et réalise un beau vol d'une trentaine de kilomètres, mais sans passer par une balise. Le classement est donc toujours vierge le samedi matin quand nous nous retrouvons Fred (Neys) et moi au déco de Meerfeld. Le vent est bien présent mais sa tendance Est marquée me fait hésiter à décoller. Fred lui est chaud-patate, il décolle dans une bouffe de face, file à l'ouest de la Caldeira, dans l'axe de la carrière de Deudesfeld, choppe un thermique bien costaud, fait le plaf en quelques minutes et file au raz d'une rue alignée à perte de vue vers la Belgique. Alors que je suis encore au déco (Fred vient de disparaître sous la rue de nuages) je vois arriver quelques ailes qui ont sans doute décollé de Rachtig : Karlien (Engelen), Brecht (Gielen) et Lode (Spruyt). Il faut que je me mette en l'air. Je traîne encore une grosse heure en local et finalement je sors pour poser 30km plus loin sans avoir fait la moindre balise. Le soir Fred a pris la tête du classement en posant à 110km de Meerfeld en 4 heures, à deux pas du zoning des Plenesses (Verviers) après avoir fait la balise de Hockai (Spa). Karlien pointe en deuxième position avec un vol de 51 km en passant par la balise de Hasborn, Brecht lui fait un vol de 40km. Lode pour sa part inaugure une grande tendance de cette BPC 2018 : éviter les balises. Bertrand a configuré le fichier balises du BPC comme si c'étaient des zones réglementées, Lode sur son GPS n'a pas fait de différence entre une balise et une zone interdite et il littéralement a contourné le cylindre et évitant scrupuleusement d'y entrer. Il pose après 75km, sans avoir fait de balise et n'intègre pas le classement.



LA BPC : AU COUDE-À COUDE SUR 600 KM

Le lendemain matin, au déco de Beauraing, la tension est montée d'un cran. La crème du vol libre belge est sur place. La journée s'annonce atomique, les plafonds ne sont pas très hauts, mais les nuages trahissent déjà bien l'instabilité de la masse d'air. En l'air c'est effectivement explosif, plus d'une fois je chercherai à ne pas monter trop ou trop vite, je fais la balise D3 du Chesnes et pose près de Vouzier après 80 km, j'intègre donc le classement à la seconde place avec 80 points, juste derrière Fred qui en a 110. Karlien suit à 51 puis Berfon à 40 talonné par Brecht.

La fin mars et les deux premières semaines d'avril sont calmes, mais le mercredi 11 avril la masse d'air s'assèche et les plafonds frisent les 2.000, je tente un aller-retour de 70 km (Revin – Rocroi – Bourseignes – Revin) que je loupe pour 10 km en posant aux Hauts Buttés. Le Samedi suivant je tente une remontée aux 7 Meuses depuis Revin sous un ciel plombé. Suite à une panne d'instruments je pose à Warnant à 3km du but, mais le vol est comptabilisé pour 54 points grâce à la balise de Gimnée.

Le vendredi 20 s'annonce très convectif mais peu venté. Sur le déco de Fumay tout le monde ne parle que du « non flying Day » pour les militaires, la LFA G1 serait activée, on entend « Arlon » dans chaque conversation. Je décolle et vois Wim se faire satelliser 5 km derrière le déco, je m'extrais péniblement de la crête, mais le thermique se renforce avec l'altitude et avec un plafond qui avoisine les 2.600 et du +5 à la base du nuage, rester dans les clous en Belgique (FL 55 – 1.650 m/mer) me paraît illusoire. Je tente alors un triangle de 60km sur le massif ardennais : Fumay – Jambon de la Semois – Lac des Vieilles Forges – Oignies – Fumay. En vol je rogne un peu les coins de mon triangle qui en fin de compte ne fait plus que 46km, mais je pose au Robinson près de la voiture et avec le facteur de valorisation des triangles, je marque 64 points et quel plaisir de revenir poser à la voiture. Seul Lode, sur la route d'Arlon, valide un vol, les autres se sont sans doute fait piéger par les plafonds hauts en Belgique.

Le lendemain, samedi 21/04, la première manche du BAPO se déroule à Revin, un parcours qui nous fait remonter jusque Dinant, puis un retour à Givet en passant par Beauraing. Une fois en l'air c'est clair, la masse d'air est très favorable sur les massifs forestiers, mais au nord sur la Calestienne, ce sera peine perdue. Je vais trainer du côté de Rocroi, me positionnant dans une zone d'attente entre la plaine et les massifs forestiers. Au fil de l'après-midi je tente de remonter vers Couvin ou j'y fais la balise BPC, puis je tente de rejoindre le parcours du BAPO en longeant la vallée du Viroin, après avoir fait la balise de Gimnée je dois contourner la zone de Chooz. Je me retrouve assez bas à Doischies où je dois mon salut à une bande de bondrées apivores en pleine parade amoureuse. Les rapaces m'emmènent à Agimont. Je passe ensuite la vallée de la Meuse en direction de Beauraing et finis par poser dans le jardin de Paul.

LA BPC : AU COUDE-À COUDE SUR 600 KM



Le dimanche suivant la pluie revient, mais j'ai terminé la période en remontant enfin à la première place avec 4 vols validés et 268 points. Berfon est deuxième avec 3 vols et plus de 100 points de retard, Fred est redescendu à la troisième place avec son seul vol de 110 km. J'ai un vol de 80km et deux vols de plus de 60 km, seul Fred est dangereux pour moi au classement, les autres n'ont pas de vols de plus de 70 km : je vais pouvoir aborder mai et ses jours fériés l'esprit serein, du reste le début du mois semble pluvieux avec une succession de fronts orageux.

Vient la funeste (pour moi) journée du jeudi 3 mai. Je suis bloqué au travail, Wim (Verhoeven) est en réunion toute la journée, mais les gamins (Quentin et Thibault) sont chez Paul tôt le matin et Momo va assurer les récupés. Ils décollent de Beauraing. A midi ils sont déjà en France, à 16H ils sont loin au sud de Reims, mais Thibault semble être passé au large des balises BPC, celle de Novion, celle de Rethel, celle de Reims. Il pose après 250 km, Paul de son côté fait plus de 300 en posant au sud de Montargis. Finalement Thibault, par hasard, est passé par la balise de Bogny sur Meuse en début de vol. Il marque 250 points et prend solidement la tête du classement avec 310 points en seulement deux vols alors qu'il m'en a fallu le double pour faire 40 points de moins. L'été s'annonce difficile.

LA BPC : AU COUDE-À COUDE SUR 600 KM

Le dimanche suivant nous nous retrouvons à Létanne pour une manche du BAPO. Le but est fixé à Rethel. Thibault part dans la grappe avant que je ne décolle, je quitte le site avec Quentin, à hauteur du Chesnes nous rattrapons le groupe de Thibault, lors de la transition suivante, Thibault et Quentin prennent la gauche, je prends la droite, nous nous séparons dans le thermique suivant, et ils arrivent au but avec un thermique d'avance sur moi. Quentin pose à la balise, Thibault est toujours en l'air au-dessus de la ville, je pose également à la balise et Thibault vient nous rejoindre.

Le classement évolue peu après ce week-end : Thibault en tête avec 366 points et trois vols, je suis second avec 324 points et 5 vols, l'écart s'amenuise, mais il a toujours deux vols de moins que moi, chaque km validé en BPC pour ses prochains vols lui donnera autant d'avance.. Berfon est troisième avec 156 points et trois vols. Le Coyote (Laurent Dermine) est 4e avec 136 points et 2 vols. Dans les classements par catégorie, Berfon mène la danse en sport et le Coyote en Standard.

Le jeudi de l'ascension ne nous réserve pas grand-chose de favorable, mais le lendemain, le vendredi 11 mai, les militaires font le pont, les LFA golf sont actives, mais Florennes est en QRA, on ne peut donc entrer dans la zone qu'en restant à l'écoute de leur fréquence, ce que ma radio ne me permet pas. Je tente un triangle en local sur le massif ardennais qui ne me réussit pas (Paul tente la même option avec aussi peu de succès). Wim qui a une bi-bande tente le cross vers Beaumont, Mons, l'est de Courtrai et remonte jusque Breskens ou il pose en bordure de mer. Quelques pilotes suivent cette route et font, à la faveur de ce vol, un bond dans le classement : Berfon et le Coyote assurent leur 3e et quatrième place et recollent un peu au classement de tête (à 70 points de Thibault et 25 de moi), Johan (Vandenbussche) remonte à la 5e place, Olivier Legrand fait irruption dans le classement à la 6e place et Pascal Marchal qui n'en revient toujours pas de son vol de 140 km entre dans le top 10 à la 8 place.

Le samedi 19/05 tout le monde ou presque est à Beauraing, sauf Aaron (Michiels) qui lui décolle de Rochefort. Il pose à Rethel après un vol de 107 km et prend la très symbolique 13e place. De mon côté je désespère de boucler mon 6e vol, en D4, voir même de faire un vol de plus de 100km. Mais les températures sont à la hausse, les plafonds aussi. Il n'est plus tombé une goutte depuis le début du mois de mai, la masse d'air s'assèche toujours un peu plus et une nouvelle période de vols incroyables va débuter.

LA BPC : AU COUDE-À COUDE SUR 600 KM

Ca commence à Beauraing le dimanche 24 juin, dans une ambiance un peu grise. On ne voit pas vraiment le plaf, mais il y a des nuelles, ces germes de nuages, un peu partout. Je suis au plaf du côté de Gedinne avec Fred Neys, Fred Peri, Gabs, Oli Mesdag et Michel Willemsens. Ca n'avance pas vite et on perd Gabs et Oli à Sugny. Michel nous quitte à la balise de Novion. A partir de Vendresse la masse d'air qui était assez calme commence à se tordre dans tous les sens, ça bouge à tous les étages. Après l'étang de Bairon et la balise du Chesnes ou Fred Peri ne voulait pas aller (n'allez pas par là j'y ai posé chaque fois que j'y suis passé) on touche des thermiques plus conséquents, sur les bois entre l'Argonne et la vallée de l'Aisne ça monte partout, mais au sud de Vouziers nous allons rapidement être bloqué par des ZA réglementées, je remonte file plein ouest, vent de travers vers Reims, les deux Fred vont plus au sud. Je pose finalement à la ferme de Scay après 107 km. Je tiens mon vol de 100 bornes qui me permet d'intégrer le club des 100+ mais je n'ai toujours pas bouclé mon D. Mon vol remplaçant le moins bon vol que j'avais déclaré, je ne remonte que de 50 points, mais Thibault marque aussi des points, qui eux agissent dans leur totalité parce qu'il n'en est encore qu'à 4 vols et notre écart reste plus ou moins le même : Je suis deuxième à 60 points de Thibault, Laurent et Berfon au coude à coude sont 80 points derrière moi, viennent ensuite Johan, Fred et Michel 30 points plus loin, puis l'autre Johan, Quentin, et Olivier (Legrand) qui relègue Pascal en dehors du top 10.

Mon objectif est désormais le D4.



LA BPC : AU COUDE-À COUDE SUR 600 KM

Le mois juillet est très sec, nous faisons des plaf de fous, nous rencontrons des aérologies parfois aussi contrastées qu'au printemps, mais ce D4 m'échappe toujours. Je termine le mois avec un vol mémorable avec Geert depuis Beauraing. Nous traversons les bois au sud de la Semois dans leur largeur, du Jambon à Sedan. En l'air toutes les transitions semblent possibles, mais nous n'avancions pas très vite et je pose en fin de journée après 73 km du côté de Douzy après avoir fait la balise de Novion. Ca ne me remonte que peu au classement, mais je viens d'ouvrir le chemin vers la balise D4 de Torgny, le village le plus au sud de la Belgique. Deux semaines plus tard, sur les bois au sud de Beauraing il y a des ailes partout, entre Vonèche et la vallée de la Semois la masse d'air est balisée, il suffit de viser les ailes qui enroulent. Sur la vallée de la Meuse à Sedan, la masse d'air change, je vois les ailes filer vers Reims, mais je n'y crois pas, je me positionne sur la France où les plaf légaux sont plus haut, entre les bois à la frontière belge et la vallée de la Chiers que je remonte jusqu'au sud de Virton, de là après avoir bouclé la balise D4 de Torgny, je rejoins la vallée de la Meuse au sud de Stenay. Je deviens le premier pilote à boucler les 6 vols d'un BPC, validant ainsi le concept. Thibault de son côté a progressé aussi, il en est à 5 vols et 528 points, j'en ai 20 de moins mais un vol de plus que lui. Derrière Olivier a discrètement rejoint le tandem Coyotte/Berfon avec 150 points de moins que moi.

Le samedi suivant nous sommes au déco de Fumay sauf Thibault qui a des obligations familiales. La sortie est assez tardive mais c'est le chemin de Coo qui se dessine. A Han-sur-Lesse je croise Paul, parti plus tôt, qui vient de tourner au Corimont et rentre chez lui. En radio j'entends Michel et Thomas qui sont sur mes pas, 25km en arrière. Le passage de la vallée de l'Ourthe est assez musclé, puis une fois passé Hout-si-Plout c'est le boulevard jusque Coo. Je pose à Hockey suite à une panne de GPS. Retour au bercail en train depuis Verviers avec Thibault qui tente de savoir où je suis posé. La journée lui coûte cher je repasse en tête pour quelques km (mais toujours avec un vol de plus que lui) et Olivier prend la troisième place à une centaine de points de lui. Derrière le Coyotte et Berfon font encore la différence avec les autres pilotes du top 10, mais 7 pilotes sont là en embuscade de la 6e à la 12e place désormais occupée par Pascal.

Après un intermède plus calme fin août, où Thibault repasse en tête avec un vol de 36km qui le place 17 points devant moi et lui permet de boucler aussi son BPC 2018. Nous nous retrouvons tous à Létanne le premier week-end de septembre pour la dernière manche du championnat de Belgique. Le samedi Thibault et moi ne sommes pas assez fermes au déco et laissons filer quelques grappes de pilotes qui rejoignent le goal à Reims. Olivier fait un très beau vol de 110 Km en posant à Epernay. Pascal qui a changé son Aspen pour une Volt3 fait LE vol de sa vie en posant Sézanne. A la fin de la journée Thibault est toujours en tête, je suis toujours second, mais derrière Olivier n'est plus qu'à une cinquantaine de points et vient de boucler son BPC 2018.

LA BPC : AU COUDE-À COUDE SUR 600 KM

Lode et Berfon ont eux aussi bouclé leur BPC 2018 et sont à plus de 100 km. Johan (VDB) et Pascal ont repoussé le Coyotte à la 8e place, Johan D et Michel clôturent le top 10 juste devant Fred Neys. Thomas qui a fait son vol avec Olivier entre dans le club des 100+. Thibault et moi rentrons dans le namurois un peu frustrés de la journée, mais avec un espoir quand même : demain Olivier a des obligations familiales et ne pourra pas voler.

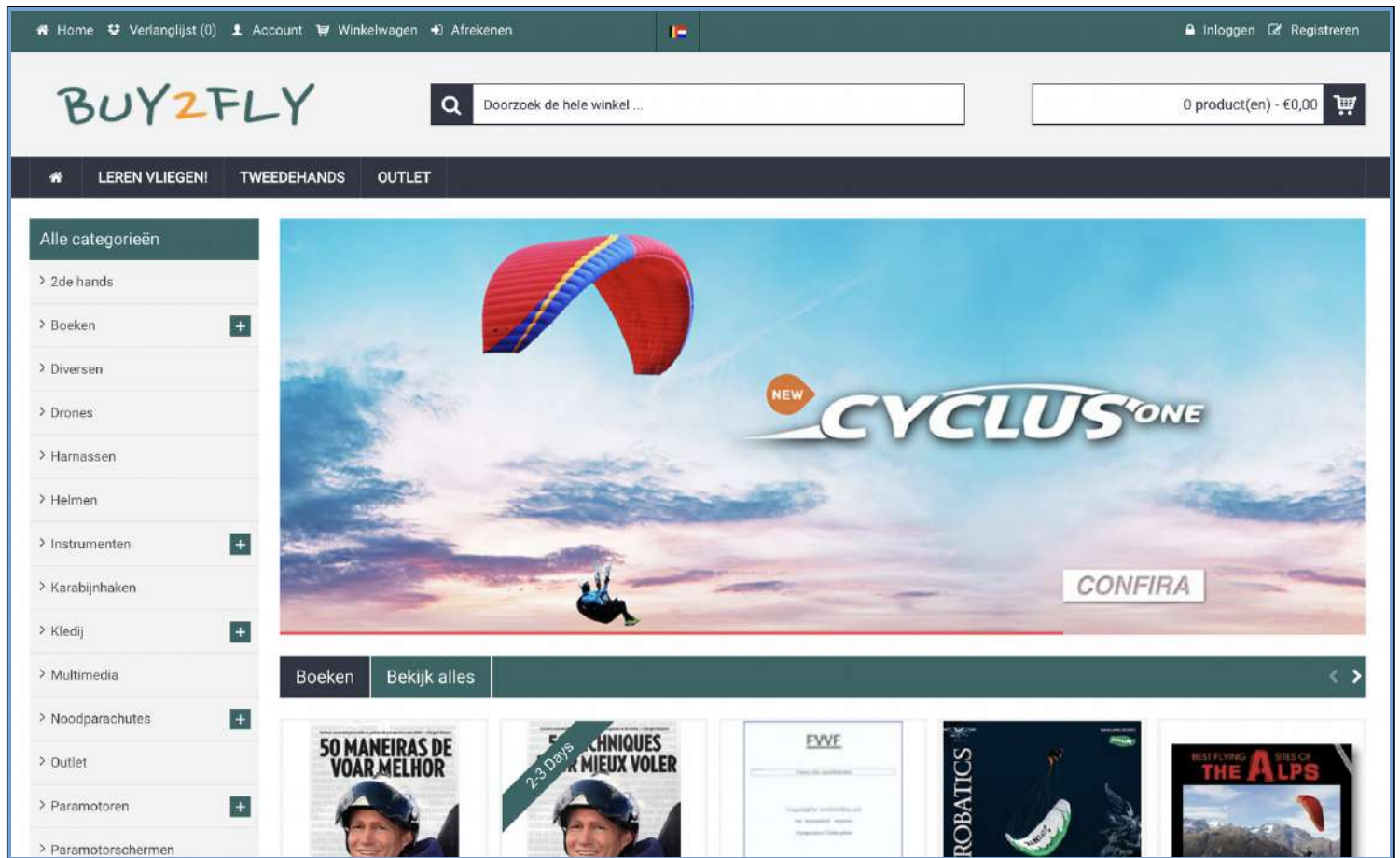
Le dimanche matin nous sommes regonflés à bloc et prêts à en découdre. Thibault fait une manche simplement incroyable à une vitesse de l'ordre de 50 km/h de moyenne. Un peu plus conservateur j'arrive au but à Rethel assez haut, il y a des ailes un peu partout posées au goal ou en vol vers l'ouest. Je suis bien conscient que si je pose là, Thibault a gagné la BPC : les 60 km de la manche ne me faisant pas progresser dans le classement ou mon plus mauvais vol est de 70km. Thibault de son côté avec son vol va progresser d'une vingtaine de points, son plus mauvais vol étant de 37 km. Thibault était à 565 km, avec ce vol en calculant rapidement il doit être pas loin des 600. Avec mes 550 point (ou presque) je dois au moins voler 120 km. Le ciel vers l'ouest et la mer ne me semble pas très beau, un peu vide. Entre Rethel et Le Chesnes par contre il y a des barbules partout. Le vent est à l'Est, je peux tenter d'aller vers Reims qui est à 35km, Epernay est à 60. Si j'arrive à Epernay j'ai une chance de repasser en tête, tout ce que je ferai en plus me donnera de l'avance sur Thibault. Le vol se fait avec beaucoup de prudence, le temps (la distance à parcourir) compte moins que la distance parcourue (l'altitude), je bétonne mes plaf. Vers 16H je suis à Reims. Je passe Epernay une demie-heure plus tard, à 17H15 je suis dans la trajectoire des Airbus de l'aéroport de Vatry (mais il n'y a rien en l'air et la zone est classée E). Je pose à Sézanne à 17H30, j'ai fait un vol de 150km qui me place 25km devant Thibault. Maintenant pour remonter il devra faire un vol de 85km.

Thibault fera encore un petit vol depuis Fumay en septembre ou nous posons à quelques km l'un de l'autre, lui remonte encore de 7km mais revenir à ma hauteur devient de plus en plus difficile au fil de la saison. Fin Septembre les jeux sont faits, le classement ne changera plus. Nous venons de passer 4 mois au coude à coude.



WWW.BUY2FLY.BE

De shop voor al uw materiaal



COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 13 SEPTEMBRE 2018

Présent: Jean-Yves Squifflet, Olivier Georis, Fabian Hernalsteen, Philippe Mal.

Excusé: Nathanael Majoros, Jan Lauwers, Leen Mortier, Patrick Brison.

Présentation Wim Verhoeve

- Wim est venu présenter la proposition de passer à une version informatisée des sources de fichiers Open Air (surtout pour avoir les informations relatives aux heures d'activation).

- Philippe prendra contact avec l'Aéroclub pour que nous fassions le nécessaire pour être « user niveau 1 ».

Cours de Réglementation

Fabian prends contact avec les personnes du GdT Airspaces pour mise à jour des cours.

BPC

Le Conseil est d'accord avec un sponsoring de 400 €.

Règle de sélection pour les compétitions FAI de catégorie 1

- Ok pour la proposition du GdT compétition mais voir avec le GdT pour ajouter dans le futur (prochaine FAI1, pas juste celle qui arrive) ait une charte de bon comportement (team player, représentant de la Belgique, image du pays, ...)

- Olivier contacte Nathanaël.

Demande La Roch'Aile

Le Club La Roch'Aile demande le soutien de la FBVL pour l'ouverture d'un nouveau site, et l'autorisation de le communiquer. Ceci est bien sûr le cas.

Fête de la Fédération

Patrick propose d'organiser un rassemblement des parapentistes et Deltistes dans le courant de l'année prochaine. Le conseil a marqué son accord.

Infraction aérien deltiste Néerlandais

Le conseil est d'accord avec la proposition de la fédération Néerlandaise. Philippe demande à Jean de répondre en ce sens.

Carnets de vol

Il faut investiguer un peu plus loin le budget global, en y incluant le coût des impressions.

Journée de lancement de secours du Pick-Up-club

La demande de prise en charge des assurances pour cet événement est acceptée, comme chaque année.

Evolution statuts FBVL

Nous avons jusqu'à 2020. Jean-Yves envoie une copie à Philippe pour lecture.

Brevets

- Mario Beeckman peut faire sa formation de Pilote Biplace de parapente chez Ikarus.

- Antoine Patte peut faire sa formation de Pilote Biplace de parapente chez Imala Parapente.

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 01 OCTOBRE 2018

Présent: Jean-Yves Squifflet, Olivier Georis, Fabian Hernalsteen, Philippe Mal, Nathanael Majoros, Patrick Brison, Jean Solon (notules).

Accident avec Sergiu Enea à Coo

Le conseil demande à Jean de préparer une communication pour le Fly! dans lequel il est demandé de signaler les accidents et incidents à la FBVL / au conseil afin de pouvoir réagir à temps à des situations anormales. Patrick déclare vouloir faire un brouillon pour aider Jean.

En absence d'une réponse adéquate de Sergiu au courrier lui adressé le 17 septembre, le conseil décide de retirer avec effet immédiat son brevet d'Observateur de parapente et de suspendre ses brevets de Pilote en attente de l'avoir entendu à la réunion du Conseil du 11 octobre 2018, à laquelle il sera convoquée.

Jean fera ce nécessaire dans MyFBVL pour ce retrait et ces suspensions.

Jean préparera un courrier à adresser à Sergiu, lui notifiant des décisions prises à son égard lors de cette réunion et avec la convocation pour la réunion du Conseil du 11 octobre 2018.

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 11 OCTOBRE 2018

Présent: Jean-Yves Squifflet, Olivier Georis, Fabian Hernalsteen, Philippe Mal, Nathanael Majoros, Leen Mortier, Patrick Brison.

Excusé: Jan Lauwers.

Terrain Coö

Le Conseil n'est pas opposé à la proposition de Louis Neys pour acheter des terrains. Néanmoins la fédération ne dispose pas du budget pour réaliser cette opération. Les options:

- appel au volontariat comme pour le terrain du dessus.
- augmenter la cotisation, mais les retours des membres sont négatifs pour le moment, ou alors juste d'un montant pouvant couvrir l'inflation.
- faire une Fly-card => relancer l'idée et surtout contacter les instances du Club Parapente de la Pointe pour voir leur avis.
- demander à Louis s'il a une idée pour trouver les 22.000 €
- autre possibilité proposée par Nathanael, faire une coti à "volet": membres normaux, membres d'honneur,..... avec un tarif évolutif.

Sélection équipe nationale de parapente

Le CA valide la proposition du groupe de travail sans modifications.

Bi commerciaux

Problème réglé.

Balise météo

- Jean-Yves prêter sa balise au club de La Roch'aile pour qu'ils puissent voir si la zone est couverte.
- Au vu des incertitudes sur la pérennité de la société PiouPiou, le CA décide de ne pas investir de suite dans les PiouPiou V2 (risque de faillite). Le Ca suit le dossier de près.

Dossier Sergiu Enea

Le CA a entendu Sergiu et pris acte de sa version des faits. Sergiu s'engage à ne plus faire de Biplace commerciaux ni continuer l'enseignement tant qu'il ne disposera pas des brevets adéquats.

Aéroclub

Prix Demuyter: le CA a sélectionné 1 candidat pour ce prix.

BPO 2019

Le CA doit valider son choix pour la réunion de Novembre.

Il y a 2 propositions en lice.

Championnat de "PA" (précision d'atterrissage)

- Date proposée 6-7 Avril.
- Pas FAI.
- Cible: la CA contacte la FFVL.
- Budget: le CA vote un budget de 250 €.
- Organisation: Fou d'L-Atom.

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 11 OCTOBRE 2018

Fly

- Rappel cotisation.
- Convocation AG et conférence Bruce Goldsmith Design.
- Article Rochefort.
- Article Championnat d'Europe.
- Rapports CA.

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 15 NOVEMBRE 2018

Présent: Jean-Yves Squifflet, Olivier Georis, Fabian Hernalsteen, Philippe Mal, Nathanael Majoros, Patrick Brison, Jan Lauwers.

Excusé: Leen Mortier.

Agréation Club FBVL "Vortex Klup"

Le club répond aux conditions et le conseil décide donc d'agréer ce club, qu'elle félicite pour son initiative.

Lettre avocat audition Sergiu Enea

Jean enverra un rapport dactylographié de l'audition aux deux avocats.

Assemblée Générale

- 2/02/2019 ;
- Présentation d'un panneau de façon physique ;
- Présentation Bruce Goldsmith ;
- Examens théoriques.

Membre « Premium »

Pour soutenir les projets futurs de la fédération (achat atterro Coo, atterro Beauraing, entretien des sites, support à la compétition, ...), la possibilité de devenir un membre « premium » moyennant une cotisation augmentée (135 € par année). Ces membres recevront un autocollant « Pilote » et une carte de membre « premium ».

Le surplus de la cotisation normale sera mis à part dans les comptes et utilisé uniquement pour des projets.

BPO 2019

Les propositions seront faites à un comité de validation.

L'endroit devrait être dévoilé début décembre.

La date choisie est la première semaine de juillet.

OpenAir

Un article sera fait dans le Fly pour remercier le Team de validation.

Le conseil remercie déjà toute l'équipe pour l'excellent travail réalisé en 2018 et nous nous réjouissons que cela soit reconduit en 2019.

Fly

Convocation/invitation AG (Jean).

Cotisations (Jean).

Membre premium (Nathanael).

Rochefort + EA (Patrick).

Ranking is king.

Airtour (Patrice Fabry).

Responsabilités (Patrick).

Championnat d'Europe (Nathanaël).

BPC (Bertrand Fontaine).

Validation OpenAir (Marc Delongie, mise en forme : Olivier).

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 15 NOVEMBRE 2018

BPC

La soirée a changé de date, ce sera le samedi 1er décembre.

Aéroclub et Flyxctool

L'Aéroclub est favorable au montage proposé pour les projets du Flyxctool pour recevoir les données d'Eurocontrol.

Agenda Google

A mettre à jour (jours des réunions CA, chasse, compétitions, AG, ...).

Demandes de brevets et de formations

William Sterckx demande de pouvoir donner des formations biplace sans être Moniteur (mais Aide-moniteur). Le conseil est d'accord si cela se passe sous la responsabilité de Koen Michiels d'Airsport.

Demandes de brevets et de formations approuvées :

Patrick Brison peut faire sa formation d'Aide-moniteur de parapente avec Jean-Yves Squifflet.

Philippe Mal peut faire sa formation de Pilote Biplace de parapente chez Airsport.

Fabian Hernalsteen peut faire sa formation de Pilote Biplace de parapente chez Airsport.

Rapporteur : Jean-Yves.

COTISATIONS & ASSURANCES 2019

Les cotisations pour 2019 restent les mêmes qu'en 2018. Par contre il y a maintenant une cotisation « Premium » pour ceux qui veulent aider à constituer une cagnotte pour l'achat de sites, le surplus sera comptabilisé sur un compte spécial à cet effet.

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 à l'arrière de ce Fly!.

Cotisation « Basic » avec assurance (1) :	90 €
Cotisation « Basic » sans assurance (2) :	65 €
Cotisation « Basic » indexée avec assurance (1) :	95 €
Cotisation « Basic » indexée sans assurance (2) :	70 €
Cotisation « Premium »:	+ 40 €
Fly! en format papier :	+ 35 €

(1) Pour les couvertures, voir à l'arrière de ce Fly!.

(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).

Assurance RC passager biplace (3) :	+ 50 €
Assurance motorisation auxiliaire (4) :	+ 25 €
Licence sportive FAI (4) :	+ 5 €
Carte IPPI-4 ou IPPI-5 (5) :	+ 25 €

(3) Uniquement pour les détenteurs du brevet FBVL de Pilote Biplace pour des vols biplaces non-commerciaux (**biplaces commerciaux : 350 €**).

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.

(5) La carte IPPI n'est délivrée qu'aux membres FBVL détenteurs du brevet FBVL de Pilote (niveau IPPI 4) ou de Pilote XC (niveau IPPI 5), qui sont assurés pour le vol libre. Elle reste valable tant qu'elle est accompagnée par une carte de membre FBVL en cours de validité.

Paiement uniquement par virement avec mention complète du nom et de l'adresse sur le compte :

ING 310-0902218-10 de FBVL-BVVF asbl.

IBAN: BE41 3100 9022 1810

BIC: BBRU BEBB

SWIFT code: BBRU BEBB 200

**Mentionnez votre nom, prénom et votre adresse correcte, surtout si vous ne payez pas par votre compte personnel,
ET AUSSI POUR QUOI VOUS PAYEZ EXACTEMENT.**

**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>

COUVERTURES DE L'ASSURANCE FBVL

Assureur

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 €.

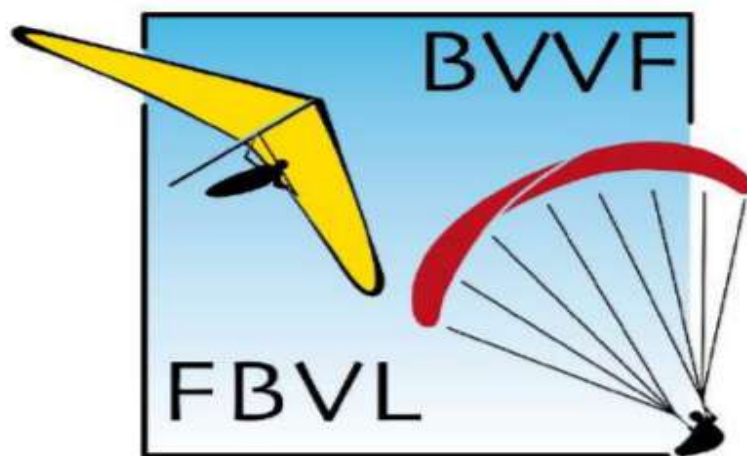
Invalidité permanente de l'assuré jusqu'à 7500 € au prorata du taux d'invalidité (franchise jusqu'à 25 % de taux d'invalidité).

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

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



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.

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

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

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

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

	Couverture assurance de base			Couverture supplémentaire			Couverture totale			Supplément par année
	Décès	Invalidité perman.	Frais médicaux	Décès	Invalidité permanente	Frais médicaux	Décès	Invalidité permanente	Frais médicaux	
Option 5 Décès + Invalidité perman. (1) + frais médicaux	3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	28.750,00 €	32.500,00 €	5.000,00 €	110,00 €
	3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	53.750,00 €	57.500,00 €	7.500,00 €	220,00 €
	3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	78.750,00 €	82.500,00 €	10.000,00 €	330,00 €
	3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	103.750,00 €	107.500,00 €	12.500,00 €	440,00 €
	3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	128.750,00 €	132.500,00 €	15.000,00 €	550,00 €

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

FLY! ₁₁₅



PIERRE NAVILLE