

Eté 2020

Votre magazine du vol libre en Belgique

Fly!

119



Une édition de la Fédération Belge de Vol Libre asbl.

Photo : William Sterckx

INFOS

FÉDÉRATION BELGE DE VOL LIBRE (FBVL) ASBL

Association sans but
lucratif.

Moniteur Belge du 22
février 2005.

Numéro d'entreprise:
0416058635.

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

SECRETARIAT

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

SITE WEB

WWW.FBVL.BE

ORGANE D'ADMINISTRATION

PRESIDENT

Jean-Yves Squifflet

0474 555 961

mail.jy.squifflet@gmail.com

ADMINISTRATEUR

Olivier Georis

0486 31 34 36

olivier.georis@skynet.be

ADMINISTRATEUR

Nathanael Majoros

0473 28 98 13

fbvl@majoros.net

ADMINISTRATEUR

William Sterckx

016/203281

william.sterckx@telenet.be

ADMINISTRATEUR

Patrick Brison

0479 900 166

pbn@skynet.be

ADMINISTRATEUR

Koen Michiels

0470881119

paraglidingkoen@gmail.com

ADMINISTRATEUR

Robin Lefebvre

0496566493

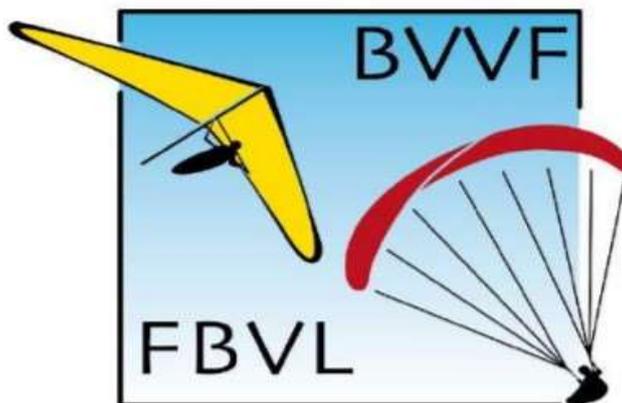
robin@airport.be

ADMINISTRATEUR

Aron Michiels

0472090104

aron.michiels@gmail.com



FÉDÉRATION BELGE DE VOL LIBRE (FBVL) ASBL

Association sans but lucratif.

Moniteur Belge du 22 février 2005.

Numéro d'entreprise: 0416058635.

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

SECRETARIAT

P/A Jean Solon

Stationstraat 103

B-2860 Sint-Katelijne-Waver

TEL/FAX: 015 32 18 20

E-mail: info@fbvl.be

SITE WEB

WWW.FBVL.BE

4-5	La nouvelle génération de parachutes de secours
6-7	Parapente et noyade
8-9	Glider Aereas Ardennes: un nouvel espoir ?
10-11	U-space, Geozones: de quoi s'agit-il ?
12	The Belgian Paragliding team
13	Sites: pente école de Han sur Lesse
14-15	Communiqué PAP Ardennes françaises
15	Stage d'initiation pour adolescents
16-17	Le vol libre et COVID-19 en Belgique
18	Fermetures Beauraing et Côte d'Opale
20-21	Dixième Belgian & Chamois Open
23	2^e championnat d'atterrissage de précision
24-33	Lode's flight
34-42	Rapports réunions Organe d'Administration
42	Rapport Assemblée Générale de la FBVL
43-44	Cotisations et assurances FBVL 2020

REALISE PAR L'ORGANE D'ADMINISTRATION DE LA FBVL

REDACTION : JEAN SOLON

LA NOUVELLE GENERATION DE PARACHUTES DE SECOURS

J'ai suivi récemment une vidéo conférence de la firme Supair. Celle-ci était animée par l'équipe Supair, des dirigeants aux concepteurs des voiles, sellettes et secours. La discussion m'a particulièrement intéressée surtout la partie sur les parachutes de secours. Je vous fais part de mes commentaires ci-dessous :

Parachute rond VS parachute carré

Avantages du carré :

1. Plus rapidement ouvert, car son ouverture est plus explosive. C'est d'ailleurs un souci pour les carrés lights car les concepteurs doivent trouver les tissus lights mais résistants.
2. Dès l'ouverture, la stabilisation du secours se fait quasiment instantanément pour un secours carré. Alors que pour un rond il faut entre 3 et 4 oscillations.
3. Lors de la descente du couple voile pilote sous le secours après une ouverture, le taux de chute est souvent bien meilleur avec un carré car il est plus stable, moins sensible aux perturbations aérologiques.
4. Pour le retour au sol ou souvent la masse d'air peut être plus perturbée (brise de vallée, déclanchements thermiques, turbulences dues aux obstacles), le secours carré sera beaucoup plus « safe » car dès qu'il se met à osciller, un parachute rond aura besoin de 3 à 4 oscillations pour revenir à l'équilibre et à son meilleur taux de chute. Un parachute carré ne nécessite qu'une ou deux oscillations. La chance d'arriver stabilisé au sol sera donc nettement supérieure avec un secours carré. Avec un secours rond, s'il se met à osciller, on peut dire que le pilote a beaucoup moins de chance d'arriver dans la bonne phase de l'oscillation.

Choix de la taille :

Si vous êtes à la limite entre deux tailles et si vous voulez vraiment gagner du poids et que vous êtes sportif et en parfaite forme, vous pouvez opter pour la plus petite taille des deux. Dans les autres cas, prenez la taille supérieure. Exemple : la différence de poids entre la taille S et M du secours Fluid de Supair est de

170 grammes ou celle entre le Yéti Cross de Gin taille 26 et taille 32 est de 200 grammes.

Vieillesse des secours :

Un intervenant a posé la question de la durée de vie d'un secours. Dans l'usage, il est recommandé de changer de secours après 10 ans. Mais aucune norme ou réglementation n'existe à ce sujet. On ne peut pas dire à ce jour qu'un secours de 10 ans d'âge (bien entretenu et replié régulièrement) ne sera plus efficace ou est dangereux par dégradation des matériaux... il peut être toujours valable.

Il se pourrait néanmoins (et j'emploie le conditionnel comme l'ont également fait les responsables techniques lors de cette vidéo conférence), qu'il y ait des variations de la longueur des suspentes de la corolle et/ou de la, ou des suspentes de l'Apex (Pull Down Apex dont le réglage est délicat pour obtenir le meilleur rendement) et cela pourrait provoquer plus d'instabilité, d'oscillations lors d'une ouverture et détériorer le taux de chute. Cette variation de longueurs sur un secours carré aurait beaucoup moins d'influence de par sa forme carrée.

L'évolution du matériel :

Soyons aussi réaliste, en 10 ans, nos voiles ont bien évolué à tout point de vue : plané, vitesse, poids et maniabilité. Les sellettes ont suivi cette évolution et sont devenues plus stables aussi. Les « gros » cocons sous les voiles de compétition n'ont pas été créés pour rien. Ils sont là pour stabiliser les voiles. Le temps des sellettes « assis sur un œuf » est révolu. D'ailleurs ces anciens modèles de sellettes peuvent être dangereux lorsqu'ils sont couplés à des voiles de dernière génération. Ces anciennes sellettes bougent trop et transmettent trop de déséquilibre à la voile qui est aujourd'hui bien plus maniable. Les techniques de virage aujourd'hui ne sont plus les mêmes que par le passé, lorsque l'on insistait fort sur le pilotage à la sellette. Les voiles d'aujourd'hui ne se pilotent plus de la même façon (je ne vais pas rentrer dans les détails, je le ferai peut-être dans un prochain article).

Les secours ne sont pas en reste. Ils ont évolué techniquement aussi. L'apparition des secours carrés, Hybrid et dernièrement le UL de Gin secours « Plan » (je n'ai pas de recul sur ce nouveau parachute, le plus léger du marché sorti tout récemment) sont des évolutions importantes au point de vue du temps d'ouverture, de la stabilité et du taux de chute.

La Norme EN du taux de chute est aujourd'hui de 5.5 m/s (20 km/h) max. Dans le passé, c'était 6 m/s et le LTF à 7 m/s. Rien que cela constitue déjà une évolution. Certaines marques de fabricant de secours sont d'ailleurs à charge maxi encore plus bas que la norme recommandée. C'est donc encore mieux pour notre sécurité. Je vous invite donc à bien étudier les spécifications techniques des secours lors d'un achat.

En conclusion, j'étais déjà convaincu de l'avancée technique des secours « carrés » ou « hybrid » lors de différentes ouvertures que j'ai pu voir lors de stages SIV – Pilotage à Annecy. Mais suite aux discussions que j'ai pu avoir lors de cette vidéo conférence avec les concepteurs des secours, j'en ressors encore bien plus convaincu. Et je n'ai qu'un conseil à vous donner, si un jour vous devez tirer le secours, vous aurez optimisé vos chances et augmenté votre sécurité si vous avez lancé un secours de la nouvelle génération « carré » ou « hybrid ».

Moi mon choix est fait. Il l'était déjà avant cette vidéoconférence. Au moins vite je rejoins la terre ferme et avec le maximum de stabilité pendulaire au mieux je me porterai!

Voir une vidéo d'ouverture d'un secours carré :

www.facebook.com/watch/?v=1344973548944935

Constatez le temps d'ouverture, la stabilisation rapide après ouverture, le peu d'oscillations durant la descente (bien que le pilote n'ait pas ramené sa voile, il n'y a pas d'effet miroir) et le taux de chute avant l'entrée dans l'eau car on a un bon arrière-plan qui permet de bien voir le taux de chute.

Plus d'info sur les principales marques proposant ces nouvelles générations de secours.

Supair : <https://www.supair.com/produit/fluid-solo/>

GIN : <https://www.gingliders.com/fr/rescues/>

Advance Companion : companion.aero/fr/#produits

Skywalk : skywalk.info/fr/project/pepper-cross-light/

Niviuk : <http://niviuk.com/fr/octagonal> (rajouté par la rédaction - NDR)

Si vous avez des questions techniques, vous pouvez me contacter.

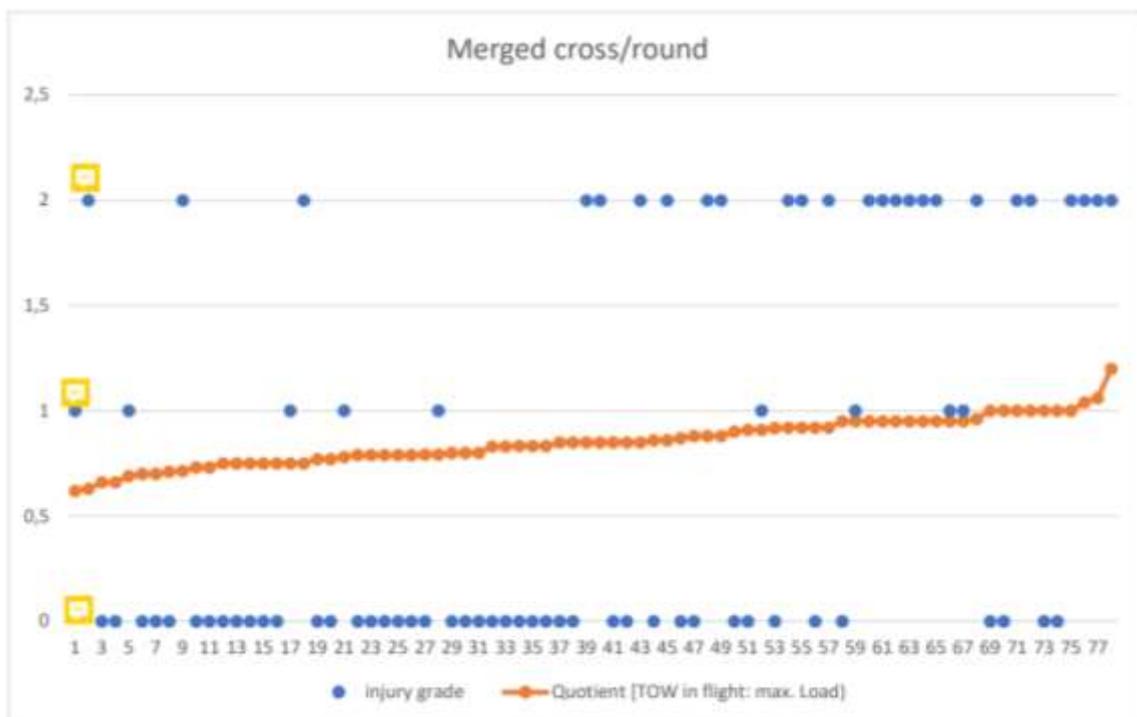
Thierry Moreau, Moniteur FBVL N°14.

CHARGE MAXIMALE DES PARACHUTES DE SECOURS

En complément à cet article, une information nous venant de Karl Slezak, responsable Sécurité et Technique de la DHV, qui est venu un jour à l'AG de la FBVL pour une conférence.

Par conséquent, il est important que le poids des pilotes doit être au moins 20-30% en dessous de la charge maximale du parachute de secours.

Selon des statistiques concernant les blessures après atterrissage avec le parachute de secours (selon la base de données EHPU sur les accidents), le risque de blessures graves augmente clairement au plus le poids des pilotes se rapproche de la charge maximale du parachute de secours.



Echelle verticale : 2 = blessures graves / 1 = blessures mineures / 0 = pas de blessures
 Echelle horizontale : Poids volant total divisé par charge maximale (du parachute)

LE PARAPENTE ET LA NOYADE

Ces dernières années, il y a eu diverses noyades sur les côtes de l'Europe dans la pratique de notre sport, y compris dans les rivières et même dans un ruisseau des Alpes. En fait, l'eau est notre protection ultime dans le cadre de la formation aux compétences de pilotage ... mais nous portons un gilet de sauvetage. Sans cela, l'eau représente l'un des plus grands dangers du parapente.

Même en eau calme, un atterrissage dans l'eau devient dangereux. La protection de sellette (mousse ou airbag) tourne immédiatement la tête du pilote vers et dans l'eau. Ce n'est qu'en nageant activement que le pilote peut réussir à garder la tête hors de l'eau. Le deuxième danger est la voile ou le parachute de secours, et les 300m de suspentes dans lesquelles on s'emmêle. Chaque mouvement de natation nous amène à nous enchevêtrer, ce qui rend finalement la natation presque impossible.

Que puis-je faire?

- ❖ Avant tout : évitez les l'atterrissage dans l'eau! Il vaut mieux atterrir dans un arbre ou dans des buissons.
- ❖ Si vous volez à proximité de grandes surfaces d'eau (lac, mer, étang...), portez un gilet de sauvetage (qui se gonfle automatiquement et qui permet à tout votre équipement de flotter)
- ❖ Si vous vous retrouvez malgré tout dans l'eau, débarrassez-vous de votre équipement le plus rapidement possible.
 - Si vous avez suffisamment de temps, libérez autant de fermetures que possible de votre harnais, atterrissez contre le vent et glissez hors de votre équipement lorsque vous venez de toucher l'eau. Votre voile tombera dans l'eau un mètre ou deux derrière vous.
 - Si vous ne pouvez pas ouvrir les fermetures de votre harnais, atterrissez contre le vent et décrochez votre voile à une hauteur de +/- 1 mètre, de sorte que votre voile tombera d'un mètre ou deux derrière vous.

- Lors de l'atterrissage avec un vent arrière, il est recommandé de NE PAS freiner. La voile tombera dans l'eau devant vous, complètement gonflée. Le vent maintient les suspentes tendues et vous pouvez nager sous celles-ci après avoir ouvert les fermetures.

- ❖ Portez un couteau à crochet, d'un accès facile.
 - Si vous ne pouvez pas ouvrir les fermetures de harnais, coupez-les.
 - Si vous êtes empêtré dans les suspentes, coupez-les.
 - Testez d'abord votre couteau, l'achat à bas prix est souvent un mauvais achat.
- ❖ Essayez d'atterrir à proximité d'une aide possible.
 - par exemple petits bateaux.
 - mais éloignez-vous des grands navires.
- ❖ Restez calme et bougez le moins possible.

N'effectuez que des petits mouvements de nage avec les bras, gardez vos jambes immobiles et groupées pour éviter de vous enchevêtrer encore plus dans les suspentes.

Le danger de l'eau en mouvement / courante!

L'eau courante présente les mêmes dangers que l'eau stagnante, mais pire encore. La voile se déplace de façon imprévisible lorsqu'elle est dans l'eau et développe d'énormes forces d'aspiration. Un parapente de 22 m² peut contenir environ 4 m³ d'eau. C'est 4 tonnes et nous n'avons aucune chance contre cette masse. Ainsi, par exemple, n'atterrissez jamais dans les vagues de la mer. Même si cela semble parfois amusant, cela peut signifier la mort.

Que puis-je faire?

- Évitez absolument les atterrissages dans l'eau...
- Connaissez les marées de la mer, vous devez savoir quand la marée haute et basse arrive.
- Demandez aux pilotes locaux les détails du site de vol.

- N'y a-t-il pas de nageurs ou de surfeurs? Évitez l'eau!
- Ne jamais atterrir sur ou près de sable humide.
- Affalez votre voile de manière contrôlée après l'atterrissage et en aucun cas dans l'eau. Même une petite partie de la voile peut toujours être tirée dans l'eau.
- Si un atterrissage dans le sable mouillé ou dans les vagues est inévitable, ouvrez votre harnais avant d'atterrir et quittez-le.
- Oubliez votre équipement! N'essayez jamais de le récupérer, vous mourrez! Si vous ne pouvez pas sortir de votre harnais, coupez tout avec votre couteau. Ne volez jamais près de l'eau sans un bon "couteau à crochet". Et même avec ça, il sera très difficile de se libérer.
- Si un atterrissage sur l'eau est inévitable, survolez les vagues et atterrissez un peu plus loin dans la mer. Ici, les vagues ne se brisent pas si fort et un bateau peut venir vous sauver. Vous êtes perdu dans les brisants!

Le danger de l'eau et du vent.

Lors de l'atterrissage dans l'eau, avec le vent le parapente devient en partie un cerf-volant. La voile exerce d'énormes forces et entraîne le pilote dans l'eau. Il est difficile de garder la tête hors de l'eau. Même avec un gilet de sauvetage, l'eau est pressée sur le visage. Cela devient encore pire avec un secours. Il reste généralement complètement ouvert et développe encore plus de traction. Essayez de saisir une ligne ou la ligne centrale ... mais les chances de succès sont plutôt faibles.

Que puis-je faire?

- Évitez les atterrissages dans l'eau... mais vous le saviez déjà 😊
- Libérez-vous de tout votre matériel.
- Si vous ne savez pas vous débarrasser de votre matériel, essayez de réduire l'aspiration. Décrochez la voile avec les freins ou les lignes arrières. Videz le réservoir en tirant sur une ligne ou avec la ligne centrale.

La marée haute et basse

Les lieux d'atterrissage sur la côte sont variables. Selon les marées, vous pouvez y atterrir ... ou pas. Pendant que vous volez, gardez un œil sur l'heure et quel atterrissage peut toujours être utilisé ... et

lequel ne peut pas. Ne quittez pas de l'œil les sites d'atterrissage d'urgence.

Le gilet de sauvetage comme panacée ???

Malheureusement non! Un gilet de sauvetage (s'il génère déjà suffisamment de poussée vers le haut) aide dans l'eau stagnante ou légèrement en mouvement. Dans les brisants, curieusement, après une séparation réussie du matériau, le gilet de sauvetage rend la nage plus difficile que sans un gilet. Plonger sous les hautes vagues, par exemple, devient impossible. Les surfeurs professionnels le confirment. Ils utilisent des gilets de sauvetage avec un système "quickdeflate", ce qui permet un dégagement rapide.

Des vagues à tête blanche ... et le surf.

Pour sortir de la zone de surf, ce n'est pas toujours la meilleure solution de nager directement vers le rivage. Nagez en parallèle de la côte dans une zone où il y a des vagues plus petites avec moins de têtes blanches. Il existe des "canaux" qui facilitent la nage jusqu'au rivage. Les vagues ne se brisent là généralement pas si violemment. Un sauvetage n'est possible que dans une zone aussi calme. Ne combattez pas le courant ... vous n'y arriverez pas!

Le danger du sauvetage.

Si vous voyez un pilote parapente atterrir dans les brisants, lancez un appel d'urgence immédiatement. Mais n'allez jamais dans l'eau aide. Les chances de succès sont très faibles. Les chances que vous en mouriez vous-même sont élevées. Plusieurs personnes avec des aides appropriées (corde, bateau, planche de surf) peuvent effectuer un sauvetage coordonné. Un sauvetage professionnel est toujours le meilleur choix.

Enfin:

Ceux qui ont déjà suivi un stage de pilotage et qui ont dû jeter leur secours dans ces conditions « laboratoire », savent mieux que quiconque que l'eau est un sérieux facteur de stress supplémentaire... ils savent également que la température de l'eau peut influencer nos actions en peu de temps! La température de l'eau est rarement supérieure à 27°!

Simon Winkler (dans DHV-info)
(Traduction William Sterckx)

... d'agrandir notre terrain de jeu?

Autre projet extrêmement important, et pour lequel notre participation à tous, nous autres pilotes de deltaplane et de parapente, sera capitale.

Alors, un peu d'histoire et de géographie afin de vous expliquer en quelques mot le concept de Gliders Area Ardennes (que nous appellerons par la suite GAA).

Vous savez certainement tous, et encore plus vous, pilotes brevetés XC, que notre espace aérien est découpé en de multiples zones. Il y a des espaces aériens dit « contrôlés » et les espaces aériens dit « non contrôlés ». Dans le cadre de cet article, retenons juste qu'avec nos deltas et nos parapentes, nous ne sommes autorisés à voler que dans l'espace aérien non contrôlé, suivant les règles de vols à vue (VFR)...

En Belgique, la situation est plus complexe que dans d'autres pays, le pays étant petit.

En semaine, une grande partie de l'espace aérien non contrôlé, situé au-dessus de 4500ft/AMSL, est utilisé par les militaires. Raison pour laquelle il nous est formellement interdit, en semaine, de dépasser les 4500ft/AMSL.

Durant les week-ends et les jours fériés, il y a moins voire plus du tout d'activités militaires. De sorte qu'une partie de l'espace aérien militaire peut devenir accessible au vol libre (deltas, parapentes, planeurs, ...). Mais ce n'est pas systématique. C'est pour cela qu'a été créé le système des LFA Golf. Ce système nous permet d'avoir accès à certaines parties de l'espace aérien libéré par les militaires.

L'activation se fait par étapes successives et l'activation des différentes zones peut changer d'une fois à l'autre.

Dans l'ordre, on active la LFA Golf 1. Puis les LFA Golf 2 (il y en a 3) et enfin les LFA Golf 5 (il y en a 2). Chacune de ces zones donne accès à un plafond supérieur aux 4500ft/AMSL :

- LFA G1 va de 4500ft à FL50

- LFA G2 vont de FL50 à FL70
- LFA G5 vont jusqu'à FL90

En 2 mots, **en semaine c'est 4500ft/AMSL MAXI**, le week-end et jours fériés c'est variable suivant l'activation des LFA Golf.

Alors, ces « GAA », en quoi cela nous intéresse ?

Et bien le but de ces « GAA » est de permettre, sous certaines conditions suivant les zones, l'accès en semaine aux planeurs (et les deltas et parapentes sont des planeurs) à des zones dont l'altitude est supérieure à 4500ft. Ce projet a été initié, au début par la fédération des planeurs seule.

Pour être mis en application, ce projet de « GAA » repose sur des accords, des contrats, qui sont signés par différents acteurs, ceux-ci étant :

- La Composante Air
- Le Centre National de Vol à Voile (CNVV)
- Les Cadets de l'Air (BAC)
- Le Royal Verviers Aviation

Il y a pour le moment 2 contrats signés entre ces différentes structures pour l'année 2020.

2020 est en effet une période de test et une analyse sera faite en Octobre pour voir si le projet sera poursuivi. Les accords sont donc très fragiles.

Grâce à l'énorme travail dans l'ombre de pilotes motivés et décidés à augmenter notre « espace de jeu », dont ceux qui vous sont le plus connus sont Wim Verhoeve, Paul Schmit (mais il y en a une dizaine d'autre, que nous remercions tout autant), les parapentistes et deltistes ont commencé à négocier avec ces différentes structures dans le but de signer aussi un tel contrat et participer, avec un groupe test, au projet.

Si l'idée de faire un contrat « test » sur 2020 semblait une excellente stratégie, elle a eu l'inconvénient de faire peser sur quelques épaules une charge bien trop lourde.

Juste avant la période COVID, ces quelques courageux parapentistes ont souhaité que ce soit la FBVL qui reprenne la charge de ce projet, au nom de tous.

L'inconvénient de ce passage de témoin et que le contrat pour 2020 n'a pas pu être signé. **Ce qui signifie que pour 2020 les parapentistes et deltistes n'ont strictement pas accès aux GAA et doivent donc rester sous les 4500ft/AMSL en semaine.**

Depuis, la FBVL a relancé la démarche et pris contacts avec les différentes structures avec qui il faudra signer le contrat donnant accès aux GAA. Si rien n'est gagné, nous n'avons pas reçu de refus de principe et les contacts sont constructifs.

Avec l'aide de plusieurs pilotes motivés, la FBVL a élaboré un projet et la première version de celui-ci a été envoyée pour avis.

La machine est donc lancée avec pour objectif de présenter à l'AG FBVL 2021 un projet jugé valable par les autres structures (Armée,). Nous pensons qu'un projet d'une telle importance doit être présenté et expliqué aux membres et que c'est l'AG qui devra valider le mandat du CA de la FBVL pour aller signer le contrat GAA.

Alors d'ici là, quoi ?

Et bien d'ici là, et le message qui nous a été envoyé par tous les autres partenaires est extrêmement clair : « **2020 sera une année test pour les parapentistes et deltistes. Il nous est demandé, et le mot est faible, que pour 2020, pour les vols réalisés en semaine, il y ait de notre part un respect absolu de la limite des 4500ft** ».

La balle est dans notre camp, à nous tous. Si nous adoptons une attitude responsable, le gain

potentiel pour l'ensemble de notre communauté pourrait être énorme. Par contre, s'il devait y avoir des infractions à la limite des 4500ft, nous pourrions ne jamais concrétiser ce projet.

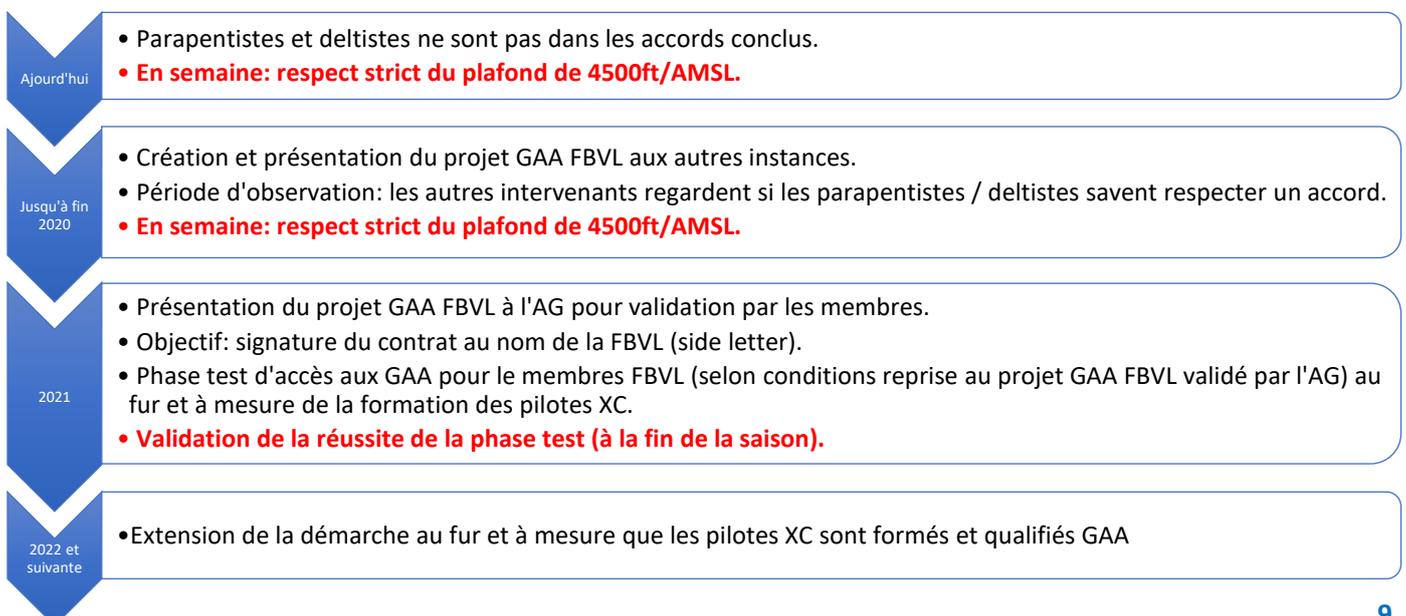
Nous ne pouvons dès lors qu'encore une fois insister sur le respect de ce plafond MAX en semaine. Des échanges que nous avons eus jusqu'à présent il apparaît que de telles infractions ont déjà été constatées, non seulement durant la courte période depuis la fin du confinement mais aussi, durant le confinement. (Des photos très nettes de parapente à des altitudes bien supérieures au plafond légal existent). Ce type de comportement égoïste est typiquement celui qui peut tout faire échouer.

Nous sommes persuadé que vous avez tous à cœur de vouloir, comme nous, agrandir notre espace de jeu. Donnons-nous en donc les moyens.

Nos engagements envers vous :

- Travailler à faire de ce projet une réalité le plus vite possible.
- Que l'accès aux GAA ne soit pas réservé à une élite « savante » mais **accessible à tout pilote XC et sous des conditions gérables pour le pilote XC lambda**.
- Nous vous tenons informés de l'évolution du dossier, en publiant en temps utiles notre avant-projet, une fois celui-ci reçu favorablement par les autres parties du dossier.

Un graphique pour résumer la situation :



Peut-être que certains d'entre vous ont déjà entendu parler de U-Space, de Géozones et autres termes barbares. Mais nous pensons que la majorité d'entre vous n'en n'ont jamais entendu parler, et c'est bien normal, ce ne sont à l'heure actuelle que des projets. Mais de projets qui dans un futur pas si éloigné risquent d'avoir un impact sur nos activités de vol libre et sur les activités de l'aviation de loisir au sens large.

C'est pourquoi nous pensons qu'il est important de vous expliquer de quoi il s'agit, de vous dire également que la FBVL est sur la balle, que nous travaillons sur le dossier avec les diverses instances en charge.

Le but de cet article n'est pas d'entrer dans tous les détails techniques, mais de vous expliquer les grandes lignes et les concepts, afin que vous réalisiez l'importance pour la FBVL de suivre ce dossier afin de défendre vos intérêts.

Commençons par le projet U-Space.

Ce projet est initié par l'EASA (*European Union Aviation Safety Agency*) et a pour objectif de fournir un cadre législatif à l'utilisation de drones dans l'espace aérien non contrôlé, principalement l'espace aérien de Class G où ce sont les règles de vols à vue (VFR) qui s'appliquent. Cet espace aérien est aussi et surtout notre « aire de jeu ».

Le trafic aérien constitué par les drones et plus tard d'autres véhicules autonomes est destiné à croître très fortement. Vous êtes certainement tous au courant des projets de sociétés telles qu'Amazon, qui souhaitent utiliser des drones pour effectuer des livraisons, comme montré sur cette photo....



Imaginez la même chose avec DHL etc. De plus les applications pour lesquelles l'utilisation de drones est envisagée n'ont pas de limites.

Vous commencez certainement à voir où nous voulons en venir.

Devant cette évolution, l'EASA propose de travailler sur un cadre législatif, appelé U-Space (Autonomous ou Unmanned aircraft airspace) qui serait un espace aérien dans lequel pourraient évoluer tous types de drones.... Cet U-Space serait créé dans l'espace aérien VFR.

Comme bien souvent, la tentation est grande pour des entités privées de s'appropriier l'espace public. Le risque est bien présent ici.

Tout comme est grande la tentation de faire porter aux autres usagers la responsabilité d'éviter les risques d'abordages. Car bien entendu, en l'état, les drones ne sont pas capables (pour le type de drones dont nous parlons ici) d'assurer l'évitement avec tout autres aéronefs en vol à vue. Si on peut imaginer que mettre au point un système peu coûteux qui permette aux drones de se localiser entre eux et ainsi éviter les collisions est faisable sans gros soucis, le défi est tout autre en ce qui concerne les vols habités d'aéronefs VFR.

La pression des lobbies est à l'œuvre pour transférer la responsabilité de l'anti-abordage vers les utilisateurs historiques de l'espace aérien VFR. Si nous sommes inquiets, nous ne sommes pas les seuls. Les vélivoles, ulmistes, aérostiers le sont tout autant. Par chance, nous sommes tous réunis au sein d'une structure commune, l'ACRB (Aéro Club Royal de Belgique). Et il faudra bien être unis sur ce dossier.

Nous n'allons pas aller plus loin dans le détail ici, mais si vous souhaitez plonger plus profond dans le dossier, les détails se trouvent ici :

<https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions/opinion-012020>

Cette problématique est débattue en ce moment au sein d'une instance appelée « BELANC » (Belgian Air Navigation Committee) qui regroupe des représentants de la DGTA, Skeyes, l'Armée et l'Aéroclub (dans lequel nous avons une représentation). Donc nous sommes associés aux discussions.

Donc, comme le projet U-Space pourrait conduire à voir des drones autonomes dans l'espace aérien Class G, et ce jusqu'à une altitude de 400ft, une stratégie est proposée : les Géozones.

Pour faire simple, les Géozones seraient des zones desquelles seraient totalement exclus les drones. Ces Géozones consisteraient en des cylindres (ou autres formes telles que des rectangles p.ex.) allant du sol jusqu'à 400ft.

L'objectif de la FBVL est de protéger nos sites de vols (existants et potentiels) en proposant des Géozones pour chacun de nos sites.

La FBVL, en collaboration avec le représentant de l'ACRB au BELANC (vous suivez toujours ?) a remis un avant-projet. L'objectif est bien entendu de s'accorder avec les autres fédérations sur une proposition commune et pour le moment la FBVL a proposé des cylindres de 5km de rayons autour de ses sites.

Pourquoi 5km ? Simplement parce que 5km est la distance maxi autorisée pour les pilotes n'ayant pas le brevet XC, donc forcément des pilotes qui vont rester un local. Ces 5 km sont aussi, pour partie, l'endroit où la concentration en parapente sera la plus grande. Il y aura les pilotes en train de s'extraire du site en route vers le vols XC, les pilotes restant en local, ceux posant ou en approche de l'atterro, les novices XC qui risquent de se trouver à basse altitude à la recherche du fameux second thermique.

Voici un exemple, pour Coo, de ce que cela donnerait. Cette image est extraite du document envoyé au BELANC.

Si nous devons adapter notre proposition, nous le ferions en maintenant une protection identique pour nos sites (par exemple si nous devons modifier le rayon pour passer à des cylindres de 4 km de rayon, nous décalerions le centre de ce dernier de 1 km sous le vent du décollage. Comme nous volons rarement loin contre le vent, nous choisirions de favoriser la zone sous le vent).

Une première réunion a eu lieu le 8 Juin et le sujet n'a, hélas, été que peu abordé, faute à un agenda bien rempli.

Notre représentant nous a fait un rapport détaillé de cette réunion et clairement, ce n'est pas gagné. Les pressions des lobbies jouent à fond et il va falloir toute l'énergie des différentes fédérations pour faire valoir nos droits.

Voilà, vous en savez, nous l'espérons, un peu plus sur le sujet. La FBVL reste attentive et veille à ce que nos intérêts soient défendus par l'Aéroclub.

Vu l'importance du dossier, et sachant le réservoir de talents et de savoir que constitue notre fédération, si vous pensez pouvoir contribuer à la défense de nos droits et de nos sites, n'hésitez pas à revenir vers nous via l'adresse info@fbvl.be.

A suivre donc.

Olivier.



Présentation du projet

Depuis près d'un an, une nouvelle dynamique s'est dégagée autour des pilotes de compétition en Belgique. Le but est de voler ensemble, d'apprendre les uns des autres, d'aller à des compétitions ensemble, ... La communication se fait par l'intermédiaire d'un groupe WhatsApp dans lequel on fait des plans pour aller voler.

L'équipe provisoire se compose des pilotes suivants qui volent beaucoup en compétition :

Pour le Championnat d'Europe, cela signifiait la sélection suivante:

1. Joeri Ball
2. Thibault Voglet
3. Lode Spruyt
4. Aron Michiels
5. Wim De Croock

En raison des circonstances, en particulier la crise corona, Joeri, Lode et Wim ont annulé.

Nom	Parapente de course
Lode Spruyt	Ozone Enzo 3 (CCC)
Bram Declercq	Davinci Xchord (EN D)
Dimitri Roman	Ozone Zeno (EN D)
Jeff Thielemans	Gin Bonanza 2
Yuri Ball	Ozone Enzo 3 (CCC)
Phillipe Broers (aka The coach)	Spectre d'écoulement (CCC)
Quentin Debras	BGD Diva (EN D)
Rosanne Vaneeckhaute	Skywalk Cumeo (FR B)
Thibault Voglet	Ozone Enzo 3 (CCC)
William Vanaudenhove	Niviuk Peak 4 (EN D)
Wim De Croock	Niviuk Peak 5 (EN D)
Aron Michiels	Niviuk Icepeak Evox (CCC)

Championnat d'Europe 2020

Le Championnat d'Europe de cette année aura lieu à Nîs en Serbie. En raison de la crise Corona, la compétition a été reportée et aura lieu du 23 août au 5 septembre. Cela sera confirmé le 1er juillet. Thibault et Aron seront donc loin de la Belgique si le championnat se déroule. Nous tiendrons la page Instagram et FB à jour pendant le championnat

afin que tous ceux qui le souhaitent puissent nous suivre.

Médias sociaux

Le groupe a également une page FB et Instagram.

FB: Paragliding Team Belgium

Instagram: Paragliding Team Belgium

On y postera les principaux événements. Comme mentionné ci-dessus, c'est aussi la façon de nous suivre pendant les championnats, les vols d'entraînement, etc...

Aron.

Le plus d'âmes, le plus de joie ! Ceux qui sont intéressés peuvent toujours poser leur candidature pour rejoindre l'équipe!

Procédure de sélection des compétitions FAI 1

À partir de ce « pool » de pilotes de compétition, une sélection est faite en fonction de leur deux meilleurs résultats dans les trois BPO précédents. Depuis 2020, la FAI a adopté une nouvelle règle qui stipule qu'un minimum de 40 points WPRS doit être obtenu lors d'une compétition pour pouvoir participer à une compétition FAI 1. Plusieurs membres de l'équipe n'y sont pas encore parvenus et ne sont donc pas inclus dans la procédure de sélection.

SITES : PENTE ECOLE DE HAN SUR LESSE

Belle pente herbeuse au bout d'une grande pâture. Visite de quelques vaches de temps en temps.

Accès: en entrant dans Han-sur-Lesse en venant de la E411 (Ave-et-Auffe), prendre la première petite route à gauche. La pente école se trouve au bout de ce chemin, au fond de la pâture de gauche.

Remerciements: Monsieur Gourmet, Hôtel « Beau Site » à Mirwart, 084/36.62.27.

Facilités: Cafés et magasins à Han-sur-Lesse.
Hôtel du propriétaire à quelques km:
Hôtel « Beau Site » à Mirwart

Dénivelé : plus ou moins 25 m.

Orientation : Nord.

Le pente tolère des vents NNO (quand le vent vient de cette direction, il a tendance à être plus perturbé) et surtout des vents de NE.

Attention :

- Il est courant que des rafales surviennent en cours de journée et il est utile alors de redescendre dans la pente.

- Le site est fragile, il est sur une propriété privée, et les propriétaires nous acceptent depuis 30 ans, par souci d'aider le sport. Mais le site a été maintes fois menacé de fermeture définitive, à cause d'un nombre trop élevé de pilotes présents et l'encombrement de voitures devant la prairie, c'est pourquoi nous avons dû faire un règlement, le voici :

Consignes pour la pente de Han sur Lesse

- De tout façon il ne faut jamais être plus de **30 personnes** dans la prairie toutes personnes confondues (c'est la limite extrême pour les propriétaires, ils préfèrent moins).
- **Aucun véhicule ne peut rester stationné devant la prairie de la pente-école.** Les véhicules doivent être garés avant le petit pont lorsqu'on vient de Han, hors du chemin

pour laisser passer les véhicules agricoles larges, et surtout pas devant les entrées des prairies. Les places sont rares, s'il le faut il faut aller jusqu'à la route qui mène à Han. Cependant il est permis d'aller apporter son matériel devant la prairie (devant le passe-clôture), mais il faut que le véhicule revienne aussitôt se garer après le petit pont.

- Les personnes qui accompagnent ne peuvent être présentes sur la pente que si elles ne prennent pas la place de pilotes.

Le W.E. et jours fériés :

6 places sont réservées aux pilotes autonomes.

Sur place ces autonomes doivent s'entendre entre eux s'ils sont plus nombreux, pour partager ces places.

On peut aussi téléphoner, de préférence la veille, à Airsport, Imala et Parapente Confluence pour savoir si toutes leurs places seront utilisées.

24 places sont réservées aux écoles, qui se partagent ces places entre principalement 3 écoles mais également 3 autres.

En semaine :

Il suffit de se compter et de ne pas dépasser 30 personnes.

Pour les véhicules, mêmes consignes que plus haut.

Divers :

- En cas d'accident, la rue est "rue de la Source".
- Ne laissez rien dans la prairie, les languettes des cannettes peuvent nuire aux vaches.
- Les chiens sont interdits.
- Il faut toujours se méfier du taureau.

Merci,

le responsable du site :
Yves Borreman (0478. 25.02.64).

Note du 06/06/2020 pour l'ouverture des frontières annoncée le 15 juin

En préambule

1. Les "préconisations" émises ici par le comité sont bien des "préconisations" et non des ordres ou interdictions. Chaque pilote ou adhérent est considéré comme responsable en mesure d'agir en conscience.
2. Cependant les membres du comité sont chargés et autorisés à les rappeler sur nos lieux de pratiques s'ils constatent des manquements ou abus mettant enjeu les bonnes pratiques de sécurité sanitaire.
3. Ces préconisations sont soumises aux restrictions actualisées des autorités

Préconisations du comité du PAP

a) Parking à l'atterrissage:

Distancier les véhicules sur les zones habituelles de parking, se garer une place sur deux. En cas de forte affluence,

- à Fumay : utilisation du parking du camping (en haut)
- à Revin : utilisation de la rue de Fallières

b) Covoiturage vers les décollages:

La règle : Rassembler les voiles en une voiture avec un chauffeur, les pilotes montent à pied. Cependant il est possible qu'une autre personne monte à l'arrière.

Monter au maximum à un par rangée de sièges (soit deux personnes pour un véhicule standard).

Avec port de masque de protection dans les véhicules et utilisation du gel hydroalcoolique avant de monter dans la voiture (excepté pour des personnes vivant sous le même toit).

Pour les pilotes accédant directement à Revin au déco par le haut

Même règles de distanciation au parking du déco. En cas de forte affluence, se garer en bordure de chemin (cf-b) ou place de l'Argentine (cf-c).

Pour les pilotes qui accèdent au déco à pied.

La montée à pied doit aussi respecter la distanciation (pas de groupe ou de cote à cote mais séparation selon les écarts préconisés à la date du déplacement.

Présence sur les décollages: **Regroupements supérieurs à 10 personnes interdits**

Limitation au nombre raisonnable selon la capacité du déco (avec le maxi à 10). En cas d'affluence les suivants sont tenus de rester en arrière du déco, et d'attendre qu'une place se libère. (Décollage ou renoncement)

La zone d'attente n'est pas formalisée, personne ne sera le gendarme qui veille au respect des règles. Nous appelons à la responsabilité individuelle des présents.

c) Distanciation à l'atterro: **Regroupements supérieurs à 10 personnes interdits**

Les espaces sont suffisants pour respecter les gestes barrières

Pas de rassemblement "discussion" sauf temps court, respectant la distance en petit nombre. Pas de débriefing après vol et boisson à l'atterro (seulement par écran interposé...:-((

d) Port du masque vivement conseillé

Chacun doit être en possession d'un masque mais sans s'exonérer des mesures barrières.

e) Ecoles

A ce jour les écoles ne sont pas autorisées.

**En cas d'affluence massive et non-respect des préconisations:
le comité limitera strictement l'accès de ses sites aux adhérents PAP.**

f) Reprise en sécurité

Gonflages conseillés avant de reprendre. Revoir ses objectifs à la baisse, et garder une marge de sécurité importante.

g) Type de vol

Les vols de distances sont désormais autorisés. La CFD est réactivée.

Récupe: Chacun est responsable de l'organisation de son retour.

h) Activité biplace

Toujours suspendue en associatif sauf pour les personnes de domicile commun selon les préconisations fédérales.

i) Partage des préconisations

Le PAP souhaite partager ses réflexions avec les volants voisins (Icarus, clubs de la Marne, FBVL)

Règles ne dépendant pas du comité à suivre selon leur évolution :

En France :

Respect de la limitation de rassemblement à 10 personnes.

Prendre connaissance des dernières préconisations Fédérales :

<https://federation.ffvl.fr/sites/ffvl.fr/files/VG20015-communique-02062020vdef.pdf>

Le comité du club PAP le 06/06/2020

Attention: Actuellement l'atterrissage de Fumay est endommagé, repérage impératif du lieu avant le vol.

STAGE D'INITIATION POUR ADOLESCENTS

Un stage initiation à destination des adolescents est organisé la troisième semaine du mois d'août, du 17 au 21 août. L'objectif est double : organiser un stage pédagogiquement plus adapté et créer une émulation entre eux, en quelque sorte le début de leur propre réseau.

Le stage est organisé en collaboration avec une nouvelle et très dynamique école de parapente située en Savoie, à Mont Lambert, site bien connu des volants, sur les faces Est du massif des Bauges, entre Albertville et Chambéry.

Si l'école est récente, l'équipe est expérimentée.

Le montant du stage est de 600 € pour la semaine, soit un prix classique dans le milieu. Bien entendu, l'ensemble du matériel nécessaire est mis à disposition.

Pour que ce stage spécifique existe, il faut nécessairement huit participants. Deux belges sont déjà inscrits.

Si votre ado est demandeur, contactez Yves Piron au 0479 399 725 ou y.piron9@gmail.com. Il est le relai belge pour cette activité.

Il est également possible, pour les parents de s'organiser pour passer la semaine pas loin de là et peut-être, voler ensemble

Recommandation : Ne forcez pas vos ados, proposez l'activité et laissez-les réagir. Il est nécessaire que l'envie vienne d'eux ...

Yves Piron

Chers pilotes,

Dans ce contexte de pandémie, nous traversons ensemble une situation particulière pour la bonne pratique de notre activité.

En effet, le vol libre est une pratique individuelle qui a cette spécificité de nécessiter un point focal, le décollage, pour être réalisable. Et pour que tout se passe bien, chaque pilote fait preuve aujourd'hui d'autogestion et suit au mieux les recommandations officielles.

Malgré tout nous avons tous été témoins ces dernières semaines de situations particulièrement difficiles à gérer. Vu d'un regard extérieur notre activité s'apparente à un rassemblement collectif ; ce qui n'est pas facile à comprendre pour les riverains et les autorités alors qu'ils sont encore empêchés de se regrouper. Plusieurs conséquences se font déjà ressentir : Beauraing a dû être fermé, les sites de La Roche sont restreints sur ordre des autorités...

En tant que gestionnaires des sites de Belgique nous voulons à tout prix, comme vous, préserver notre liberté de voler. C'est pourquoi nous nous permettons de vous communiquer nos recommandations générales et conseils jusqu'à la fin de cette crise sanitaire :

- **En vue de désengorger les décollages, merci de venir voler seul** (pas d'accompagnants, familles ou amis);
- **Merci de respecter raisonnablement les distances qui séparent vos domiciles des sites de vols** (voir ci-bas l'arrêté ministériel);
- **En vue de désengorger les parkings, favorisez fortement la remontée à pieds;**
- **L'écolage n'est pas autorisé sur les sites de vol normaux, mais est autorisé en pente école.**

Certaines restrictions (La Roche) ont été levées, mais Beauraing reste encore fermé pour le moment (voir autre article dans ce Fly).

Nous tenons à remercier tous les pilotes qui ont démontré, à travers leur respect des règles mise en place à la reprise de l'activité, leur maturité, envoyant ainsi un signal clair et positif aux différents acteurs du dossier. Ce comportement nous a grandement aidé dans nos négociations.

Mais attention, vous savez que l'atmosphère reste tendue en Belgique. Redoublez donc de prudence et respectez les règles de distanciation ainsi que l'ensemble des consignes préconisées par les autorités, consignes qui restent encore et toujours d'application (port du masque dans les transport en commun, distanciation sociale, ...).

Concernant les journées de potentielle grande affluence sur certains sites sensibles : les gestionnaires se réservent le droit de limiter le nombre de pilotes via des règles d'organisations spécifiques (par exemple, inscriptions dans un registre et brevets obligatoires) s'ils l'estiment nécessaire. Ces règles vous seront alors communiquées au minimum 2 jours à l'avance.

Ces recommandations s'appliquent évidemment en plus **des mesures habituelles** :

- **Restez à la maison si vous êtes malade.**
- Lavez-vous régulièrement les mains.
- **Gardez une distance suffisante (1,5 mètre) lorsque vous êtes à l'extérieur.**
- **Évitez de vous donner ou serrer la main, de vous faire la bise ou de vous serrer dans les bras.**
- **Faites attention aux groupes à risque.**
- Eternuez ou tousez dans le pli du coude.
- Couvrez votre nez et votre bouche avec un masque buccal si vous ne pouvez pas garantir la distance physique.
- **Dans les espaces fréquentés, vous pouvez aussi porter un masque buccal pour protéger les autres.**

Message rédigé par l'ensemble des gestionnaires de sites de vol libre en Belgique.

15 MAI 2020. – Arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 23 mars 2020 portant des mesures d'urgence pour limiter la propagation du coronavirus COVID-19

Art. 3. L'article 5 de l'arrêté ministériel du 23 mars 2020 portant des mesures d'urgence pour limiter la propagation du coronavirus COVID-19 est remplacé par ce qui suit :

« **Sont interdits, sauf disposition contraire prévue par le présent arrêté :**

- 1° les rassemblements ;
- 2° les activités à caractère privé ou public, de nature culturelle, sociale, festive, folklorique, sportive, touristique et récréative ;
- 3° les excursions scolaires d'une journée ;
- 4° les excursions scolaires de plusieurs jours ;
- 5° les activités dans le cadre de mouvements de jeunesse sur le et à partir du territoire national ;
- 6° les activités des cérémonies religieuses.

Par dérogation à l'alinéa 1er, sont autorisés :

- les cérémonies funéraires, mais uniquement en présence de 30 personnes maximum, avec le maintien d'une distance d'1,5 mètre entre chaque personne et sans possibilité d'exposition du corps ; – les mariages civils, mais uniquement en présence de 30 personnes maximum ;
- les mariages religieux, mais uniquement en présence de 30 personnes maximum ;
- les cérémonies religieuses enregistrées dans le but d'une diffusion par tous les canaux disponibles et qui ont lieu uniquement en présence de 10 personnes maximum, en ce compris les personnes en charge dudit enregistrement, avec le maintien d'une distance d'1,5 mètre entre chaque personne, et pour autant que le lieu de culte reste fermé au public pendant l'enregistrement ;
- **les promenades et les activités physiques en plein air n'impliquant pas de contacts physiques seul ou en compagnie de personnes vivant sous le même toit et/ou en compagnie de maximum deux autres personnes qui doivent toujours être les mêmes, moyennant le respect d'une distance d'1,5 mètre entre chaque personne ;**

– **des entraînements et leçons sportifs réguliers à l'air libre n'impliquant pas de contacts physiques, dans un contexte organisé, notamment par un club ou une association, en groupe de maximum 20 personnes, toujours en présence d'un entraîneur ou d'un superviseur majeur, et moyennant le respect d'une distance d'1,5 mètre entre chaque personne ;**

– les sorties à cheval, et ce uniquement en vue du bien-être de l'animal et avec un maximum de trois cavaliers. »

...

Art. 5. L'article 8 de l'arrêté ministériel du 23 mars 2020 portant des mesures d'urgence pour limiter la propagation du coronavirus COVID-19 est remplacé par ce qui suit :

« Les personnes sont tenues de rester chez elles. Il est interdit de se trouver sur la voie publique et dans les lieux publics, sauf en cas de nécessité.

Sont notamment considérés comme nécessaires des déplacements tels que : – se rendre dans les lieux dont l'ouverture est autorisée sur la base des articles 1er, 2 et 3 et en revenir ;

... »

Phase 4 du déconfinement à partir du 1er juillet

« Les activités de groupe ne peuvent dépasser 15 personnes, enfants compris. Cela vaut pour toutes les réunions non encadrées, indépendamment qu'elles aient lieu au domicile ou en dehors de celui-ci. »

(Extrait de la communication du premier ministre le 24 juin 2020).

SITE DE BEAURAING FERME

Après avoir été confiné et avoir passé de nombreuses heures de réunions avec les diverses autorités, nos représentants avaient réussi à obtenir un accord pour pratiquer notre passion malgré le confinement et l'interdiction de pratiquer des activités récréatives en Belgique à ce moment. Et ça n'a pas été des plus simple.

Malheureusement, après juste un WE de vol à Beauraing, nous avons reçu le mail suivant du Bourgmestre de Beauraing :

« **Objet: interdiction de vol-Martouzin**

Date: 15 mai 2020 à 16:06:14 UTC+2

Monsieur le Président,

Je vous remercie pour votre courrier.

Malheureusement, force est de constater que plusieurs membres de votre Fédération n'ont pas la même notion du respect de la vie privée que nos concitoyens, en survolant et en manœuvrant en rond au-dessus des jardins privés et des maisons de façon dangereuse.

Un de vos membres a eu aussi un accident au décollage.

Nos services des pompiers ont dû intervenir, ce n'est pas la première fois.

Mais pire, vous ne respectez aucune des règles de distanciation sociale de sécurité élémentaire, information confirmée par la Police et le service incendie, en mettant en danger notre population.

Je vous demande dès lors d'arrêter vos activités à Martouzin et de respecter la sécurité des Beurinois.

J'en informe les services de police.

Avec mes meilleurs salutations,

Marc Lejeune

Bourgmestre de Beauraing

Président de la Zone Houille-Semois »

Suite à cette mauvaise nouvelle, Paul Schmit et Stéphane De Roover, avec le soutien total de l'organe d'administration de la FBVL, ont contacté le Bourgmestre afin de négocier la réouverture progressive du site, ce qui ne sera pas chose facile au vu de la situation délicate au niveau COVID1-19 de la commune (voir la nouvelle page du site Sciensano :

<https://epistat.wiv-isp.be/covid/covid-19.html>)

et l'opposition des riverains. Des solutions alternatives seront également étudiées.

Entre-temps nous demandons bien sûr de respecter cette interdiction afin de ne pas compromettre davantage la survie du site.

SITES DE LA COTE D'OPALE FERMÉS (FRANCE)

Un message important concernant les sites de CAP BLANC-NEZ (Sangatte, Escalles, Cran-aux-Œufs, la Crèche – tous les sites entre Calais et Boulogne) nous est parvenu de la part du club français Raz'motte.

Suite à des études de certains groupes de protection d'oiseaux, un arrêté va être pris pour la sauvegarde et la protection de certains oiseaux. Cela aura pour effet de limiter fortement la pratique du parapente sur ces sites.

Le club gestionnaire (Paralaile62, chargé de la délivrance des badges d'accès) n'a pas signé de

prolongation de convention de site avec l'autorité publique de gestion propriétaire des terrains (le Conservatoire du Littoral).

Par conséquent sans convention, il est maintenant interdit de pratiquer le parapente à partir de ces 4 sites .

Des interventions ont déjà eu lieu à l'encontre de parapentistes qui ont bravé (sans le savoir) cette interdiction .

Info : Jean-Pierre Montuelle – Président du club Raz'motte.

Envie d'évasion

La Palma - Îles Canaries



Envie de **soleil** et de **beaux vols** cet hiver
Nous vous accueillons au sein de la
Finca Azul del Cielo de **novembre** à
mars.

A 2 pas des principaux décollages,
vous profiterez en famille ou en groupe
du calme et de la beauté de l'île
au printemps éternel.

Studio : 1 à 3 personnes

Villa : jusqu'à 7 personnes

Services de guide possibles.

Annecy - Giez



Venez découvrir notre tout nouveau
gîte pouvant héberger jusqu'à **11**
personnes. Situé à 5 minutes du lac,
à côté du **golf** de Giez, au bord de la
piste cyclable et au pied du **déco** de
Montmin, il offre tout le confort et
l'espace pour accueillir des familles ou
des groupes.

Pour des vacances réussies, alliant le
plaisir du vol, de la montagne et des
activités nautiques, contactez-nous.
Stages et services de guide possibles.

Plus d'info :

tmoreau.parapente@gmail.com

+32 496 22 63 01



DUC DE PRASLIN BELGIUM®
Belgian Chocolates of Distinction
Filip BLONDEEL dit CHOCO
Chocolatier et pilote !

DIXIEME CHAMOIS ET BELGIAN FBVL OPEN

Manche du Challenge FFVL 2020

Après une semaine de stage Vol et Ski avec Fou d'L pas des plus faciles, la météo s'est remise au beau pour nous laisser un we de compétition bien réussi.

Ce n'est pas moins de 42 pilotes (Belges, Italiens, Suisses, Français, Luxembourgeois) qui se sont mesurés sur les 3 manches du we, deux le samedi et une le dimanche pour laisser la possibilité aux pilotes belges de pas rentrer trop tard chez nous.

J'avais tracé un parcours assez accessible où tout le monde pouvait grappiller des points.

Dès un décollage réussi, des points étaient attribués. Tout de suite après le déco, deux portes à passer puis à la petite falaise, il fallait se laisser planer vers des piquets en parallèle du télésiège pour les toucher en vols ou en glissant (3 zones à faire) puis longer la piste de ski pour aller couper une ligne près des sapins et enchaîner par un piquet. La zone d'atterrissage consistait en un posé ressource, c'est-à-dire toucher dans une zone définie et redécoller en volant au-dessus de lignes marquées sur le sol. C'est toujours très spectaculaire et peu dangereux car on peut glisser sur les skis.

La deuxième manche était la même sur la partie haute mais au déco intermédiaire, il y avait un grand atelier à réaliser, avec une zone à glisser, un grand virage à faire voile ouverte en glissant avec les skis pour enchaîner 2 portes (ligne à couper) et un piquet. Ensuite, il fallait repasser au-dessus de la piste pour les ateliers du bas, sapin, piquet et atterrissage ressource.

Belle journée donc le samedi qui se termina le soir avec un apéro et un repas copieux chez notre ami Carlo, le propriétaire de l'Auberge Belle-Vue, qui nous accueille depuis plus de 20 ans pour les stages Fou d'L d'été et d'hiver. La station de Chamois permet de voler aussi très bien en été et avec les télésièges, il n'est pas rare de faire de 5 à 6 vols par jours.

Le dimanche, une manche comme celle du samedi matin et puis vers 14H, la remise des prix avec un drink et un encas. Comme toujours, grâce à nos généreux sponsors, nous avons un prix pour tous les participants. Et n'oublions pas les délicieux chocolats belges offerts par notre moniteur pilote chocolatier « Choco » de chez Duc de Praslin !

C'est dommage, cette année, il y avait moins de Belges. La météo maussade a dû en décourager quelques-uns.

Pour ma part, il s'agissait de la 10^{ième} organisation de compétition Vol et Ski sur environs 15 ans. C'est un beau chiffre pour passer la main à l'équipe Fou d'L, qui j'en suis certain, continuera la tradition des « vol et ski » et la manche belge du challenge Vol et Ski de la FFVL.

Thierry Moreau,

Ecole Au Fil du Vent.

Moniteur chez Fou d'L



RESULTATS DIEXIEME CHAMOIS ET BELGIAN FBVL OPEN

Classement général			
	Nom	Prénom (ou nom 2ème pilote pour les biplaces)	Total des points
1	Nochez	Eliot	3150
2	Chong	Gerard	3100
3	Eliot	Renaud	3050
4	Nochez	Renaud	2900
5	Seveno	Jean-Yves	2875
6	Moreau	Thierry	2725
7	Mollier	Pierre	2725
8	Treins	Nicolas	2700
9	Jeandroz Mathieu	Maxence	2675
10	Huttaux	Stéphane	2675
11	Mollier_bi	Brunier	2600
12	Coupez	Marie-Jo	2500
13	Seveno_bi	Bernier	2450
14	Kohler	Noé	2425
15	Treins_bi	Bessière	2425
16	Lerique	Françoise	2425
17	Folonnier	Yan	2425
18	Pouteau	Valérie	2275
19	Hamichi	Philippe	2275
20	Brunier	Jeremy	2100
21	Depireux	Didier	2100
22	Achir	Yanis	1950
23	Lachat	Daniel	1750
24	Blondeel	Filip	1625
25	Bessière	Aurélie	1525
26	Zoppé	Sam	1500
27	Dadoumont	Benoit	1500
28	Denninger	Raphael	1450
29	Zucchi	Alberto	1425
30	Jeandroz 2	Karin	1375
31	Oudin	Jean-Michel	1250
32	Detollenaere	Bruno	950
33	Pecqueur	Thierry	925

34	Casse	Didier	900
35	Blondeel_bi	Depireux	875
36	Ferrani	Enrico	850
37	Joukovsky	Pascal	700
38	Bernier	Antoine	650
39	Borrello	Andrea	600
40	Menegato	Paola	550
41	Vidal	Michele	325
42	Fogazzi	Massimo	200
43	Fagnant	Nathalie	0
44	Soultany	Elsa	0
45	Gomez	Mathias	0
46	Castellarnau	Sarah	0

Categorie Femmes			
	Nom	Prénom (ou nom 2ème pilote pour les biplaces)	Total des points
1	Lerique	Françoise	2425
2	Pouteau	Valérie	2275
3	Bessière	Aurélie	1525
4	Jeandroz bi	Karin	1375
5	Menegato	Paola	550
6	Vidal	Michele	325

Catégorie Biplaces			
	Nom	Prénom (ou nom 2ème pilote pour les biplaces)	Total des points
1	Eliot	Renaud	3050
2	Jeandroz Mathieu	Maxence	2675
3	Mollier_bi	Brunier	2600
4	Coupez	Marie-Jo	2500
5	Seveno_bi	Bernier	2450
6	Treins_bi	Bessière	2425
7	Blondeel_bi	Depireux	875



Atom S.à r.l.
Matériel et accessoires parapente et paramoteur
ATOM-PARAGLIDING.COM



GIN





G I N



SKYWALK
PARAGLIDERS

Testival en Belgique du 25 juillet au 8 août 2020

Profitez-en pour tester l'ensemble de la gamme des voiles et sellettes des marques Gin Gliders, Neo et Skywalk, avec entre autre :



La Gin Calypso : aile intermédiaire légère et facile pour les pilotes débutants et les pilotes de loisir qui cherchent une aile qui inspire confiance, facile à transporter et à piloter, tout en offrant des possibilités variées de Cross.

La Skywalk Cayenne 6 : La perfection de la classe sport ! La Cayenne 6 se sent parfaitement chez elle sur tous les terrains de cross de la planète! Elle offre une bonne dose de liberté aux amateurs de cross qui convoitent de nouveaux horizons. Enroulant le thermique ou en transition, rien ne pourra distraire la Cayenne 6 de son objectif.



La Gin Genie lite 3 : Sellette Cross par excellence, la Genie lite 3 ne fait aucun compromis sur les qualités essentielles d'une sellette de distance. Elle offre l'harmonie parfaite entre confort, sécurité, stabilité et durabilité.

Pour organiser un essai, contactez sans tarder **Christophe Gaber** (christophegaber@skynet.be).
Le choix du site se fera en fonction des conditions météorologiques et vous sera communiqué par Christophe.

Distributeur général Gin Gliders, Neo, Skywalk: Neo SAS (Doussard – France) : neo@flyneo.com

Distributeur Belgique Luxembourg Gin Gliders, Neo, Skywalk : Atom Sàrl (Thierry Moreau)
info@atom-paragliding.com / +32 496 22 63 01

Vous êtes un club ou une école et vous souhaitez revendre les produits des marques Gin Gliders, Neo, Skywalk, n'hésitez pas à nous contacter (info@atom-paragliding.com) pour connaître nos conditions revendeurs.

DEUXIEME CHAMPIONNAT DE BELGIQUE DE PRECISION D'ATTERRISSAGE (PA)

Date :

Week-end du 5 et 6 septembre avec report possible en octobre.

Organisation, écoles **Fou d'L** et **Au Fil du Vent** avec le soutien de la **FBVL**.

Après le succès de l'édition de 2019, nous vous proposons à nouveau de participer cette année aux 2^{ème} Championnat de Belgique de PA. Cette compétition est amicale et accessible à tous, il ne faut pas être un top pilote, ni avoir une top voile pour participer. Ces compétitions se veulent avant tout ludiques et vous permettront aussi de progresser pour vos atterrissages. Alors pourquoi pas aujourd'hui vos premiers pas dans une compétition de PA !

La Compétition :

c'est simple, vous devez poser sur une cible.

La Cible :

C'est une surface plane où les scores des concurrents sont mesurés à partir d'un point central. Elle est circulaire et délimitée par des cercles concentriques jusqu'à 5m de rayon. Le marquage des cercles est indicatif et non destiné à la mesure de la performance qui sera mesurée au décimètre. Les cercles peuvent être tracés au moyen de tissus, de bâches, de peinture écologique, de plâtre...

Eventuellement, au centre de la cible est placé un dispositif électronique permettant la mesure et l'enregistrement automatique de la performance.

L'emplacement de la cible doit idéalement permettre l'atterrissage en provenance de toutes les directions. La cible doit être bien visible en vol. Le positionnement de la cible sera à la discrétion du DE.

Le programme :

Samedi 5 septembre : Rdv à 8H00 pour les formalités administratives, le lieu, le site vous sera précisé via les sites internet et réseaux sociaux en fonction des prévisions météo. Les sites potentiels, Rochefort, Ouren, 7 Meuses, Maboge, Coö, La Roche. Ces sites nous

permettent de couvrir toutes les orientations de vent, espérons peu de vent, une météo clémente, ce sont les meilleures conditions pour faire des ploufs !

Dimanche 6 septembre : RDV à 8h30, le lieu, le site vous sera précisé via les sites internet et réseaux sociaux en fonction des prévisions météo.

La participation est de 40€ pour les 2 jours, 50€ pour les inscriptions après le 31 août.

Celle-ci comprend, **vosre participation à la compétition, les navettes vers le décollage, un drink et un lot pour tous à la remise des prix.**

Le casse-croûte, c'est vous qui l'amènerez, comme ça il sera à votre goût, forcément!!! Le repas du soir, on verra sur place si on se fait un bbq ou pas selon motivation et l'ambiance du jour, nous irons acheter rapidement ce qu'il faut ensemble!! Nous préférons mettre toute notre énergie pour réussir à vous proposer un maximum de manches de précision d'atterrissage, une autre belle manière de jouer avec nos ailes parapente, et nous pouvons aller voler ensemble sur site si par moment ça ventile trop pour jouer avec la cible en sécurité.

Appel aux bénévoles: Nous cherchons des bénévoles pour assurer les navettes, proposer un grand véhicule est top aussi. (Fou d'L et Au Fil du Vent mettront à disposition leurs minibus) Aussi pour assurer le rôle de juge (voir règlement, ce n'est pas bien compliqué). Vous pouvez aussi faire les deux, donner une aide et participer à la compétition, manifestez-vous par mail à PA@voler.be

Règlement de la compétition :

Il est basé sur le règlement FFVL que nous remercions par la même occasion pour leur collaboration. Vous pouvez trouver le règlement de la compétition sur le site FBVL, Au Fil du Vent, Fou d'L.

Thierry Moreau
Au Fil du Vent

Jean-Yves Squifflet
Fou d'L

LODE'S FLIGHT

June 8th, 12h48, Rochefort, Belgian Ardennes.

I just got off the phone with The (Belgian national team) Coach aka Philippe Broers, discussing flying options for the rest of the week. We are sitting on the Rochefort take-off ramp, getting rained upon after an early morning Fly & Hike. We agree the weather forecast is shitty for the time to come, and hang up without further immediate flying plans.

We (Karlien and I) are on the road with our new van and not very decisive on our next option. On

for north wind. The question is not if there will be a feasible take off, but rather which one to choose. None of us has ever flown in the region before, we did one excursion on foot in 50 kph wind 3 years ago on the Cote des deux amants, but that's it.

A bit flimsy to go by as experience, so when Karlien takes over the wheel I post a message to Facebook about one of the take offs (Lalandelle) asking if my airspace understanding is correct. Reactions are slowish and not very enthusiastic. We don't really feel the vibe for the day yet.



Figure 1: Lode and Martin together on glide.

Facebook I accidentally spot a post by Martin Morlet, on the possible deactivation of some airspace zones in France on tuesday....hm...the first bell rings in my head. We have time, we are free, let's check that meteo forecast again. North wind, always a winner, instability OK, humidity, hmm, a bit high. Cloud cover: dangerously close. Looks like a narrow window, however, if the forecast is right, we may just have 12 hours of cumulus clouds: 09h00, AM to PM.

Google maps says 4 hours' drive, we are 13h00 by now. Arrival in Beauvais possible by apero time; sun is forecasted, and bars and restaurants are open in France. Done deal, off we go!

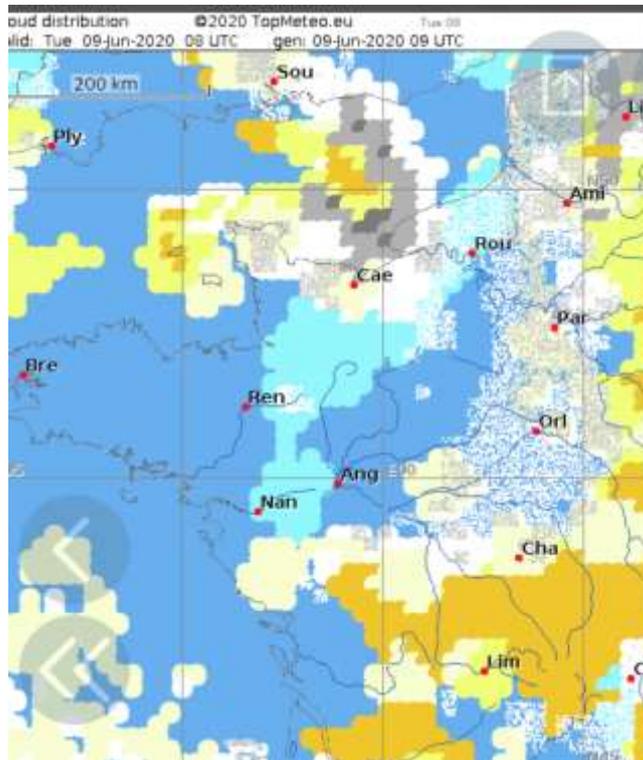
Karlien rechecks meteo while I drive, and starts exploring take offs in the region. Plenty of options

Arriving to Beauvais we are just in time for a short visit to the beautiful cathedral, where at first we are hardly allowed to enter, but afterwards we get a short-guided tour of the warrant after closing time.

We have a great dinner with beer and Cafe Gourmand for dessert. Meteo checks now confirms steady winds around 25kph at base, mainly north with perhaps a little bit of east in it; Skew-T plots are looking great, no morning inversion, very instable to cloud base, some risk of spread-out, but it looks like it will dry during the day, cumulus clouds predicted from very early in the day till sunset. The second bell goes off in my head. Instability, good winds, take-offs available, no fixed plans for the days to come.

What's not to like. It's looking perfect.

I sent a message to Martin as soon as we headed for France. I don't actually know Martin, I just attended one of his XC conferences back in the winter of 2019. It was a very, very inspiring session for me. I learned a lot on flight preparation, but mostly learned and decided that I needed to free up space in my life if I wanted to chase the big dreams. Plans were made and executed, strongly rooted in the pure ambition and motivation I took home from that conference with Martin. On the 30th of May 2020 I quit my job to have my hands free for the XC season.



Back to Martin, I sent a message "Are you perhaps looking at Lalandelle or Jeufosse for tomorrow?". This is of course basically spamming, because you shouldn't send mails or messages to sky gods you don't actually know expecting them to share their secrets with you. I was however not in a mood to be held back by shame or politeness; we were on a mission. Martin always kindly answered me, telling me there are plenty of good sites in the region like Osmoy, Barneville, Les deux amants,... His attempt to confusion works in the afternoon as we explore all these new take offs, compare it to wind forecasts and find out Jeufosse is not perfect in orientation with the north wind predicted. Barneville being too far, Osmoy being too low (30m, I know it is a good XC site, but I did not want to bet all my money on 30 small meters), we set for Lalandelle or Jeufosse anyway. Only after dinner I realise my error and I say to Karlien "The more Martin is telling us there are other options than Jeufosse, perhaps the more we should be looking only at Jeufosse and disregard any other options".

We decide to spend the night at Lalandelle and move in the morning to Jeufosse. Jeufosse, the famous site of so many records, the site for big

distance cross country flying, even if the day is not perfect, at least it will be very useful site exploration.

"What time should we move tomorrow in the morning?" Karlien asks me casually while we take an evening walk on Lalandelle take off admiring the view. "Engine starting at 08h00AM, croissant and baguette on the way, 09h00AM Jeufosse parking for coffee and breakfast, 10h00AM ready to fly" I answer without much thinking, knowing that one

of the all too often made mistakes is simply to be late on take-off when the day is already pumping. We go into the night studying French airspace maps. We are ill prepared, to be honest. We never prepped this flight before, or this region. All zones are new to me. I memorise the axis (north-south basically), and the flight levels. TMA Paris 4, 3500ft, TMA Paris 5, 4500ft, TMA Paris 7 FL065, CTR And TMA Tours, stay out, R85 active zone, fly around or stay below, TMA Orleans maintain listening watch on TWR frequency. A proper nightmare... I have no airspace file prepared. I stop preparing at 300kms or so, in the end, no need to make it more complicated than needed. Who flies that far anyway? My personal record sits at 250km, flown on the day of the current French record. Courtesy to Martin who told me to prepare 250km at least when you plan to fly 100, because you never really know how good the day will be, and once you started, you don't want to stop by lack of preparation. A mistake that will be gracefully covered for by my 3 *compagnons de route* on the day: Martin, Fredo and Franck. I don't know any of them, but the champagne is on me next time we meet. I owe the flight to them, they have maintained contact with the different towers to get clearance for us to fly through some of the zones, while I only needed to be focussing on my own flying. Hats off to them.



June 9th, 07h30, Lalandelle

Nature calls me to get out of bed, and when I get back to the van, Karlien is up and about, reminding me of the time and the fact we said to leave at 08h00. Right. Sky above is flat grey and cloudy. Winds as predicted. Doesn't look exactly yet like a record day. Sat24 confirms that the 30K or something we need to cover to Jeufosse, will bring us to exactly where we need to be: in the middle of a blue band of sunshine stretching from the north to the south of French along our intended flight path. Shortly after we are cruising in the morning sun and even before arriving I spot an isolated cumulus at 08h30AM. Third and final confirmation: today is on, it's big, and we are where we have to be. Great. Now croissant first. We are in France; one must know the priorities.

We arrive according to plan to the parking at Jeufosse at 09h00AM. It is deserted, except for a nice 80-year-old lady making her morning walk. Strange, are we the really the only ones? I can hardly believe it. The Facebook group went mute, little to no answers on my innocent question for another take off, Martin did not come back to me

in the evening to update me on his plans (of course not ;-)). Are we not at the right spot? Well, too late to worry over that anyway, let's put the coffee on and have breakfast while we slowly prepare the gliders.

Literally, before the coffee has had time to cool down, let alone drink it, 3 or 4 cars have arrived, and I spotted some of the big names in French flatland cross country flying. We are shortly quizzed on our site knowledge (specific rules apply, there is no official landing, only for proper cross country flying, etc....we are newbies to them, but we explain we know the rules and tell them we are also here to fly XC). Most teams however arrive in similar fashion: screeching tyres, doors open, gliders out, car locked, pilots gone to take off in less than a minute. The air is suddenly full of good vibes, cumuli are popping of overhead at 9h15, everybody arriving is making speed and clearly nervous for the day ahead. We realise all if any doubts have been ridiculous, everybody is here, it is happening, and we risk to be late even though we arrived first. Breakfast is force-fed in 2 minutes, gliders packed and we chase the rest to the take off.

We prepare the gliders while we anxiously try to get our airspace info together and routes are discussed. Some propose a more westerly route circumventing some airspace. Not my preference, as the wind will be straight from the north, I prefer a direct downwinder, even if it means we need to stay below some airspace. Cloud base is predicted thankfully low, so we should be able to stay low and make speed at the same time (Thanks Regis for taking the time to try to brief the airspace, even though it is too complicated to be done on take-off in 5 minutes).

My plan is in my head, I know the airspaces, where they are more or less, but I need to rely on the generic XCtrack airspace file for France which

contains all the zones. It will be a mess, but manageable I believe.

As we prepare the glider, Martin Morlet appears on the take-off. "Weren't you *busy with work?*" is what sounds through my head, as he smiles broadly, greets us, and says "I see you managed to make the right choice for the take off in the end." Choosing a take-off is simply not something you can outsource, you need to make your own analysis and decision and then hope to meet the right people once there. Today it worked for us. For me, I know Martin is the golden ticket on this day, because I know he is such a great pilot and combines excellent flying with experience and airspace knowledge.



Figure 2: A Street to infinity with Fredo Delbos

10h34: Launch.

Courtesy, politeness, and lack of site knowledge all insist we let the French squad get airborne first. After I fail my first launch attempt, the second one nearly so, I'm lying in my exocet on the ground, but the glider still open, the queue pushing. The glider remains open, I manage to stand up, control the glider and take off. I see the

others already climbing, and one pilot is clearly climbing to base in front of the hill. Perfect. Shade is moving in though. We are lucky enough to catch a thermal relatively quick. It is well behaved and we are going up with 2m/s. The first gaggle is leaving overhead. By the time we are at 600m altitude, the thermal is slowing and we are drifting quickly now. Decision to be made: we are 5-6 searching for lift, but nobody is pushing back

to take off. Shade is moving in and will ground Karlien and Stephane Drouin who launched just after us. We find a core and climb to base. 10H55, 1080m, first glide straight to the south. The sky is now organised in truly perfect cloud streets, without interruption, but with a low base at just above 1000m, and with enormous blue holes in between the streets. One glider attempts to change street, I see him disappearing far into the distance, and very very low. No idea if he made it (I learned later from the tracklogs he did make it – good work). Instead I focus on catching the lead gaggle, a competition habit, and the competition experience kicks in to close the gap. The only problem with being at the front, is the need to take decisions. The street is taking us quickly in the direction of TMA Paris 4. Easily enough avoided, but not with this strong streets and blue holes. There is no decision to take, there is no other option than to follow the street and dive under the TMA which is limited at 1070mAMSL. We are lucky with day and a low base and all goes fine. I switch radio frequency and establish contact with the blue and white Enzo 3 that is charging with me at the front, but that I don't know to identify him. After a while, every time Martin comes on the radio, he is crystal clear and I realise it's only 12h00, we just did our first 50K in a fast and good rhythm, the days looks fabulous, our speeds are regularly over 80kph, we cruise at base and I'm flying with one of my hero's, one of France's finest flatland XC pilots. Could it be any better at this point in time? I could have a pee tube. That would have made a significant difference.

Courtesy, politeness, and lack of site knowledge all insist we let the French squad get airborne first. After I fail my first launch attempt, the second one nearly so, I'm lying in my exocet on the ground, but the glider still open, the queue pushing. The glider remains open, I manage to stand up, control the glider and take off. I see the others already climbing, and one pilot is clearly climbing to base in front of the hill. Perfect. Shade is moving in though. We are lucky enough to catch a thermal relatively quick. It is well behaved and we are going up with 2m/s. The first gaggle is leaving overhead. By the time we are at 600m

altitude, the thermal is slowing and we are drifting quickly now. Decision to be made: we are 5-6 searching for lift, but nobody is pushing back to take off. Shade is moving in and will ground Karlien and Stephane Drouin who launched just after us. We find a core and climb to base. 10H55, 1080m, first glide straight to the south. The sky is now organised in truly perfect cloud streets, without interruption, but with a low base at just above 1000m, and with enormous blue holes in between the streets. One glider attempts to change street, I see him disappearing far into the distance, and very very low. No idea if he made it (I learned later from the tracklogs he did make it – good work). Instead I focus on catching the lead gaggle, a competition habit, and the competition experience kicks in to close the gap. The only problem with being at the front, is the need to take decisions. The street is taking us quickly in the direction of TMA Paris 4. Easily enough avoided, but not with this strong streets and blue holes. There is no decision to take, there is no other option than to follow the street and dive under the TMA which is limited at 1070mAMSL. We are lucky with day and a low base and all goes fine. I switch radio frequency and establish contact with the blue and white Enzo 3 that is charging with me at the front, but that I don't know to identify him. After a while, every time Martin comes on the radio, he is crystal clear and I realise it's only 12h00, we just did our first 50K in a fast and good rhythm, the days looks fabulous, our speeds are regularly over 80kph, we cruise at base and I'm flying with one of my hero's, one of France's finest flatland XC pilots. Could it be any better at this point in time? I could have a pee tube. That would have made a significant difference.

The rest of the day I would worry about 2 things mostly: where is the next cloud and how long can I still keep my pee?

The day evolves from very clear cloud streets, to 5/8 cumulus clouds, read that as: perfect clouds everywhere, and we chain one after the other. Honestly, the flying itself was not so difficult, but I was happy for training hard in the last years in order to be able to keep it up for 10 hours.



Figure 3: On the road with Fredo Delbos and Martin Morlet. Franck would catch up with us later.

We pass Chartres, big town with skyscrapers, but after that we will only be seeing French country side for the rest of the day. We make a first lowish safe at 200m AGL, Martin and I are very close together and he radio's me he found a +2 core. I decide to stay in my own core anyway, but it is exemplary for the excellent cooperation we have in the air. At km 150 I realise even if I land, it will be a very nice flight. But with this sky, at this point in time landing is simply no option. The climb does not take us to base, but we are at 1200m which was comfortably high for the day, and we push on as soon as the thermal slows down. No time to lose! My personal best is at 250K and I we are approaching it fast now.

Next we arrive at the Loire river, famous for its castles and wine, unfortunately also for restricted airspace zone R85. Unknown to me, but Martin has been holding long conversations with the control tower, but we are not granted access. Bigger. We spiral down next to a big thermal trigger to 1000m and continue the flight, Unfortunately I am greeted after that by the sink zone of the thermal. Amboise is a nice town no doubt, but I have no plans for exploring it here and now.

I follow the line forest/fields in the hopes of finding a thermal but find nothing. Martin is now behind trying to go up in 0's. I'm losing altitude and need to make decisions: big forest ahead with blue sky above, but after the forest thermal triggers with a beautiful cloud above. I am at 724m, under pressure of the wind I push onwards. The forest unfortunately does not work and I receive hammering sink. Full speed bar on the Enzo 3 and full alert for birds and lift. Forest is behind me now, but I'm at only 83 meters above sketchy landings with many cables and strong wind, when I find some lift. The wind must be locally strengthened by the thermal ahead, but I don't have any altitude to play with so I drift in 0's assessing landing options if it would really be needed, even though my mind is focussed on going up. I find a core and climb out, I can see Martin now arriving at the same low altitude. He also finds the thermal and we are joined by Fredo Delbos cruising in at a more comfortable altitude. "C'etait chaud" I say on the radio, and I can feel everybody's joy upon leaving this place. The next glide will take us from under the airspace and from there we are free to go, at last.



Figure 4: Cloudbase well defined Loire river

I go on the radio “Martin, so many thanks for the first 200K. Now let’s attack the next 200!”. I know that without Martin, I would be lost in airspace, and if I lose him, I would probably have to land for safety reasons. But it’s 15h00, the day is still long, we are all together and we are aiming plain south. I am not calculating anything anymore, the goal is simple: stay high and push onwards. My personal best is just on the horizon if I stay airborne, and next, well what’s next... the Belgian record is out of reach as I started in France, and at 409km it is anyway still into an abstract future, far, far away.

By now the audience in Belgium is growing and Facebook and WhatsApp are starting to be very active. I send some messages left and right to relax and think about something else. 10 hours is a long time. We will stay high for the rest of the day. I misjudge a cloud and meet long +4m/s lift on my way out and get sucked into the white room. I stay in for longer than I feel comfortable with (about 2.4 seconds is my comfortability level inside the cloud, I stay in for a minute or so) and

top out on 1704m, max altitude for the day.

The rest of the day is just pushing, and thermalling, pushing, and thermalling. We play hop over in the lead position, pushing out low to find the thermal to then be greeted by someone else sailing in above and searching for the next thermal. The pace is fast, but unfortunately the wind is gradually decreasing a little, it will cost us some kilometres in the end.

At kilometre mark 300, around 17h00 I am still only thinking about 2 things: when can I pee, and when can I pee. I cannot continue like this. 300 is a nice number, and I HAVE TO PEE. Even if it costs me the flight, I have to. I never peed in my exocet before, and it proves to be an adventure. In the end I had to untie my pod, unzip one side of my cockpit and hang it overboard to free up some space in the harness. For the gentlemen who want to know the details, I can provide, otherwise just know that about 97% of it went overboard and the remaining 3 percent was the last of my worries.



Figure 5: Cumulus hopping

I could finally think about flying again. Wrap up the harness, re-connect cockpit, everything in place. 300m above ground, but lost contact with the others. Shit. On the left some cloud cover is moving in, and I drifted to the east strongly during my pee-action. The other went right/straight and I lost contact. Adding to that, I'm in a shady area, but joined by Franck who I haven't seen in hours on his violet Evox. We spend some time in O's before finally finding something that takes us back to where we need to be: base. I radio Martin and try to estimate his position, decide on the next cloud and push full on the bar. Bingo! I spot them miles ahead in the distance, but I have a target. A target, another 2-3 hours of sunshine, a sky full of clouds still, an empty bladder and I check my battery levels. Looking good. The screen on my XCtrack is by default off to save battery since many hours, I only turn it on to check the distance already done every now and then. The radio has become very silent as I'm only guessing that everybody can recognize the faint smell of record potential in the air... I have been live tracked all day long on my Flymaster Live.

People now start telling me exact kilometres for the Belgian record (not possible because not launched in Belgium), French record (can it be held by a foreigner? Surely the French would not be happy), and European record. I don't pay too much attention, I focus on the flight and the day. Both remain brilliant.

By the end of the day I end up in front, I don't want to start waiting and let someone else take the lead, I have been pimping and using the knowledge of my buddies enough, so I decided to keep going and see when and where the ship strands... small streets are still forming ahead of us and the rhythm becomes small street, long glide, climb, small street, long glide... even at 19h30 we still need to be careful not to be sucked into cloud. This day is a gift that keeps on giving. Until suddenly I run out of thermals... there are still clouds, I try a few of them on final glide, but the ones I pick are no longer working.



Figure 6: Final glide into sunset

The final glide puts me back with my feet on the ground after a flight of 9 hours and 45 minutes. I have travelled 416km in this timeframe. Well into the 400K club. Incredible, I can't really believe it at this point. I pee, drink and eat first, in this order. I haven't drunk anything since the morning, and ate just 1 cookie, courtesy to an impromptu and insufficient preparation. As I relax, I see my new friends coming overhead.

This was only my second serious attempt at big distance, I was not prepared for or aiming for any records. I land short 1 km of the French record and 11 or so for the European record. It sounds alien to me, but I am only happy, very very happy. There is plenty of time left to improve those records, not the slightest disappointment! I cheer on the others in the air, but forget to radio them or take a picture, too tired and still in some kind of shock of what just happened, I guess. Martin, Franck and Fredo go on to improve the French and European record by taking one thermal more than I did**. Tracklogs show I just passed next to the same thermal that they took by a few meters. No regrets though, only happiness and

thankfulness. I owe the flight to the French gentlemen who did the entire flight preparation, and were kind enough to allow me to hop on the train. I tried to thank them for that by not pimping them the entire day.

Meanwhile Karlien and Stephane enjoyed their adventure escaping from the island in the Seine river that hosts the emergency landing. Once realizing I was too far out to ever come back on my own, Karlien has started driving with our van in my pursuit... too kind! She meets me about one hour after I land, the area we end up is not exactly filled with highways. Many thanks for that fantastic retrieve.

Important Remarks:

**** Airspace Infringement**

All 4 of us have briefly entered into the R85 zone which was active on that day. We thought to have clearance, but it was revoked during the day with difficult communication. We stayed below as soon as we realised the error, but entered the zone too high with about 200m. It means none of the records can be ratified.



Covid-19 closed borders

On the 9th of June, foreigners were not actually allowed to enter the French territory. We crossed the Belgian-French border on the 8th of June, which at that point in time was not allowed by the French authorities.

I wish to explicitly apologize to anyone feeling upset because of this individual action against the French national regulation. At no point in time, I

realised it would cause this attention or such strong reactions.

It was a personal decision, of which I thought it would not bring harm or distress to anyone in Belgium, or to the Belgian flying community, nor to any flying sites we are maintaining. Whenever in Belgium, I have always strictly followed any rule, whether from the government, the federation or the local club, airspace or covid-19 related.



Figure 8: Link to tracklog:
https://www.xcontest.org/world/en/flights/detail:lode_spruyt/9.6.2020/08:34



Figure 7: Ayvri 3D Simulation of all tracklogs:
https://www.facebook.com/sylvain.mathon/posts/10219922630327930?notif_id=159222234879965¬if_t=feedback_reaction_generic_tagged&ref=notif

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

Excusé : Robin Lefevbre, Leen Mortier, Jan Lauwers.

Invité : Philippe Van De Vondele, Jochen Zeischka.

Structure FBVL

Philippe Van De Vondele soumet et explique son projet de fédération de clubs.

Après l'avoir entendu et échangé des avis, le Conseil décide :

- d'essayer d'organiser une table ronde avec les clubs ;
- de demander aux clubs d'être plus impliqué dans la fédération et notamment au conseil d'administration ;
- d'organiser un sondage à l'Assemblée générale à ce sujet.

Records et champions

Jochen explique ses idées concernant les records et champions.

Une nouvelle section paraîtra sur le site internet de la FBVL reprenant les performances sportives.

Les records belges seront partagés entre :

- les records fait à partir d'un site Belge ;
- les records faits par des Belges. Les distances faits en Belgique comptent également.

Les règles FAI seront d'application pour tout nouveau record de Belgique.

Les records FBVL qui ont été approuvés par le Conseil mais pas par l'Aéroclub Royal de Belgique, seront mentionnés comme « meilleure performance » et serviront comme performance minimale pour un nouveau record de Belgique.

Une liste d'Observateurs FAI sera également repris pour faciliter les records FAI.

Jochen se coordonnera avec Jean.

Infractions Espace Aérien

Une réponse de la présidente de la FFVL nous est parvenue, dans laquelle elle signale que ces cas ont été traités par leur club.

Assurance FBVL

Jean-Yves signe le nouveau contrat qui est de vigueur pour 2020.

Philippe signale qu'il faut signaler toutes les modifications aux membres, Jean contactera Aviabel pour avoir le tableau des modifications et il enverra ensuite un mail à tous les membres.

Assemblée générale

Le conseil révisé les comptes provisoires.

A cause de l'augmentation des primes d'assurance on devra faire voter une augmentation de 5 € de la cotisation pour 2021.

L'examen théorique aura lieu à 15 h.

Le prochain conseil de préparation de l'Assemblée Générale aura lieu le 13 janvier.

Demande Ailes du Levant

Le conseil est d'accord avec une intervention de 50% pour une paire de cisailles pour l'entretien des terrils.

Equipe nationale de parapente

Olivier et Nathanaël feront un tableau tenant compte du ranking CIVL et d'autres critères objectifs et subjectifs (par exemple le brevet de Pilote XC).

La liste des candidats qui ont rentré leur candidature à temps est : Roseanne Vaneekhaute, Francis De Bruyn, Joeri Bal, Gaëtan Marique, Lode Spruyt, Aaron Michiels, Pierre Therer, William Vanaudenhove, Thibault Voglet, Jeff Thielemans, Quentin Debras, Bram Declercq, Wim De Croock.

Règlement d'ordre intérieur

Une discussion sur le sujet a lieu. Un projet devrait être prêt pour le 13 janvier, pour soumission éventuelle à l'assemblée générale de février.

Communication validation fichiers Open Air

Olivier contactera Bertrand Fontaine à ce sujet.

Carnets de vol

La version néerlandophone n'est pas encore terminée. William contactera Koen Michiels à ce sujet. Des offres d'impression devront être demandées afin de les imprimer pour les avoir à l'assemblée générale.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 9 DECEMBRE 2019 (SUITE)

Texte de brevet de Moniteur de Parapente

Selon l'avis favorable des Moniteurs, la phrase « Avoir fait des résultats significatifs en compétition » sera complétée avec « ou équivalent ». Jean enverra une proposition de modification à Jean-Yves.

Demandes de brevet

Sam Zoppé peut faire sa formation d'Aide-Moniteur de parapente chez Fou d'L.

Demandes de brevet (suite)

Eric Orban pourra entamer sa formation d'Aide-Moniteur chez Fou d'L dès qu'il aura obtenu son brevet de Pilote XC.

Rudi Roelens demande son brevet de Moniteur de parapente. Il manque la preuve de son expérience en compétition (ou équivalent), Jean lui répondra sans ce sens.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 13 JANVIER 2020

Présent : Jean-Yves Squifflet, Leen Mortier, Olivier Georis, Patrick Brison, William Sterckx, Robin Lefevbre, Jean Solon (notules).

Excusé : Nathanael Majoros, Jan Lauwers, Philippe Mal.

Invité : Serge Cerisier (téléconférence).

Equipe Nationale de parapente

Une lettre sera adressée aux candidats pour connaître les préférences de chacun concernant les coéquipiers.

20 ans La Roch'Ailes

Serge Cerisier de La Roch'Ailes rejoint la réunion par téléconférence.

Le club organise un événement le weekend du 13-14 juin avec date de report le weekend après, et sollicite l'aide financière de la FBVL. Le budget sera revu en fonction de la somme demandée (1.000 €). Si possible une organisation conjointe avec le BAPO sera réalisée.

Une présentation de l'événement sera faite à l'Assemblée Générale, à transmettre par le club.

Un communiqué sera envoyé aux clubs et écoles par la FBVL, également à transmettre par le club.

Demandes de brevet

Rudi Roelens Obtient le brevet de Moniteur de parapente.

Assemblée générale

Karlien Engelen devient membre effectif.

Le conseil approuve le compte de résultat et le bilan de 2019.

Le budget 2020 est discuté et voté.

Assemblée générale (suite)

Le conseil proposera à l'assemblée générale une augmentation de la cotisation de 5 € pour 2021.

La convocation devra être envoyée au moins deux semaines avant l'assemblée.

Agenda :

- Présentation rapport moral 2019 – Jean-Yves et Robin
- Présentation comptes 2019 et approbation.
- Présentation budget 2020 et approbation.
- Augmentation de la cotisation en 2021.
- Décharge des administrateurs.
- Présentation des candidats pour le conseil et vote.

Après la partie officielle suivront des présentations diverses.

Logistique :

- Sandwichs : Leen.
- Boissons : Jean.
- Sonorisation : Philippe.

Entrée à 18h30 : Kathy Dewinter en Jean.

Début A.G : 19h30.

Leen veut tenir le café pendant les examens (15 h).

Les membres du conseil sont priés de communiquer leur candidature et/ou leur démission par écrit.

Leen ne se représente pas. Le conseil la remercie pour tout son travail des dernières années et pour son aide à cette assemblée.

(Suite sur la page suivante).

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 13 JANVIER 2020 (SUITE)

Règlement d'ordre intérieur

Comme la conception du ROI devrait être combinée à la nécessaire révision des statuts, on essaiera de proposer des textes pour l'AG 2021 pour ne pas risquer de bâcler le travail.

Table ronde des clubs

Il y avait 17 personnes présentes à cette réunion et plusieurs clubs étaient représentés, d'autres étaient absents. Tout le monde était d'accord pour mieux intégrer les clubs dans la fédération. Un groupe de travail est constitué qui fera des propositions dans ce sens.

Réunions par Skype

Ceux-ci pourront occasionnellement avoir lieu en cas de nécessité.

Demande Frédéric Heurion

Celui-ci parle d'une formation d'une structure de treuillé.

William ira vérifier de niveau des treuilleurs, les treuils (dévidoirs) et la façon de treuiller.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 10 FEVRIER 2020

Présent : Jean-Yves Squifflet, Olivier Georis, Nathanael Majoros, Patrick Brison, William Sterckx, Robin Lefevbre, Koen Michiels, Aron Michiels, Jean Solon (notules).

Absent : Fabian Hernalsteen.

Nominations

Les fonctions suivantes sont votées :

Président : Jean-Yves Squifflet.

Vice-Président : William Sterckx.

Gestion journalière (secrétariat) : Jean Solon.

Prochaines réunions

Lundi le 16 mars,

Jeudi le 23 avril,

Jeudi le 7 mai,

Mardi le 9 juin.

Sélection équipe nationale de parapente

Aron propose une nouvelle formule de sélection, suite à une discussion interne entre les candidats, tenant compte de résultats dans les trois derniers BPO. Une « wildcard » est tiré au sort entre les 4 derniers de la liste des candidats, le gagnant ne pourra plus être tiré au sort les années suivantes.

Sélection équipe nationale de parapente

Sélectionnés : Roseanne Vaneeckhaute, Joeri Bal, Thibault Voglet, Lode Spruyt, Aron Michiels et William Vanaudenhove (wildcard).

Si des places deviennent disponible au deuxième et 3^{ème} tour, ils seront attribués en ordre de priorité à :

1. Wim de Croock
2. Pierre Therer
3. Quentin Debras
4. Gaetan Marique
5. Bram Declerck
6. Jeff Thielemans.

Aron et Jean informeront les candidats.

Aron écrira un article sur la nouvelle formule de sélection pour le Fly.

Assemblée générale

La partie officielle de l'AG officielle a été très brève et sans problèmes.

Les projections n'étaient pas lisibles : à améliorer l'année prochaine.

Trop peu de discours en Néerlandais, les présentations après étaient tous en Français.

Nous remercions vivement Leen pour tout son travail lors de cette AG.

(Suite sur la page suivante)

Vol et ski

Comme prévu dans le budget, une subvention de 250 € sera versée à l'organisation si cette compétition a eu lieu (météo).

Courriers Jochen Zeischka

Aron étudiera les différents courriers de Jochen.

Nouvelle glider aerea

Une échéance importante aura lieu en septembre. Un plan d'action est nécessaire. Ce point sera soumis à la réunion des clubs.

Plan de l'année

Robin propose de faire un plan pour l'année à venir, les points retenus devront être traités en priorité aux réunions suivantes et des responsables sont nommés:

Projets :

Carnet de vol + brevet: mars : Jean-Yves + Koen.

Structure clubs : mars : Jean-Yves + Koen.

Balises météo : mai : Olivier.

Statuts et Règlement interne : juin : Patrick.

Airspace : avril : Patrick.

Examen XC : avril : William.

Vision FBVL 2030 : septembre : Robin.

Tâches continues :

Aéroclub/FAI/EHPU/autorités : Jean-Yves.

Compétition : Nathanael, Olivier, Aron.

Examens théoriques : Jean, Jean-Yves, William, Koen.

Site web/Facebook/MyFBVL/groupes mail : Nathanael.

Assurances: Jean.

OpenAir: Jean + Olivier.

Communication avec les membres

Une discussion a lieu sur le Fly et la façon de le faire.

Des articles pourraient déjà paraître sur le site web et sur Facebook et périodiquement être rassemblées dans le Fly.

Il y a donc une nécessité de faire paraître des articles et les administrateurs sont sollicités pour en fournir.

Rappel cotisation et assurance aux membres

Patrick fera un petit texte que Jean traduira et enverra aux membres qui n'ont pas encore payé leur cotisation.

Brevets

Bert Adams peut faire son examen pratique pour le brevet d'Aide-Moniteur de parapente avec Rudi Roelens.

Robin Lefebvre peut faire son examen pratique pour le brevet de Moniteur de parapente avec Rudi Roelens et Luc Van Sand.

Davey Sente et Stef Wevers peuvent faire leur formation pour le brevet de Pilote Biplace chez Airsport.

Courrier Philippe Mal

Ce courrier est discuté et traité en interne.

Rapporteur: Jean.

Présent : Jean-Yves Squifflet, Olivier Georis,
Nathanael Majoros, Patrick Brison, Robin
Lefebvre, Koen Michiels, Aron Michiels,
Jean Solon (notules).

Excusé : William Sterckx.

Assemblée Générale 2021

Les dates suivantes sont possibles : 30/1/2021 et
6/2/2021.

Jean verra pour la salle avec préférence pour le 30/1.

Remboursement non-sélectionnés équipe nationale de parapente

Suite à une modification tardive des règles, l'organe décide de rembourser les tickets d'avion moins la partie remboursée pour annulation pour Rosanne et William après soumission des preuves de paiement.

Assurance FBVL

Une prolongation de la période d'assurance des assurances biplace pour des pilotes en formation biplace sont possibles après demande nominative auprès de l'assureur par Jean. Comme il ne s'agit que de quelques cas, il n'est pas nécessaire ni souhaitable de demander une adaptation du contrat.

Concernant la demande d'assurer des passagers en biplace sur des mini-voiles qui ne sont pas prévues pour cela, la réponse de l'assureur est négative. L'organe demande à Jean se s'informer si cette pratique est assurée chez la KNVvL.

L'avis que Jean propose de donner à l'assureur concernant un accident d'un membre est lue et approuvée. Jean l'enverra à l'assureur.

Beuraing

Une possibilité d'acheter le terrain d'atterrissage, sans deux parcelles à construire le long de la rue, se présente. La situation étant compliquée avec les baux à ferme qu'il y a dessus, tous les questions qu'on posera à un notaire, devront parvenir pour mercredi chez Jean, qui les soumettra à un membre qui est notaire (honoraire).

Jean contactera également Denis Lebrun pour voir ce qu'il y a lieu de faire sur place.

Carnet de vol

Jean a demandé une offre pour l'impression et il s'avère qu'on pourra maintenir un prix de 5 € pour les membres commandant directement au secrétariat et 4 € pour les écoles s'ils achètent par boîtes entières. A priori on commanderait 1000 exemplaires, à Jean de voir quelle répartition NL/FR.

Fichiers Open Air

Jean a fait des essais et il validera du lundi au vendredi à 15 h les fichiers, il les mettra sur Google Agenda avec un commentaire éventuel.

BPO et Coronavirus

Le club des Potes en Ciel se demande s'il ne doit pas annuler le BPO pour 2020.

Il demande si le subside de 250 € pourra servir pour les frais qu'ils ont déjà entamés, hormis le FAI-sanctioning fee qui pourra être reporté à 2021 ou remboursé. L'organe approuve.

Table ronde des clubs

Koen et Patrick reprendront l'organisation de cette table ronde.

Nouvelle glider areas

Olivier a assisté à une réunion avec le Vortex Club, il est devenu clair que ce club ne veut plus continuer à gérer les Glider Areas pour ce qui est des libéristes.

Olivier et Jean-Yves vont parler avec les différents interlocutaires pour reprendre la gestion. Pour cela il faudra activer les différents groupes de travail Enseignement, Sécurité et Espace Aérien, et table ronde des Clubs. On contactera également Bram Declercq qui s'était proposé pour aider.

Commission Sécurité et Espace Aérien

Patrick fait le compte-rendu de la réunion du CSEA. Deux membres ont quitté la commission.

La commission estime qu'une liste de sites devrait être communiquée à la DGTA afin d'obtenir des zones de récréation aérienne à l'instar des 7-Meuses et ce pour nous protéger contre de nouvelles zones pour drones. Jean explique que pour ce site la FBVL avait obtenu une autorisation mais que ce n'est pas sûr qu'on en obtiendrait d'autres à ce jour.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 16 MARS 2020 (SUITE)

Comm. Sécurité et Espace Aérien (suite)

Jean-Yves contactera Toon Hylebos de la FBPM afin d'avoir un contact informel auprès de la DGTA avant de faire des démarches officielles.

Base de données d'accidents

Après une période de problèmes techniques, la base refonctionne et Jean valide des incidents quand ils sont rapportés. Jean demande aussi systématiquement de faire une déclaration sur le site FBVL quand une déclaration est faite à la FBVL et/ou notre assureur.

Jean enverra de l'information à Robin pour que celui-ci puisse aller voir dans la base, mais Jean n'a pas les droits d'admin.

Demande Ailes du Levant

Le club des Ailes du Levant demande de l'aide financière pour l'entretien des sites qu'ils gèrent. Trois propositions sont faites et Jean devra demander des éclaircissements sur la première proposition, les autres n'étant pas jugées possibles ou souhaitables.

Brevets

Robin Lefebvre obtient le brevet de Moniteur de parapente.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 24 AVRIL 2020

Présent : Jean-Yves Squifflet, Olivier Georis, Nathanael Majoros, Patrick Brison, Robin Lefebvre, Koen Michiels, Aron Michiels, William Sterckx, Jean Solon (notules).

Déconfinement

En France la FFVL a essayé d'obtenir le déconfinement pour le vol libre pour le 11 mai mais cela a été refusé.

Jean-Yves a contacté le ministre des sports Wallon qui a proposé au Conseil National de Sécurité de déconfiner les sports aériens parmi d'autres sports de pleine nature. Il faut attendre les décisions du gouvernement de demain (25 avril) afin de pouvoir les interpréter et communiquer aux membres.

Contacté le premier ministre comme le proposait un membre n'est pas utile à ce stade très avancé du processus et semble même très peu efficace en général, surtout que le ministre concerné a été saisi à temps par la FBVL et d'autres acteurs du monde sportif

Dans la communication aux membres qui explique les mesures prises par le gouvernement concernant le déconfinement il faut aussi rajouter un message de rappel sur les mesures générales de prévention concernant la pandémie ainsi qu'une mise en garde pour la reprise des vols dans une période avec une météo particulièrement instable.

Déconfinement (suite)

Jean-Yves contactera les instances concernées dès lundi pour interpréter correctement les mesures de déconfinement et préparera la communication aux membres.

Impact budgétaire crise sanitaire

Pour le moment la FBVL compte 733 membres et les cotisations ne rentrent plus, cela pourra reprendre avant les mois d'été si le déconfinement se confirme et se passe bien. Beaucoup dépendra de ce qu'il se passe dans d'autres pays.

En cas d'interdiction de vol prolongé on pourrait demander à l'assureur un remboursement partiel des primes d'assurance mais on pour le moment on ne fera pas encore de demande dans ce sens et on attendra.

Jean va regarder les aides d'état possibles.

Beauraing

Suite aux différentes informations prises auprès d'un membre qui est notaire honoraire et le notaire qui réalisera la vente, il semble essentiel de d'abord avoir un accord écrit avec les fermiers détenant les baux à ferme jusqu'en 2036 avant d'envisager l'achat du terrain en question.

(suite sur la page suivante)

Beuraing (suite)

En fait il faut avoir leur avis sur le meilleure façon de procéder, car sans leur collaboration rien n'est possible, et voir quelle solution est la meilleure afin de pérenniser le site. L'achat de l'entièreté du terrain rendrait impossible l'achat d'autre terrain plus proches mais plus chers et où la vente semble arrêté pour des raisons inconnues.

Avec le confinement il n'a pas été possible de visiter les fermiers ainsi que les propriétaires, démarche que Denis Lebrun fera dès qu'il en aura l'occasion car c'est lui qui a entretenu les contacts avec eux de façon exemplaire jusqu'à présent.

Coo

Olivier consultera Louis Ney sur l'idée de revendre le terrain d'atterrissage de Coo contre un droit d'atterrissage permanent sur ce ou d'autres terrains.

BPO 2021

Le club des Potes en Ciel a contacté tous les partenaires du BPO 2020 annulé pour le report en 2021, et ils ne peuvent que proposer la semaine du 29 mai au 4 juin 2021, les autres semaines étant impossible pour des raisons diverses. Le problème est que c'est en partie les mêmes dates que le championnat du monde. La proposition sera regardée par le groupe des compétiteurs candidats pour l'équipe nationale qui formulera un avis.

Carnets de vol

En raison de l'augmentation des pages et un format plus difficile à couper et lier, le prix pour 500 exemplaires en Néerlandais + 500 exemplaires en Français est de 1590 € TVA comprise. Ceci est approuvé et Jean commande donc les carnets.

Manches à air

Un exemple a été envoyé au fabricant qui maintenant reprend tout doucement la production, les manches devront arriver dans les semaines qui suivent. Le prix sera de max 10 € pièce tout compris.

Cours de réglementation aérienne

On travaille sur un nouveau cours de réglementation aérienne.

Han sur Lesse

Yves Borreman demande une intervention financière pour le renouvellement du panneau et du passe-clôture, ainsi qu'un défrayement pour les déplacements de 3 voitures, les écoles feront le travail. L'organe est d'accord pour les frais de voiture et une boisson après les travaux ainsi que les petits frais de matériel, pour des montants plus conséquents une estimation devra être faite au préalable.

Table ronde des clubs

Koen propose un plan d'action afin d'impliquer les clubs d'avantage au fonctionnement de la FBVL.

Une réunion avec Zoom serait organisée après la saison de vol (octobre) pour établir des groupes de travail et un calendrier.

Koen et Patrick prépareront une communication aux clubs.

Glider areas

Une réunion a eu lieu juste avant la réunion de l'organe, Olivier enverra le rapport de cette réunion.

Après le confinement on contactera les différents intervenants.

Sites et DGTA

Jean-Yves contactera la FBPM afin d'obtenir un contact auprès de la DGTA de façon à demander comment nous pouvons signaler nos sites à a DGTA.

Balises météo

Différentes pistes sont poursuivies et les recherches continuent.

Brevets

Dirk De Sutter obtient le brevet d'Observateur de parapente.

Rapporteur: Jean.

Présent (téléconférence) : Jean-Yves Squifflet, Olivier Georis, Nathanael Majoros, Patrick Brison, Robin Lefevbre, Koen Michiels, Aron Michiels, William Sterckx, Jean Solon (notules).

Invité : Paul Schmit.

Beuraing

Paul Schmit, habitant à Beuraing, a contacté le bourgmestre de sa ville pour aller lui rendre visite avec Stéphane De Roover afin de proposer un plan de réouverture du site qui pourrait comprendre (à convenir avec le bourgmestre):

- Une charte du site à signer par les pilotes avant de pouvoir y aller voler afin de limiter les nuisances pour les riverains ;
- Une possibilité serait de créer une page internet où l'on doit s'inscrire à l'avance et signer la charte ;
- Recherche d'autres terrains d'atterrissage ;
- Proposer des vols biplaces aux habitants de Martouzin et à des personnes aveugles ou handicapés.
- Dans le long terme prospection d'un autre décollage à un endroit où il y aurait moins ou pas d'habitations (dans le futur).

Paul demande aussi que la FBVL reconnaisse le club Mousquet'air comme gestionnaire du site.

L'organe d'administration soutient Paul et Stéphane pour ces démarches et reconnaît le club Mousquet'air comme gestionnaire du site.

Tremplin 7-Meuses

Jean-Claude Bodart a réparé le tremplin des 7-Meuses suite au message d'un membre parapentiste. L'organe d'Administration le remercie pour ce travail qui a été fait de façon prompte afin d'éviter des dégâts aux voiles de parapente.

Task Force COVID-19

Jean-Yves a assisté à la Task Force avec les représentants du ministère, de la DGTA et de l'aéroclub. A part la réouverture des compétitions rien de nouveau nous concernant est apparu, hormis les mesures générales de distanciation. Pour ce qui concerne la BPC il faudra être attentif à l'ouverture des frontières car pour l'instant il est interdit de les traverser.

Fly

Il faudrait sortir un Fly avant les vacances d'été.

Articles :

- Amerrissages en parapente : William
- Parachutes de secours : Thierry Moreau (sans la partie sur le rachat de parachutes)
- Géozones + Glider aerea : Jean-Yves et Olivier
- Beuraing et La Roche : reprendre/actualiser annonces déjà faites
- BPO : Olivier
- Equipe nationale de parapente : Aron
- Annonce réunion clubs : Koen

Les textes doivent être envoyés au plus vite à Jean, **au plus tard le 19 juin.**

Jean fera les traductions et la mise en page, et un appel aux annonceurs publicitaires.

Géozones

Il s'agit de définir des zones de « protection » contre des vols de drones autour de nos sites de vol. Une discussion a eu lieu avec Baudouin Litt qui va proposer au BELANC ces zones de 5 km autour des décollages avec une certaine marge de négociation.

Glider aereas

Olivier enverra un projet à Baudouin Litt qui reprendra les conditions suivantes pour pouvoir voler dans les Glider Aerea:

- Formation supplémentaire donnant droit à une licence de voler dans ces zones
- Le pilote s'engage en signant une charte
- Pour la zone A : live tracking obligatoire, radio avec canaux aéronautiques, application smartphone.
- Supplément à la cotisation pour les frais des contacts avec la tour de contrôle de St. Hubert.

On devrait faire une page sur le site FBVL où il faudrait s'inscrire à l'avance.

Il faut élucider la contradiction entre la publication dans l'AIP et l'accord avec les militaires, Olivier contactera la DGTA pour cela. Eventuellement il faudra demander aux membres de ne pas voler dans la Glider Aera B tant que cette question n'est pas résolue. Olivier et Jean-Yves font le suivi.

(Suite sur la page suivante).

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 9 JUIN 2020 (SUITE)

Vols biplaces et COVID-19

Les règles de base du confinement sont d'application, le pilote biplace peut donc emmener les dix personnes de sa « bulle » personnelle.

Manches à air

La livraison va partir ce vendredi et est attendu dans peu de temps au secrétariat.

Table ronde des clubs

Cette table ronde des clubs sera organisée le 14 novembre à Zaventem. Koen enverra une annonce pour le Fly et à envoyer aux clubs et écoles.

Stage d'adolescents

Yves Piron demande de pouvoir divulguer un appel à des pilotes adolescents pour rejoindre son fils qui va faire un stage spécialement prévu pour eux en France. Olivier demandera à Yves un texte pour le Fly.

Plan de l'année

On continue les recherches concernant les nouvelles balises. Ce sujet est reporté à la réunion suivante.

Prochaine réunion

Le 3 septembre par Zoom. Les dates suivantes seront décidées lors de cette réunion.

Formations

Considérant la grande expérience de ces deux pilotes, Thibault Voglet et Jean-Yves Squifflet peuvent entamer leur formation de Treuilleur de parapente avec Frédéric Heurion, William ira de temps en temps vérifier et demande donc de l'informer des sessions de formation.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ASSEMBLEE GENERALE DE LA FBVL DU 1 FEVRIER 2020

Comptes 2019, budget 2020, décharge administrateurs

Après le rapport du Conseil d'Administration de la FBVL ainsi que la présentation des comptes 2019 et du budget 2020, l'Assemblée Générale décharge les administrateurs pour l'année de fonctionnement 2019 et approuve les comptes de 2019 et le budget pour 2020.

Cotisations 2021

l'Assemblée Générale vote également une augmentation de 5 € pour les cotisations de l'année de fonctionnement 2021 et après.

Elections

Ensuite les membres sortants et rééligibles de l'organe d'administration et les nouveaux candidats pour l'organe d'administration se présentent, suivi par les élections.

Les administrateurs suivants sont (ré)élus :

- Jean-Yves Squifflet (rééligible) : élu avec 75 voix sur 84;
- Olivier Georis (rééligible) : élu avec 65 voix sur 84;
- Nathanaël Majoros (rééligible) : élu avec 65 voix sur 84;
- Koen Michiels (nouveau candidat) : élu avec 62 voix sur 84 ;
- Aron Michiels (nouveau candidat) : élu avec 59 voix sur 84.

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

Zaventem, le 10 février 2020,

(signé) Jean-Yves Squifflet, Président.

COTISATION ET ASSURANCE FBVL 2020

Fin 2019 notre assureur Aviabel (Axis) nous a fait savoir qu'il serait nécessaire d'augmenter les primes de l'assurance à cause des mauvaises statistiques des dernières années du contrat FBVL et une nécessité générale d'augmenter les primes dans le secteur. **En contrepartie Aviabel a doublé la garantie frais de recherche et de sauvetage à 6.000 €.**

Mais malgré l'augmentation de plus de 10% des primes d'assurance, le conseil a décidé de maintenir la cotisation 2020 au même niveau de 2019. Les membres ont toutefois toujours l'option de devenir membre « Premium » en payant

40 € en plus, nous répétons que cette partie Premium est gardée sur un compte séparé qui servira uniquement à l'acquisition de terrains d'atterrissage ou de décollage. De plus les membres premium recevront une carte de membre « papier » et un autocollant par la poste, les autres membres pourront télécharger et imprimer leur carte de membre sur leur compte MyFBVL.

Les options biplace et moteur auxiliaire ainsi que les assurances complémentaires augmenteront toutefois, sinon l'assurance risque de se retrouver dans les chiffres rouges.

	<u>Sans assurance (1)</u>	<u>Avec assurance (2)</u>
Membre normal	70 €	95 €
Première affiliation	55 €	80 €
Après le 31 août 2020	25 €	50 €
Fly! en format papier	+ 35 €	+ 35 €
Cotisation Premium	+ 40 €	+ 40 €
Assurance RC passagers biplace (3)		+ 55 € / + 150 € / + 300 €
Assurance moteur auxiliaire (4)		+ 30 €
Carte IPPI 4 ou IPPI 5 (5)		+ 25 €
Licence sportive FAI (6)		+ 5 €

- (1) Envoyez au secrétariat de la FBVL la preuve que vous êtes assuré en Responsabilité Civile pour la pratique du deltaplane et/ou du parapente (feuille de police et preuve de paiement).
- (2) Couverture possible du 20 décembre 2019 au 31 décembre 2020. Pour les couvertures voir le point (7) ci-contre.
Le rapatriement n'est pas couvert, pour vos voyages à l'étranger nous recommandons vivement une assurance de voyage (type « assistance ») qui n'exclue PAS le parapente ou le deltaplane (voir exclusions contrat).
- (3) Assurance Responsabilité Civile complémentaire (en plus de la cotisation avec assurance de base) vis à vis de tiers transportés, jusqu'à **325.000 €** par passager (sans franchise), avec **responsabilité civile « admise »** jusqu'à **114.500 €** et **frais premiers secours** pour passagers jusqu'à **10.000 €**, uniquement pour les pilotes détenant le **brevet FBVL de Pilote Biplace** lors de vols **biplaces non-commerciaux**. Cette assurance peut être prise par aile/voile, avec la possibilité d'assurer plusieurs Pilotes Biplace brevetés par la FBVL volant sur cette même aile/voile.
Prime par aile/voile : **300 €**, par pilote individuel : **55 €**.
Le **biplace non-commercial avec (et sans) moteur auxiliaire** est couvert pour les détenteurs des **brevets FBVL de Pilote Biplace ET de Pilote XC**, en payant l'assurance moteur auxiliaire (voir (4)) et une surprime de **150 €**, donc un supplément de 175 € (delta) ou de 225 € (paramoteur dorsal).
- (4) Assurance complémentaire (en plus de la cotisation et l'assurance normale) **uniquement pour Pilotes XC brevetés** par la FBVL. Ne couvre que les parapentes et les deltas avec moteur auxiliaire, décollables à pied (et donc pas les paramoteurs à tricycle ni les DPM).
- (5) La carte IPPI n'est délivrée qu'aux membres FBVL détenteurs du brevet de Pilote (IPPI 4) ou de Pilote XC (IPPI 5), assurés pour la pratique du vol libre. La carte sera envoyée par la poste et reste valable tant qu'elle est accompagnée par une carte de membre FBVL en cours de validité.
- (6) Uniquement pour les pilotes assurés, détenteurs du brevet FBVL de Pilote XC.

(7) ASSURANCE FBVL

AVIABEL (AXIS), Avenue Louise 326, 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 6000 €.

Extension territoriale:

Le monde entier à l'exclusion de: l'Afghanistan, le Burundi, l'extrême nord du Cameroun, la République Centrafricaine, 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 Lougansk en Ukraine, d'Ossétie du Sud, le Nagorno-Karabakh, le district fédéral du Nord Caucase, le nord du Sinaï (Egypte); et tous les pays sous sanction des Nations Unies.

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

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

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

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

COUVERTURES COMPLÉMENTAIRES POSSIBLES À L'ASSURANCE DE BASE FBVL

Attention : montants des suppléments modifiés ! Pour pouvoir souscrire ces couvertures il est nécessaire de d'abord prendre l'assurance de base de la FBVL (avec votre cotisation FBVL).

Période de la couverture : du jour du paiement jusqu'au 31 décembre de l'année en cours.

Dégâts corporels suite à un accident de vol libre

Option 1 Seulement décès	Couverture assurance de base		Couverture supplémentaire		Couverture totale		Supplément par année
	3.750,00 €		25.000,00 €		28.750,00 €		20,00 €
	3.750,00 €		50.000,00 €		53.750,00 €		40,00 €
	3.750,00 €		75.000,00 €		78.750,00 €		60,00 €
	3.750,00 €		100.000,00 €		103.750,00 €		80,00 €
	3.750,00 €		125.000,00 €		128.750,00 €		100,00 €

Option 2 Seulement invalidité permanente (1)	Couverture assurance de base		Couverture supplémentaire		Couverture totale		Supplément par année
	7.500,00 €		25.000,00 €		32.500,00 €		50,00 €
	7.500,00 €		50.000,00 €		57.500,00 €		100,00 €
	7.500,00 €		75.000,00 €		82.500,00 €		150,00 €
	7.500,00 €		100.000,00 €		107.500,00 €		200,00 €
	7.500,00 €		125.000,00 €		132.500,00 €		250,00 €

Option 3 Décès + frais médicaux	Couverture assurance de base		Couverture supplémentaire		Couverture totale		Supplément par année
	Décès	Frais médicaux	Décès	Frais médicaux	Décès	Frais médicaux	
	3.750,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	28.750,00 €	5.000,00 €	95,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	53.750,00 €	7.500,00 €	190,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	78.750,00 €	10.000,00 €	285,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	103.750,00 €	12.500,00 €	380,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	128.750,00 €	15.000,00 €	475,00 €

Option 4 Invalidité permanente (1) + frais médicaux	Couverture assurance de base		Couverture supplémentaire		Couverture totale		Supplément par année
	Invalidité perm. (1)	Frais médicaux	Invalidité perm. (1)	Frais médicaux	Invalidité perm. (1)	Frais médicaux	
	7.500,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	32.500,00 €	5.000,00 €	110,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	57.500,00 €	7.500,00 €	220,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	82.500,00 €	10.000,00 €	330,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	107.500,00 €	12.500,00 €	440,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	132.500,00 €	15.000,00 €	550,00 €

Option 5 Décès + invalidité permanente (1) + frais médicaux	Couverture assurance de base			Couverture supplémentaire			Couverture totale			Supplément par année
	Décès	Invalidité perm. (1)	Frais médicaux	Décès	Invalidité perm. (1)	Frais médicaux	Décès	Invalidité perm. (1)	Frais médicaux	
	3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	28.750,00 €	32.500,00 €	5.000,00 €	125,00 €
	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 €	250,00 €
	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 €	375,00 €
	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 €	500,00 €
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 €	625,00 €	

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