

Été 2021

Votre magazine du vol libre en Belgique

Fly!

121



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

Olivier Georis

0486 31 34 36

olivier.georis@skynet.be

ADMINISTRATEUR

Jean-Yves Squifflet

0474 555 961

mail.jy.squifflet@gmail.com

ADMINISTRATEUR

William Sterckx

0495 386 066

william.sterckx@telenet.be

ADMINISTRATEUR

Koen Michiels

0470881119

paraglidingkoen@gmail.com

ADMINISTRATEUR

Aron Michiels

0472090104

aron.michiels@gmail.com

ADMINISTRATEUR

Nathanael Majoros

0473 28 98 13

fbvl@majoros.net

ADMINISTRATEUR

Patrick Brison

0479 900 166

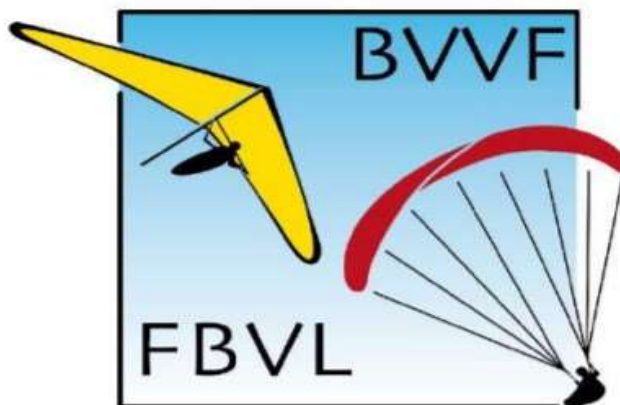
pbn@skynet.be

ADMINISTRATEUR

Robin Lefebvre

0496566493

robin@airport.be



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

TABLE DES MATIERES

4	Mot du président
5-19	Les gestionnaires de sites à la parole
20	Réouverture Beauraing + Travaux 7-Meuses
21	Nettoyage de Strépy-Bracquenies
22-24	Aménagement terril d'Hornu
25	Travaux parking Coo
27	Incursion dans la TMA de Florennes
28	Record du monder delta Jochen Zeischka
29-30	Projet Glider Areas Ardennes
30-31	Livetracking, pourquoi, comment ?
31-32	EBSH Tower -app : le statut des LFA-G en semaine... et bien plus encore
33	Trop vite envolés...
34	Initiative développement durable en parapente
35-37	Mon aventure avec un escroc
38-39	Cotisations et assurances FBVL 2021

REALISE PAR L'ORGANE D'ADMINISTRATION DE LA FBVL

REDACTION : JEAN SOLON

MOT DU PRÉSIDENT

Chers membres, bonjour.

Je tenais tout particulièrement à commencer ce nouveau numéro du Fly en remerciant Jean-Yves, qui a terminé son mandat de président en Janvier, pour l'immense travail qu'il a réalisé ces dernières années, sans jamais ménager sa peine ni compter ses heures.

Encore merci à lui.

Je tiens également à remercier les administrateurs qui m'ont accordé leur confiance en me nommant président. J'ai accepté cette responsabilité d'autant plus volontiers que je suis convaincu du support que m'apporte cette équipe constituée de personnes de grande qualité.

La saison 2021 est déjà bien lancée et les belles journées sont déjà très nombreuses, les beaux cross se suivent et petit à petit, les conditions sanitaires s'améliorent.

Tout qui s'est rendu en ce début de saison sur l'un de nos sites a pu constater à quel point notre pratique est vivace... avec une affluence record, digne parfois des sites Annéciens. Notre activité se développe, cela fait plaisir à voir. Cet engouement s'accompagne d'une visibilité accrue, qui en retour exige de nous, en tant que communauté, des responsabilités accrues.

Beaucoup de pilotes sur site, cela signifie beaucoup de circulation pour les riverains voisins de nos sites, beaucoup de véhicules stationnés (parfois de manière très « créative »), etc..... Si nous voulons continuer à bénéficier du regard bienveillant des locaux, de leur accueil, il est très important que nous soyons conscients que nous restons quelque part « des invités ». Comportons-nous donc comme tel, en un mot : respect. Respect de la quiétude des lieux, respect des personnes, respect des règles locales,...

A ce titre, la FBVL a souhaité mettre à l'honneur ces acteurs de l'ombre, qui travaillent sans compter leur heures, par pure passion, pour entretenir nos sites, gérer les relations de bon voisinage... j'ai nommé les gestionnaires de sites. Nous en avons interviewé quelques-uns. Peut-être les connaissez-vous, peut-être allez-vous apprendre à les connaître. Quoiqu'il en soit, sans eux, nous n'aurions pas de si beaux sites de vols. Alors, la prochaine fois que vous les croiserez, discutez 5 minutes avec eux, montrez-leur que vous appréciez et respectez leur travail.

Bonne lecture,

Olivier

Sites de La Roche

Bonjour, afin que nos membres qui ne vous ont jamais croisés, ou que ne vous croisent que trop rarement, pouvez-vous vous présenter en quelques mots ?

Bonjour, je m'appelle Pascal Lhoas, j'habite dans notre belle Ardenne belge et suis président du club de Laroch'Ailes depuis 5 ans. Je vole depuis environ 15 ans en parapente. Pour le grand voyageur que je suis, le parapente m'a permis de visiter des endroits inédits et rencontrer des personnes enrichissantes que je n'aurais jamais croisées sans mon aile.

Pouvez-vous nous dire quels sont les sites que vous gérez ?

Le club de Laroch'Ailes gère les sites du Corimont (Laroche), Marcourt et Maboge.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus au sujet de ces sites ? Quand sont-ils nés, depuis combien de temps vous en occupez-vous et quelles ont été les grandes étapes dans la vie de ces sites ?

Pour répondre à cette question je me suis tourné vers Pierre-Eric Leclercq, membre fondateur du club et le président qui m'a passé le flambeau. Actif depuis le début de l'aventure, c'est notre mémoire historique sur cette aventure. Pierre-Eric, je te laisse la parole.

Merci Pascal.

J'ai découvert le parapente en 97. Très vite, je me suis dit que la région de La Roche devait se prêter à ce type d'activité. D'ailleurs, on pratiquait depuis quelques années déjà le delta et le parapente à Maboge-Bérisménil.

Le premier site, le Corimont, fut créé en 1999 avec l'aide de Marc Zimmer, un acteur touristique local. Le syndicat d'initiative a accepté de financer tous les travaux d'aménagement, le terrain de décollage appartenant à des privés qui l'ont gracieusement mis à notre disposition. Nous avons trouvé la même disponibilité d'esprit chez les agriculteurs qui nous ont permis d'utiliser leurs prairies comme terrains d'atterrissage.

Dans la foulée, on implantait la première balise de Belgique, interrogeable par téléphone : ce matériel

avait été également financé par le syndicat d'initiative de La Roche, et l'installation assurée par Damien de Baenst (à l'époque ingénieur chez Mobistar).

Le 8 avril 2001, on inaugurerait en grande pompe les sites de La Roche et Marcourt :

Nous avons monté un chapiteau sur le parking de l'atterro du Corimont le samedi 7 avril. Il drachait !

Ça a duré toute la nuit, alors que nous étions quelques-uns à passer la soirée – et même la nuit – pour surveiller le matériel, en particulier la pompe à bière.

Vers 7h du matin, le 8, la pluie a cessé, et a laissé place à de la brume, un nuage bas qui couvrait le déco, bref une forte humidité ambiante.

Vers 10h, on a pu commencer à apercevoir le déco. Les premiers invités commençaient à arriver, puisque c'est à 11h que la Ville de La Roche et le club invitaient toutes les personnalités locales, la presse, les bourgmestres, un jeune ministre wallon du nom de Charles Michel, et quelques amis étrangers, pour l'inauguration des trois sites de Corimont, Farneur et Marcourt.

Aux environs de 11h, Big Ben montait « pour tester la masse d'air ». Par radio, il nous annonce alors que le déco commence à être alimenté (précisons que la météo n'annonçait même pas du NO !)

A midi, Michèle Baptiste, Thierry Moreau et Marco Arnold (à l'époque 5^e pilote mondial) partaient faire voler les deux bourgmestres et le ministre.

La réception fut un incroyable succès de plaisir et d'amitié, le soleil est apparu et ça a volé – et tenu – jusqu'au crépuscule.

Par la suite, le site du Corimont permit à Philippe Broers d'aller poser à la limite des Vosges, et on y organisa aussi des manches de championnat de Belgique (avec Thierry Moreau), des "concentrations Cages", et on y fit venir (avec Alain Petit et William Sterckx) des gens comme Raul Rodriguez et Barbie (2004, 2005 et 2007), les frères Green (2007), Paul Amiell, Dominique Cizeau et quelques autres...



Pierre-Eric
Leclercq

Sites de La Roche (suite)

Gérer des sites c'est certainement beaucoup de travail. Dites-nous-en un peu plus. En quoi cela consiste au quotidien?

Nous avons la chance d'avoir un club dynamique et des membres réellement motivés. Avec un tel groupe, plus de 60 personnes, même si tous ne peuvent pas venir à chaque fois, nous pouvons, par exemple, faire le toilettage de printemps de nos 3 sites dans un temps raisonnable et passer au plat consistant, notre traditionnel pain-saucisse agrémenté d'une bière bien méritée.

Mais la partie la plus contraignante de la gestion des sites se déroule au jour le jour et je tire tout particulièrement mon chapeau à Bernard Otte, notre gestionnaire de site, toujours sur le pied de guerre pour s'assurer que nous pouvons continuer à voler sur nos sites. Il est primordial d'avoir quelqu'un de proche, au propre comme au figuré, des différents propriétaires, locataires ou autorités locales.

La période Covid que nous sommes en train de traverser est particulièrement difficile en termes de mise en place des règles sanitaires et de communication avec les autorités ou les pratiquants.

On peut imaginer que les relations avec les voisins et les autorités sont importantes et que vous y passez du temps. Quels sont les retours que vous avez de ces personnes ?

La communication et la bonne relation avec les acteurs locaux, est LA clé de la pérennisation de nos sites.

La toute grande majorité des locataires et propriétaires ont un a priori favorable vis-à-vis du parapente, mais laissez une barrière ouverte, cassez deux fils sans les réparer, atterrissez au milieu des chevaux dans un champs interdit, ... et la situation se dégrade très vite.

Du côté des autorités publiques, nous avons, tant sur Laroche (Corimont) que sur Rendeux (Maboge, Marcourt), une réelle volonté de soutenir cette activité qui donne une image si bucolique de notre région.

Gérer des sites c'est du travail, mais certainement aussi des satisfactions. Qu'est-ce qui vous motive, ou vous garde motivés pour continuer à vous investir ainsi pour le bien de la communauté ?

La convivialité, entre pilotes bien sûr, mais tout particulièrement à l'intérieur de notre club de Laroche'Ailes.

L'utilité aussi, nos sites ne vont pas se maintenir, et encore moins se développer, s'il n'y a pas un nombre suffisant de personnes qui s'impliquent. C'est un peu dur, mais j'ai pour habitude de dire aux pilotes que s'ils n'ont rien fait pour le parapente les 12 derniers mois, ils parasitent l'activité et elle pourrait en mourir. J'invite chaque lecteur du Fly à se poser personnellement la question.

Même si vous n'êtes pas dans une structure, rien ne vous empêche de débarquer avec une débroussailleuse le jour du nettoyage et de donner un coup de main. Dernièrement, un parapentiste qui travaillait à Laroche a pris contact avec moi pour venir nous aider le jour du nettoyage site et faire connaissance avec le club et les sites. Nous l'avons évidemment accueilli à bras ouverts, un sandwich d'une main, une bière de l'autre.

L'activité évolue, nous voyons de plus en plus de pilotes sur nos sites. Est-ce un point positif pour vous ? Y voyez-vous des risques?

L'augmentation globale du nombre de pilotes me semble être une réalité. Il serait malvenu de critiquer le succès croissant de notre sport. Mais si, en parallèle, le nombre et la qualité de nos sites stagne, voire diminue, nous sommes dans une situation très sujette à tension et extrêmement dangereuse pour l'avenir du

parapente en Belgique.

Comme tous, je vois beaucoup plus de sites fermer que de sites s'ouvrir. Il faut inverser la tendance.



Sites de La Roche (suite)

Vous qui êtes en contact fréquent avec les riverains et les autorités, quels sont les choses importantes auxquelles nos membres doivent veiller ? Souhaitez-vous que nos membres adaptent certains de leurs comportements ? Avez-vous des demandes, des souhaits envers nos membres ?

Au risque de ressembler à un entraîneur de jeunes footballeurs, je dirais le respect.

Le respect des locaux d'abord. Le fermier que vous croisez sans le saluer parce qu'il vous semble un peu bourru est peut-être le locataire du terrain sur lequel vous atterrissez.

Le respect du travail effectué par les locaux. Ne mettez pas en danger nos bonnes relations en vous sauvant lorsque vous avez maladroitement cassé un barbelé. Dirigez-vous vers le cultivateur qui se trouve dans le champ à côté, signalez-le aux gestionnaires de sites, faites jouer votre assurance RC si nécessaire. Soyez responsables.

Le respect des règles également. Celles du site, parce qu'elles ont souvent été durement négociées avec les différents acteurs, mais aussi la réglementation aérienne, afin de garantir que l'on conserve notre espace de jeu.

La FBVL vous soutiens du mieux qu'elle le peut, mais toute chose peut être améliorée. Quelles seraient vos demandes principales vers la FBVL ?

Je souligne d'abord que, chaque fois que nous avons sollicité le soutien de la fédération, la réponse a été positive.

Sans avoir de solution magique à proposer, j'insisterais sur l'investissement dans la pérennisation de nos sites. Peut-être la fédération devrait-elle avoir une politique de rachat progressif de nos sites, voire de location à long terme. Quoiqu'il en soit, il faut continuer à soutenir activement les gestionnaires de sites.

La fédération est également, pour nous, un très bon canal de

communication qui nous permet de faire passer efficacement des messages clés vers la communauté parapentiste. Un canal de communication à conserver et probablement à compléter par des échanges entre gestionnaires de sites, particulièrement lorsque les orientations sont semblables.

Sans dévoiler ou compromettre des négociations en cours, pouvez-vous nous dire si vous avez des projets pour vos sites ?

Il n'y a 3 ans nous avons travaillé sur un site sud près de Laroche. Nous avons finalement dû abandonner ce projet de site que nous appelions Harzée.

Nous avons persévéré et beaucoup auront remarqué la grande trouée dans les bois de Marcourt. C'est un nouveau projet de site sud sur lequel nous sommes en train de travailler. Nos négociations avec les différents acteurs avancent bien et nous avons bon espoir de surmonter les obstacles qui nous restent. En attendant un groupe réduit de pilotes tests est autorisé à y voler afin d'en vérifier la sécurité. Pour le moment, merci aux pilotes de s'abstenir d'y voler et rendez-vous, j'espère à l'inauguration.

Pour conclure, quels conseils / remarques souhaiteriez-vous donner ou faire à nos membres quand ils viennent voler sur les sites dont vous vous occupez ?

En plus des recommandations précédentes, j'insisterais sur l'autodiscipline, la convivialité, l'entraide et les conseils et support aux nouveaux volants pour qu'ils progressent en toute sécurité.



Terrils du Hainaut

Alain Grenier, je suis né en 1960 et j'aurai bientôt 61 ans au mois de juin prochain

Mes débuts en parapente remontent à 1990 et mes premiers décollages ont été effectués avec Yves Borreman et l'école Confluence sur une pente école située près de l'hôpital d'Erasmus (piste de ski actuellement). Avec Yves, on est allé sur d'autres terrils dans la région de Péronne les Binche où j'ai effectué mon premier vol digne de ce nom. J'ai aussi rejoint le club de Michel Vandervelde, « Les Condors » avec des vols effectués dans les Pyrénées et dans les Alpes (Mont Ventoux, St Hilaire par ex).

Par la suite j'ai rejoint un club de treuillé avec Georges Monnier près de Maubeuge (la Salmagne).

En 1992, j'ai obtenu mon brevet de pilote à la FBVL

En 1995, avec quelques amis français nous avons décidé de créer notre propre club dans la région de Mons et du Borinage.

Et fin 1995, l'asbl « Les Ailes du Levant » voyait le jour.

Le nom du club a été choisi en fonction d'un terril que nous fréquentions beaucoup à cette époque, le terril du Levant situé à Cuesmes. Il est orienté S-SE.

Quand il a fallu choisir un président pour le club, c'est moi que les pilotes locaux ont choisi et 26 ans plus tard, les membres de notre club ne veulent toujours pas en changer.... lolllllll

Pendant près de 15 ans, j'ai fait partie du Conseil d'Administration de notre fédération (FBVL) je travaillais dans la commission « Sites ».

Au début de notre épopée (avant 2000) et avec toute l'équipe des pilotes locaux de l'époque, nous avons répertorié les terrils les plus intéressants du Borinage et de La Louvière dont nous allions devoir nous occuper pendant de nombreuses années.

Nous avons retenu le terril du Levant en SE à S, le terril du 7 et 8 (dit terril d'Hornu) SO-O-NO et E à l'époque, le terril du Crachet (SO) à Frameries, le terril de Strépy Bracquenies (S-SO et N) sur la Louvière et le terril du Roton (Farciennes) en E-SE dans la région de Charleroi.



Depuis le début, nous nous sommes rendu compte qu'il y aurait des travaux d'entretien à y effectuer et nous avons dû contacter les propriétaires de chacun de ces sites pour obtenir les autorisations nécessaires.

Pour le terril du Levant, cela a été assez facile avec M. Willy Dréau qui nous a donné beaucoup de liberté.

Mais un droit d'accès a tout de même été demandé (250 €)... qui est toujours payé par la FBVL de nos jours. Nous remercions la FBVL pour cela.

Grâce à ce bon contact, nous avons ainsi pu reniveler le décollage pour l'avoir tel qu'il est aujourd'hui, bien plat.

On a même pu ouvrir un décollage vers le Nord où quelques pilotes ont ainsi pu effectuer des vols dans cette direction. De nos jours, on a un peu laissé tomber cette orientation car un peu dangereuse pour rejoindre le terrain d'atterrissage situé juste en face chez un entrepreneur. Dommage peut-être...

Pour l'atterrissage côté Sud, c'était un autre propriétaire où se trouvaient des chevaux mais là aussi nous n'avons jamais rencontré de réels problèmes. Nous avons et avons toujours de bons contacts.... avec la petite bouteille de vin (relations publiques) qui fait toujours plaisir.

Pour Hornu (terril du 7 et 8), alors que tout se déroulait bien avec le propriétaire l'IDEA (intercommunale avec laquelle nous avons rapidement signé un contrat d'occupation et de gestion), les choses ne se sont pas déroulées au mieux avec le Bourgmestre de la commune de l'époque qui voulait nous faire payer un énorme droit d'accès annuel. Heureusement, avec son successeur, les choses se sont nettement améliorées. Fabrice Jospin, dit Tintin, m'a d'ailleurs accompagné à diverses reprises lors de rendez-vous avec le Bourgmestre actuel. Actuellement, nous avons aussi de bonnes relations avec l'Echevin de l'aménagement du territoire, M. Michel Vachandez que j'ai encore eu au bout du fil il y a quelques jours pour nos récents travaux de l'atterro. Personnellement, j'ai aussi eu de bons contacts avec une personne de l'IDEA dont un certain Bernard Godart qui est même devenu un ami. Ça facilite bien les choses, les bonnes relations.

A Hornu, les derniers gros travaux sont très récents, ils datent de quelques semaines à peine, c'est à l'atterrissage où nous avons aplani tout le côté Nord

qui présentait une arrête sur laquelle plusieurs pilotes sont venus s'écraser suite à de mauvaises approches, trop courtes sur le terrain (*voir article plus loin - NDR*). Je suis personnellement allé avertir l'agriculteur de ces travaux pour qu'il soit au courant de ce que nous avions prévu de faire exactement.

Les précédents travaux remontent à 4 ou 5 ans où nous avons obtenu l'autorisation de l'IDEA de pouvoir amener de la terre avec un camion au décollage en vue de semer de l'herbe pour obtenir une belle pelouse pour nos voiles. Opération réussie avec succès grâce à l'aide financière de la fédé.

J'ai personnellement eu beaucoup de bons contacts avec les propriétaires des sites ou avec les autorités communales. Je pense que ces contacts sont très importants pour que l'on nous connaisse, que l'on ne soit pas perçu comme des individus qui font du n'importe quoi. Pour ces personnes ou administrations, avoir le nom d'un responsable ou le nom d'un club gestionnaire est très important pour la communication ou les retours d'informations de personnes extérieures qui se posent souvent des questions sur nos activités.

Régulièrement, vu que pour la plupart de nos sites miniers, nous avons de bons contacts, nous essayons de communiquer au maximum avec leurs propriétaires car ils apprécient d'être mis au courant de nos actions. Parfois même, ils nous aident comme en ce moment pour le terril d'Anderlues où c'est aussi un Echevin (Philippe D'hollander) qui est intervenu pour l'aménagement d'un atterrissage (côté N) avec du matériel de la commune. Pour Anderlues, nous avons la chance que cet Echevin soit aussi un pratiquant du vol libre, il comprend mieux nos desideratas.

Pour le terril d'Hornu, nous avons déjà eu la chance que des équipes de télévisions nationales (RTB, RTL, Télé Mons Borinage) viennent faire des reportages : www.lesailsdulevant.be (on parle de nous).

La gestion des sites permet de prévoir un agenda annuel de journées de travail où l'on va retrouver des amis, des membres du club que l'on ne voit pas toujours en d'autres temps. Ces journées où tout le monde prend réellement du plaisir à donner un peu de son temps libre pour les entretiens habituels (tonte des atterros, coupe d'arbustes, apport de terre et semer etc...) se terminent toujours par le petit verre de l'amitié avec le petit morceau de tarte au sucre. C'est aussi une façon de nouer ou de renouer le contact avec des personnes qu'on n'avait plus vues

depuis quelques temps. C'est motivant quand on voit le nombre de personnes qui viennent donner un coup de main. Et c'est souvent lors de ces journées que nos nouveaux membres s'inscrivent. C'est motivant aussi de voir les nouveaux venus au sein du club s'investir aussi lors des entretiens des sites. Venir voler c'est bien mais prendre un peu de son temps pour garder un site en bon état, ça fait partie du jeu aussi.

Nous avons la chance que nos sites miniers ne soient pas trop proches des habitations comme à Beauraing par exemple. Cela évite des reproches si nos oiseaux crient un peu trop fort pour manifester leur plaisir.

Il reste toutefois important que nos membres qui se déplacent sur d'autres sites trouvent facilement les bonnes informations afin d'éviter les problèmes (panneaux d'informations sur le site à jour par ex)

Souvent des curieux montent au sommet du terril (Hornu par ex) pour mieux nous admirer, nous prendre en photo ou nous filmer.

Sur nos terrils aussi, le nombre de pilotes a augmenté mais l'ambiance est toujours restée excellente.

Le niveau des pilotes étant assez différent, tout le monde va s'y retrouver puis lorsque les conditions le permettent, plusieurs pilotes vont pouvoir voler en même temps puis de réatterrir au sommet pour laisser un peu de place pour les autres. Ici, sans doute plus qu'ailleurs, les connaissances des priorités en vol sont indispensables pour éviter les collisions. On vole plus près l'un des autres, parfois plus près du relief, on doit être plus vigilant car les erreurs pardonnent moins.

Quand un pilote « étranger au site » arrive pour la première fois sur un site, si les informations ne sont pas disponibles pour une raison ou l'autre, il doit les demander aux pilotes présents sur le site avant de décoller, même de le conseiller pour un plan de vol idéal (je pense à Andenne). Grâce à nos groupes WhatsApp, les informations circulent très bien aussi. Après bien entendu, si je me rends pour la 1^{ère} fois sur un site que je ne connais pas, je n'attends pas d'être sur le site pour récolter quelques infos, on se doit de se renseigner avant de s'y rendre.

Je ne regrette rien de ce que j'ai pu faire durant toutes ces années, ça m'a pris beaucoup de mon temps mais ça m'a permis de faire de nombreuses rencontres aussi intéressantes les unes que les autres, de me faire de nombreux amis. Un seul regret : je ne vole plus assez en ce moment.

7-Meuses et Beuraing (photos : Geert Janssens)

Bonjour, afin que nos membres qui ne vous ont jamais croisés, ou que ne vous croisent que trop rarement, pouvez-vous vous présenter en quelques mots.

J'ai commencé en 2006 et je suis membre du club du PAP et aussi un des fondateurs du club de Godinne, « les Mousquet'air » que nous avons créé en 2013. Progressivement nous avons repris la gestion de deux sites et nous sommes également occupé depuis quelques années à en ouvrir d'autres.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus au sujet de ces sites ? Quand sont-ils nés, depuis combien de temps vous en occupez-vous et quelles ont été les grandes étapes dans la vie de ces sites

Il y a longtemps, ces deux sites ont été ouvert par les deltistes à une époque où le parapente n'existait pas encore ou à peine. Je me souviens que j'allais déjà voir les deltas aux 7 Meuses avec mon papa quand j'étais enfant. Pour Beuraing on y vole en delta depuis le début des années 80. J'ai commencé très tôt à gérer ces deux sites, d'abord en collaboration avec les gestionnaires de l'époque, Denis Lebrun pour Beuraing et Christian Croonenborgs pour les 7-Meuses. Pour Beuraing il y a eu de multiples péripéties comme plusieurs décollages, l'actuel n'étant ouvert que depuis de mémoire un douzaine d'année, plusieurs fermetures dont encore une très récemment. Les 7 Meuses c'est plus stable, on est sur une grosse commune touristique où le développement de notre sport est un atout. A Beuraing nous sommes implantés sur un village tranquille de la Famenne. Ça fait une grosse différence, chaque site est différent. Je vais pas aller plus loin dans l'histoire de

ces sites car je pourrais écrire un bouquin. Peut être à l'occasion d'un prochain Fly ...

Gérer des sites c'est certainement beaucoup de travail. Dites-nous-en un peu plus. En quoi cela consiste au quotidien ?

Quand tout va bien cela consiste essentiellement en un travail de maintenance, des infrastructures et du relationnel. Remplacer les manches à air, organiser les nettoyages et entretenir. Pour les 7 Meuses par exemple dans les prochains mois, il y aura lieu de remplacer/remettre un mât à l'atterrissage principal, rénover le passe clôture et placer la nouvelle bouée sur l'atterrissage bord de Meuse. Il faut aussi

maintenir de bonnes relations avec nos bailleurs, propriétaires, exploitants agricoles et les commerçants et les riverains du coin. Par exemple nous organisons nos soirées, souper club à La Flèche Brisée à Godinne et ce pas uniquement quand ça vole, nous avons pour principe de devenir des acteurs locaux des communes qui accueillent

nos sites et défendons l'idée que notre pratique apporte une valeur ajoutée dans le développement de celles-ci. Quand ça se passe mal, là c'est une autre histoire... Pour Beuraing, nous avons dû porter un tout nouveau projet pour permettre la réouverture car nous étions très près de la fermeture définitive. Je me souviens encore des mots du bourgmestre lorsque

nous l'avons rencontré, « Monsieur De Roover, vos membres ne sont que des sauvages... ». Bon depuis peu nous avons inversé la tendance avec la commune, du moins c'est l'impression que nous avons eu lors d'une rencontre récente, et les riverains mais je ne compte plus mes heures, ni celles de mes camarades...



7-Meuses et Beauraing (suite)

On peut imaginer que les relations avec les voisins et les autorités sont importantes et que vous y passez du temps. Quels sont les retours que vous avez de ces personnes ?

En général les retours sont plutôt positifs et l'activité est très appréciée. Les mécontents, nos détracteurs sont plutôt rares mais par contre ce sont eux qui font le plus de bruits. Un seul mécontent peut avec de la motivation mettre à mal tous nos efforts.



Gérer des sites c'est du travail, mais certainement aussi des satisfactions. Qu'est-ce qui vous motive, ou vous garde motivés pour continuer à vous investir ainsi pour le bien de la communauté ?

Pour être honnête je ne le fais pas pour la communauté, de mon point de vue les parapentistes ne méritent pas leurs sites. Au départ tout est parti du club français de la pointe Ardenne (PAP) et de la gestion qu'ils ont de leurs sites. Je trouvais le travail effectué par ce club vraiment formidable, ils sont vraiment acteur de leur région et très implanté dans le milieu associatif local. Cette dimension n'existait pas en province de Namur, nos sites n'étaient pas (vraiment) gérés, fermaient les uns après les autres, parfois suite à des problèmes ou tombaient simplement en désuétude faute d'entretien. C'est là que j'ai eu l'idée de fonder un club et de m'occuper des sites de la province. Bon depuis je suis devenu un peu moins groumant car je sais maintenant ce que cela représente en termes d'investissement personnel. L'année Covid a aussi été très difficile surtout dans la relation avec les pratiquants, plus

nombreux encore et tous les problèmes qui en découlent. Ça s'est beaucoup ressenti aussi récemment au travers des nombreuses communications de la FBVL sur le sujet ou des autres clubs locaux. On parle très peu des dommages collatéraux sur le monde associatif provoqué par la crise et nos pratiquants eux aussi impactés comme nous par celle-ci ne voient généralement pas beaucoup plus loin que le bout de leur nombril. Je le comprends, j'essaie de maintenir cette philosophie du vol libre mais je suis aussi conscient que le développement et le maintien de notre activité n'a aucun avenir si nous ne changeons pas notre mentalité.

L'activité évolue, nous voyons de plus en plus de pilotes sur nos sites. Est-ce un point positif pour vous ? Y voyez-vous des risques ?

C'est évidemment positif dans le cadre du développement de

l'activité mais il y a aussi tous les risques du point de vue sécurité. Aux 7 Meuses ces dernières années nous avons vu le nombre de pratiquants doubler les grosses journées. Nous sommes passé d'une trentaine de voiles en l'air les bonnes journées à des journées où il y avait 60 pratiquants en l'air en même temps. Il y a un risque important au niveau des abordages entre aéronef, pratiquement 1 par an et parfois avec des conséquences fâcheuses. Avec le covid cette surfréquentation a encore augmenté. Les tensions ont aussi été réelles avec les pratiquants, essentiellement des non brevetés, parfois avec très peu de vol, qui sont venu jouer des coudes pour y voler. Plus d'une fois j'ai dû me fâcher et je ne compte plus les discussions à la limite du surréalisme (dont un pilote qui trouvait plus logique de risquer de prendre une ligne HT plutôt que de poser en bord de Meuse...) ... le tout en essayant de garder son calme face à une certaine agressivité : « Vous n'avez pas le droit de nous interdire », « on fait ce qu'on veut », « c'est la faute de la FBVL qui nous fait pas passer nos brevets », etc...

Les 7-Meuses l'automne dernier au deuxième confinement et alors qu'on avait demandé une pratique responsable, c'est 6 arbrissages dont 4 avec une intervention du GRIMP, de la police et d'un magistrat (procédure normal en cas d'incident aérien), la publicité dans la presse locale, une soixantaines de hors terrains, volontaires ou non, dans des propriétés privées, 2 pilotes qui prennent la ligne électrique (heureusement pas la HT), 1 pose sur la terrasse de la flèche ...



Gérer un site c'est avant tout gérer des flux importants : 80 pilotes qui font en moyenne 2 vols sur une bonne journée c'est 160 décollages, 160 atterrissages, un mouvement de véhicules important pour les navettes, le parking, des incidents et autant de problèmes à gérer après. C'est pour ça que si je suis toujours attaché à la philosophie du vol libre, je suis convaincu qu'elle ne tient plus la route chez nous. Nos sites sont trop peu nombreux, trop petit pour absorber une tel fréquentation. Si les pilotes continuent de se comporter en consommateur, il faudra réguler via des flycard et de mon avis payantes. Vous connaissez encore beaucoup de domaine où l'on consomme gratuit ? Le bénévolat a ses limites...

[Vous qui êtes en contact fréquent avec les riverains et les autorités, quels sont les choses importantes auxquelles nos membres doivent veiller ?](#) [Souhaitez-vous que nos membres adaptent certains de leur comportements ?](#) [Avez-vous des demandes, des souhaits envers nos membres ?](#)

Un site n'est pas l'autre, il faut adapter son comportement en fonction. Les problèmes majeurs sont faciles à régler, il concerne la mobilité et le survol basse altitude des propriétés privées et le respect de celles-ci. Si un riverain pousse un coup de gueule, faites profils bas et informez les locaux, les gestionnaires. Ne lui dites pas « On est chez nous, on fait ce qu'on veut »... ce n'est pas le cas. Aux 7 Meuses si la pratique sportive et touristique est plutôt bien vue, ce n'est pas le cas de Beauraing. A Beauraing nous sommes sur un village tranquille de la Famenne. Le tourisme y est le bienvenu, le sport aussi mais l'on nous demande d'y avoir une pratique et un tourisme de qualité. De respecter la quiétude des lieux. C'est le projet que nous défendons et il est important que nos membres y adhèrent s'ils veulent maintenir le site encore longtemps. L'autre point c'est le respect des locaux, des gestionnaires ... cela passe par l'information, avant de débarquer sur un site on se renseigne ! Trop nombreux encore sont les pilotes qui débarquent sans avoir même pris la peine de se renseigner, d'aller voir les atterrissages ou d'avoir pris



connaissance des particularités d'un site auprès des locaux. Bon évidemment quand tu te pointes sans brevet sur un site ou il est requis en général tu te fais discret ... C'est comme ça qu'on les repère, quand ils ne sont pas dans les arbres ou les lignes électriques. C'est valable aussi pour les confirmés, Beauraing est à peine ouvert que déjà on me demande sur le décollage ou sont les nouveaux atterrissages. On ne peut pas pourtant dire qu'on a pas communiqué...

7-Meuses et Beauraing (suite)

La FBVL vous soutient du mieux qu'elle le peut, mais toute chose peut être améliorée. Quelles seraient vos demandes principales vers la FBVL ?

Que ce soit la FBVL, le conseil ou les clubs et comme je l'ai déjà exprimé plus haut, la gestion bénévole de notre activité a fait son temps. Si je comprends les inquiétudes de la FBVL quant à l'augmentation de la cotisation au vu des transfuges déjà nombreux de nos pratiquants à la, entre autres, FFVL, je ne pense pas que l'on puisse encore longtemps maintenir ou développer l'activité dans ces conditions. La majorité de nos pratiquants ont un comportement de consommateurs et en tant que tel, il est logique qu'ils participent d'une manière ou d'une autre au développement de notre activité.

Nous avons porté il y a deux ans l'idée d'une fédération des clubs, une participation plus active de ceux-ci au sein du conseil et je pense qu'il faut continuer à aller dans ce sens. Les clubs connaissent les pratiquants et auront certainement un plus grand impact sur ceux-ci que ce soit vis à vis des sites mais aussi des manquements vis à vis de l'espace aérien. Un autre sujet dont j'ai très peu parlé ici mais tout aussi important. D'un point de vue personnel je généraliserais aussi les flycards à l'ensemble des sites et payantes. Tu fréquentes un site, tu participes. Ceci aurait l'avantage de ne pas augmenter la cotisation et de valoriser l'entretien, la conservation de nos sites. Il y a aussi un travail à faire avec les

professionnels du parapente ... J'ai évoqué plus haut les pressions que nous avons eu de la part des pilotes débutants, des confirmés... mais concernant les pros, il n'est pas normal de mener ou de vouloir mener sur un site une activité rémunérée et d'un autre côté de ne pas participer au financement de celui-ci.

Sans dévoiler ou compromettre des négociations en cours, pouvez-vous nous dire si vous avez des projets pour vos sites?

Oui, beaucoup. 2 nouveaux sites et une réhabilitation d'un ancien site actuellement en projet avec le club. J'ai aussi été contacté par Thierry Moreau qui a relancé les démarches pour pas mal de sites qui sont tombés en désuétude en province de Namur. Je trouve ça satisfaisant même s'il faut du temps. Nous travaillons depuis 3 ans sur l'ouverture d'un site EST, si les avancées sont positives, je n'ai toujours pas de visibilité sur la concrétisation du projet. Le covid n'a pas aidé non plus. Concernant le site en réhabilitation nous sommes allés très loin dans la négociation mais avons rencontré une opposition des chasseurs. Le dossier est donc au frigo jusqu'en 2023, date à laquelle se termine le bail à chasse.

Quels conseils / remarques souhaiteriez-vous donner ou faire à nos membres quand ils viennent voler sur les sites dont vous vous occupez ?

Respectez le règlement du site, les espaces aériens, les locaux et surtout les riverains, les propriétaires et les exploitants de nos terrains.



Rochefort « Rond du Roi » (Nord)

Bonjour, afin que nos membres qui ne vous ont jamais croisés, ou qui ne vous croisent que trop rarement, pouvez-vous vous présenter en quelques mots ?

Cédric Zoller: pilote depuis plus de 30 ans, membre du club Element'Air, gestionnaire du site depuis qu'il existe.



Johan Vandenbussche: pilote depuis plus de 20 ans, membre du club Element'Air, cogestionnaire du site depuis 2020.



Pouvez-vous nous en dire un peu plus au sujet de ce site ? Quand est-il né, depuis combien de temps vous en occupez-vous et quelles ont été les grandes étapes dans la vie de ce site ?

Rochefort a été ouvert par les deltistes il y a plus de trente ans, raison pour laquelle on y trouve toujours un tremplin.

Le décollage était très étroit au début puis, vu l'allongement croissant de nos voiles, il est devenu nécessaire de l'élargir, en accord avec le garde DNF de l'époque.

Ces travaux de déboisement avaient été réalisés par Denis Lebrun.

Gérer des sites c'est certainement beaucoup de travail. Dites-nous-en un peu plus. En quoi cela consiste au quotidien ?

Le site est actuellement entretenu parfaitement par Alain Peraux.

Lors des journées de grande affluence il est parfois nécessaire de baliser la zone de décollage afin d'éviter que les pilotes ne s'agglutinent trop et s'assurer qu'ils laissent suffisamment d'espace aux pilotes prêts à décoller.

En collaboration avec la DNF et les autorités communales, nous essayons de trouver une solution pour de réaliser un balisage/marquage permanent.

Nous rencontrons de temps en temps le fermier, propriétaire de l'atterrissage, afin de relever ses remarques et préserver les bonnes relations actuelles.

On peut imaginer que les relations avec les voisins et les autorités sont importantes et que vous y passez du temps. Quels sont les retours que vous avez de ces personnes ?

Les autorités, tant communales que DNF, soutiennent notre activité.

Le chauffeur du petit train touristique qui marque un arrêt au point de vue du Rond du Roi annonce d'ailleurs aux passagers que « Si le vent est favorable on peut y voir de drôles d'oiseaux voler » 😊.

Les voisins ou riverains apprécient aussi de nous voir voler, certains nous prennent en photo et alimentent parfois les réseaux sociaux.

Il n'y a pas d'habitations sous le site, ce qui facilite les relations de voisinage.

Gérer des sites c'est du travail, mais certainement aussi des satisfactions. Qu'est-ce qui vous motive, ou vous garde motivés pour continuer à vous investir ainsi pour le bien de la communauté ?

Le site de Rochefort est à deux pas de notre domicile. Il est donc primordial pour nous que ce site survive!

Le site offre un beau potentiel de cross tout en restant adapté aux débutants.

L'activité évolue, nous voyons de plus en plus de pilotes sur nos sites. Est-ce un point positif pour vous ? Y voyez-vous des risques ?

Il est probable que la récente sur-fréquentation du site de Rochefort soit liée au contexte COVID et à la fermeture des frontières, dont les effets sont bien visibles et pourraient à terme poser de réels problèmes.

Au décollage, certains pilotes se pressent les uns sur les autres, forçant ceux qui sont en place à décoller au bord de la cassure, avec peu d'élan et peu de marge de manœuvre.

Au parking du décollage, le petit train touristique qui passe par le Rond du Roi n'arrive parfois plus à faire le tour, bouché par les nombreux véhicules.

Fin 2020 début 2021, nous avons frôlé la fermeture de l'atterrissage et donc du site.

Concernant l'atterrissage, tout en restant bienveillant, monsieur Lhoas (fermier, propriétaire terrain) s'inquiète pour son activité, de cette sur-fréquentation du site.

Lors des dernières grosses journées, il a compté plusieurs dizaines voiles en l'air et autant dans la pâture.

Il souhaiterait qu'on ne fasse plus de gonflage dans la pâture, que les voiles soient repliées sans tarder et qu'on sorte dès que possible du champs.

Il ne voudrait pas être tenu responsable d'un drame provoqué par un taureau.

Aussi, la présence de nombreuses voiles et de pilotes en bordure du champs repousse son troupeau au fonds de la pâture, ce qui l'empêche de venir s'abreuver normalement et paisiblement.

Vous qui êtes en contact fréquent avec les riverains et les autorités, quels sont les choses importantes auxquelles nos membres doivent veiller ? Souhaitez-vous que nos membres adaptent certains de leur comportements ? Avez-vous des demandes, des souhaits envers nos membres ?

Respectez bien les consignes (le nouveau panneau d'affichage FBVL devrait être installé une fois le feu vert obtenu de la DNF et des autorités communales).

Dès qu'il y a du monde au décollage, préparez votre matériel derrière la zone de décollage et pas en plein milieu... si vous hésitez à décoller, libérez la place le temps de retrouver les conditions qui vous conviennent.

Laissez un maximum de place aux pilotes qui décollent et mettez-vous en attente bien en arrière de la zone de décollage.

Une fois posé, repliez votre voile et sortez du champs.

Il est important de se garer correctement au décollage afin de laisser un passage pour le véhicule utilitaire du train touristique ou pour les véhicules de secours!



Sites de COO dans le bois de Lancre à Ster (Stavelot) – Par Louis Neys

Avant toute chose, rendons à César, ce qui appartient à César : je m'explique. Quand on a commencé les tractations pour ouvrir dans le bois de Lancre une aire d'envol, mon frère Pierre (à gauche sur la photo – NDR) était conseiller communal à Stavelot. Il avait une énorme influence, et c'est grâce à lui que le conseil nous a attribué le 27-08-98 l'autorisation d'aménager une première aire d'envol Ouest de 50 m de large sur 80 m de profondeur.

Il était encore là pour la création de l'aire d'envol Sud inaugurée le dimanche 1er octobre 2000, l'appui des directeurs généraux de la DNF, Messieurs DELBEUK et DEFAWE. L'aire d'envol sud avait alors 36 m de large sur une profondeur de 120 m. C'était



un bois de pins coupés et dégagés avec l'aide du papa de Coco, on lui a fait faire son baptême (au fils pas au père) vous connaissez la suite. Pour en revenir à mon petit frère ,qui était à l'époque commandant des pompiers de Stavelot, il a créé l'équipe de grimpe spécialement pour descendre des arbres les malheureux parapentistes en perdition, et il y en a eu beaucoup. Merci encore une fois à lui.

En ce qui me concerne, depuis la découverte par mon fils Frédéric du parapente, à Samoëns juillet 88, on était à l'affût des moindres éclaircies en forêt pour voler et quand l'occase super s'est présentée à Coo on a bien sûr sauté dessus.



Avec Claudy Legros, Jean-Marie Remacle et quelques autres on a mis le paquet pour nettoyer les sites et les rendre volables. Comme il fallait aussi les rendre accessibles pour les pompiers, on a refait les routes et les chemins.

On a pu ainsi démontrer aux autorités communales et à la DNF qu'on était des gens sérieux. Et c'est pourquoi on a pu agrandir les deux décollages, avoir 100 m de long et un hectare de terrain sous le déco ouest, 86 m de large et un hectare sous le déco pour le déco sud. On s'est bien sûr occupé également des atterros à Coo. Un accord avec Engie nous donne la gestion d'une parcelle de 80 m/60 dans la grande prairie, le reste est loué pour une somme modique à PLOPSA.

L'atterro sud, situé dans une zone agricole est loué à la propriétaire. Sa situation est quasi garantie dans le temps pour autant que l'on respecte nous aussi le voisinage. Pour l'atterro au sommet de la colline, on a eu la chance de pouvoir acheter un terrain qui nous rend indépendant. Nous avons aussi un accord avec le fermier du coin, et on devrait être clean pour encore

pas mal de temps. Suite à la bonne entente avec la commune de Stavelot, on a commencé l'aménagement définitif du parking, partie haute, l'aménagement de la partie basse vers le village se fera progressivement dans les deux ans probablement.

Reste encore sur le tapis, et les discussions sont engagées, c'est la réalisation d'une nouvelle route pour ne plus passer par le village pour accéder au parking. On y accèdera par l'autre côté, par une route venant du petit parking situé au lieu-dit Masure. Le chemin suivra la limite des bois le long des prés.

Dernier travail en vue: démontage de l'alimentation électrique qui alimente par les prés la maison située au sommet de la colline. La nouvelle ligne devrait être enterrée le long de la route asphaltée. Après cela je prends ma pension, mais avant cela j'aimerais voir une école de parapente s'installer sur le site, et réaliser tous les baptêmes que l'on me demande tous les jours de la semaine. L'espoir fait vivre, bons vols à toutes et à tous.



Aéroport militaire de Beauvechain

Bonjour, afin que nos membres qui ne vous ont jamais croisés, ou que ne vous croisent que trop rarement, pouvez-vous vous présenter en quelques mots.

Le club Avia Airsports fait partie de « Royal Avia », le Cercle Royal sportif et culturel de la Défense, et organise, entre autres, des activités de treuil pour le parapente et delta depuis environ 20 ans.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus au sujet de ces sites ? Quand sont-ils nés, depuis combien de temps vous en occupez-vous et quelles ont été les grandes étapes dans la vie de ces sites

Il s'agit d'un site non public mis à la disposition d'Avia-Airsports par l'armée belge.

Lorsque la base est fermée, généralement les fins de semaine et les jours fériés, elle est transformée en le plus grand terrain de treuillé du pays, où des pilotes de parapente (ainsi que des pilotes delta) peuvent être treuillés.

Le site couvre une superficie d'environ 6 km² et est situé à 105m ASL.

Dans des conditions normales, on treuille avec le treuil statique (treuil fixe) avec un câble de 1800m qui peut treuiller les parapentes d'un coup jusqu'au plafond de 3500ft ASL.



En option, avec peu ou pas de vent, on peut faire du treuil dynamique.

Lorsque les conditions sont favorables, c'est une base de départ pour des vols de distance.

Gérer des sites c'est certainement beaucoup de travail. Dites-nous-en un peu plus. En quoi cela consiste au quotidien ?

Un protocole a été convenu avec les exploitants de l'aéroport militaire de Beauvechain concernant l'utilisation correcte du site. (Respect des réglementations en ce qui concerne l'accès à la base, horaires, procédures de notification, utilisation des infrastructures routières, maintien du site dans un état impeccable, éviter scrupuleusement/ramasser les déchets !)

On peut imaginer que les relations avec les voisins et les autorités sont importantes et que vous y passez du temps. Quels sont les retours que vous avez de ces personnes ?

Non applicable, nous opérons dans un enclos.

Gérer des sites c'est du travail, mais certainement aussi des satisfactions. Qu'est-ce qui vous motive, ou vous garde motivés pour continuer à vous investir ainsi pour le bien de la communauté ?

Le club bénéficie des travaux d'entretien gérés par la base militaire.



La mise à disposition (gratuite) du site pour les activités sportives aériennes est une aubaine.

L'activité évolue, nous voyons de plus en plus de pilotes sur nos sites. Est-ce un point positif pour vous ? Y voyez-vous des risques ?

En raison des circonstances actuelles (restriction des voyages à l'étranger, surpopulation des sites belges), la popularité de notre club a considérablement augmenté, c'est pourquoi un numerus clausus est désormais maintenu sur le nombre de membres (sous réserve d'une réévaluation de temps en temps), afin que chacun puisse être comblé (temps de vol) et que les activités restent gérables.

Vous qui êtes en contact fréquent avec les riverains et les autorités, quels sont les choses importantes auxquelles nos membres doivent veiller ? Souhaitez-vous que nos membres adaptent certains de leur comportements ? Avez-vous des demandes, des souhaits envers nos membres ?

Non applicable, nous opérons dans une zone restreinte et les membres doivent se conformer aux règlements internes (militaires).



La FBVL vous soutient du mieux qu'elle le peut, mais toute chose peut être améliorée. Quelles seraient vos demandes principales vers la FBVL ?

Aucun commentaire spécifique.

Sans dévoiler ou compromettre des négociations en cours, pouvez-vous nous dire si vous avez des projets pour vos sites ?

Non.

Quels conseils / remarques souhaiteriez-vous donner ou faire à nos membres quand ils viennent voler sur les sites dont vous vous occupez ?

Respecter strictement les limites d'une activité sur une base militaire.
Et après... Soyez heureux !



REOUVERTURE SITE DE BEAURAING + TRAVAUX 7-MEUSES

Le site de Beauraing a été réouvert lundi 26 avril après des efforts considérables des gestionnaires du site Stéphane De Roover, Paul Schmit et Pascal Gaeremynck qui travaille en ce moment sur un projet d'émission "Les Ambassadeurs" de la RTBF dont le tournage devrait avoir lieu à Beauraing !

Nous remercions également Alain Peraux pour les entretiens et les membres des Mousquet'air qui sont venus donner un coup de main : Stéphane Pellegrini, Bernard Bar, Christian Couenen, Thierry Dupont et Maxime Jaspard.

Le règlement ne change pas et vous devez toujours être détenteur d'une Access Card pour venir y voler.

Deux nouveautés cependant avec l'officialisation de deux nouveaux atterrissages qui vous permettront d'effectuer les "vaches" demandées au règlement du site en toute tranquillité.

Attention que ces deux atterrissages ne sont cependant pas à finesse du décollage, évitez donc

de décoller par vent faible (<20 km/h) et ne prenez pas le risque d'y faire un plouf...

Vous trouverez tous les détails concernant ces atterrissages sur la page https://www.fbvl.be/flying_sites/beauraing/

A toute fin utile nous vous rappelons également que le parking doit s'effectuer sur la bande d'herbe aménagée, derrière et juste avant l'entrée du bois.

Nous vous rappelons également que le camping, les pique-niques sont interdits dans le bois par le code forestier wallon. Il en va de même pour le stationnement en forêt, nous pouvons tout de même utiliser les 20 premiers mètres à l'entrée du bois, qui est lui limité à maximum 18:00.

Une modération du site sera toujours assurée par le club les Mousquet'air qui s'assurera du respect des consignes et des mesures spécifiques Covid qui auraient encore lieu d'être.



Maître d'œuvre du passe-clôture: Thierry Dupont.

Message de Frédéric Heurion (l'installateur de la bouée) :

« Donc voilà, elle est là, suite à l'incident de Fumay je ne voulais pas avoir un cas sur ma conscience. Elle est placée à côté de la borne communale, ça évitera du même coup de s'exploser un pied dedans en posant. Peut-être vérifier régulièrement qu'elle soit toujours dedans ainsi que la corde, car il n'y a évidemment pas de cadenas.

On admirera l'équipe au passage... »

Remerciements au Mousquet'Air pour l'installation de ces infrastructures.



NETTOYAGE TERRIL DE STRÉPY-BRACQUENIES

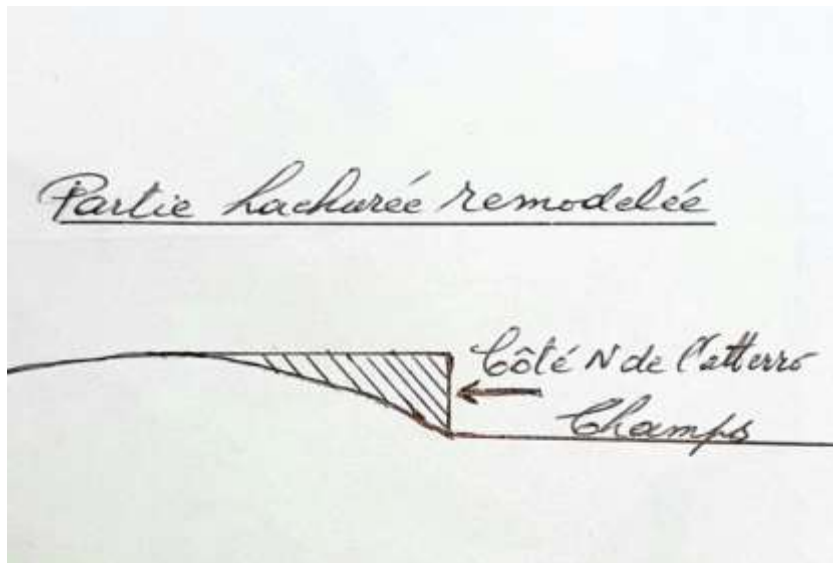


Remerciements aux Ailes du Levant pour ce beau travail !

AMÉNAGEMENTS ATERRISSAGE DU TERRIL D'HORNU – AVRIL 2021

Depuis quelques temps, plusieurs pilotes, ayant sans doute mal apprécié leur approche finale vers l'atterrissage, surtout lorsque le vent vient du SO, ont

terminé leur vol contre l'arrête (voir partie hachurée du dessin ci-dessous) avec le risque de se faire mal aux membres inférieurs.



Le CA du club des Ailes du Levant a donc réfléchi à une solution et nous avons décidé de faire « casser » cette partie de l'atterrissage (partie hachurée sur le dessin ci-dessus) pour l'arrondir voire l'aplanir au mieux.

Nous avons fait appel à un entrepreneur de la région, M. Michel Solbreux (0475/85.31.87) que nous avait conseillé Georges Monnier, cet entrepreneur disposant de tout le matériel nécessaire pour effectuer ce type de travail (grosse machine avec lame ; voir photos ci-dessous).

Finalement, après acceptation du devis, M. Solbreux est venu le 15 avril dernier dès la première heure. Malgré un petit problème mécanique M. Solbreux a pu terminer son travail l'après-midi.

Après son intervention, on a dû réaménager le terrain, enlever de gros cailloux et d'autres déchets qui avaient été remontés à la surface. Toute une équipe de volontaires du club s'y est mise, râteau à la main pour préparer le terrain en vue de semer de l'herbe rapidement.

Un tout grand merci à tous ces bénévoles.





Le terrain a été ratissé, nettoyé et vient d'être semé.

Un tout grand merci à tous les bénévoles du club et pilotes fréquentant ce merveilleux terril.

Ils se reconnaîtront 😊 😊

Le résultat à la mi-juin



En conclusion :

Tout d'abord, nous tenons à remercier vivement la Fédération Belge de Vol Libre pour avoir accepté de prendre en charge la totalité des frais de ces travaux – 1363 €. Grâce à cela, nous avons pu effectuer cet aménagement rapidement. Pour information, nous avons également contacté l'agriculteur et les autorités communales au sujet de notre projet pour rester dans notre idée de communication et afin d'éviter tout problème dans le futur. Encore un grand merci à M. Michel Solbreux pour la réalisation de ce travail. Nous invitons tous les pilotes à venir découvrir notre terrier (dit Terrier d'Hornu ou Terrier du 7) car c'est véritablement un très beau site de vol d'où certains pilotes sont déjà partis en cross lors de toutes bonnes conditions aérologiques (vent d'Ouest ou NO principalement). Evitez toutefois de poser dans les champs. Merci !

Les Ailes du Levant.



TRAVAUX PARKING ET CHEMIN D'ACCÈS COO



Profitant d'un temps sec, la commune a repris les travaux sur le parking de Ster, la surface a été doublée, des terres avec pas mal de pierres ont été étalées et damées jusqu'à la clôture. Désormais les camionnettes pourront se garer en épis. Les flaques d'eau ont été comblées et le chemin vers le bois a été réempierré.



A l'entrée des décos nous avons mis des grosses pierres pour empêcher les voitures de rouler et d'arracher l'herbe sur la partie du déco.

Nous remercions la Commune de Stavelot, les ouvriers communaux et Louis Neys pour ce très beau travail !

AIR3

NEW GENERATION INSTRUMENT
DESIGNED FOR FREE FLIGHT



"ALL IN ONE" RUGGED ANDROID 7" VARIO GPS PHABLET



LIVE TRACKING



POWERFUL GPS



ACCURATE VARIO



XC Pro



OPTIMISED READABILITY



RUGGED 7" IPS SCREEN



XTrack COMPANION



PHONE & MESSAGES

PARAGLIDER - HANG GLIDER - PARAMOTOR - GLIDER - BALLOON

FOR BEGINNERS



THERMAL ASSISTANT



XC & COMPETITION



AIRSPACE ASSISTANT



INCURSION DANS LA TMA DE FLORENNES

Le lundi 7 juin dernier, le club « Touch the sky » organisait comme souvent une session de treuillage à Bioul. Peu avant d'arriver sur place, vers 16h30, j'aperçois de loin dans le ciel au moins deux F-16 en train de se balader. Cela me rappelle que la TMA de Florennes, en dessous de laquelle nous allons voler, est toujours active à cette heure et qu'il va falloir surveiller son altitude pendant un certain temps. Cela m'informe aussi qu'il ne s'agit pas que d'une question de principe mais que cette zone est aujourd'hui vraiment activement utilisée.

Lorsque je décolle 3/4 d'heure plus tard, il est 17h09 et Thibault me rappelle que je dois encore attendre une vingtaine de minutes avant de pouvoir monter au-delà des 2500 pieds AMSL (762 m) de la base de la TMA. OK, on va essayer de se débrouiller pour tenir ce temps-là dans les 500 m qui la séparent du sol.

Je suis largué un peu en dessous de 600 m MSL et trouve assez rapidement un thermique bien défini que je quitte facilement à moins de 740 m MSL pour avancer et aller chercher plus loin. Le taux de chute est important et la descente aussi rapide que la montée. Je suis déjà revenu à mon altitude de largage lorsque je trouve le thermique suivant, et il n'est pas bien vaillant. Il faut un peu chipoter au début pour gagner quelques mètres avant de trouver le noyau... ça y est, je l'ai trouvé et ça monte correctement.

Toujours conscient de la limite au-dessus de ma tête, je surveille l'altitude... 700 m MSL, allez, je termine mon tour puis je continue...

Merde, le vario s'emballe subitement, pas question de terminer le tour ! Je fonce tout droit vers la zone qui juste avant me donnait un taux de chute déplorable... rien à faire, le vario bipe toujours, à peine moins vite, avant de réaccélérer à nouveau au moment où je rentre dans la TMA. Je dois absolument faire quelque chose pour descendre, et vite, d'autant plus que 2 F-16 passent devant moi à peu près à la même altitude comme pour me rappeler une fois de plus qu'il n'est pas encore tout à fait l'heure de venir jouer dans leur cour de récréation !

Je fais alors deux séries de 360 sans véritable succès dans la mesure où dès que j'arrête je reprends aussitôt l'altitude perdue. J'essaie une dernière série, plus fort, et là je descends un peu mais je suis toujours dans une

zone qui monte fort et je ne vais pas continuer longtemps les tours de manège. Certains aiment bien ça, pas moi !... en plus Thibault me confirme à la radio que je perds mon temps et qu'il faut sortir de cette zone ascendante.

Je pousse donc l'accélérateur pour partir tout droit vers une zone de ciel bleu à l'ouest et après une looongue minute le vario ralenti puis se tait enfin. Quelques secondes plus tard, je suis enfin sorti de la TMA. Je me remets à chercher un autre thermique plus calme mais sans succès. Arrivé 300 m sous le plafond de la TMA, je me risque même à retourner dans la zone qui montait trop bien mais je n'y trouve plus rien, en tout cas à cette hauteur. Je prolonge un peu le vol, mais il est fini et je pose juste à l'heure... où j'aurais pu enfin pénétrer dans cette TMA !

Au final, mon GPS aura enregistré une altitude maximale de 798 m MSL, soit près de 40 m à l'intérieur de la TMA dans laquelle je suis entré et sorti 3 – 4 fois sur une période de 3 minutes. Il n'y a pas de quoi être fier de m'être ainsi fait surprendre et entraîner là où je ne voulais définitivement pas aller. En plus, comme cela s'est passé devant eux et qu'ils sont très observateurs, les pilotes des F-16 ont rapporté avoir vu un parapente à 2600 pieds et demandé des explications. Celles-ci étaient une version plus succincte de cet article que j'écris dans l'espoir que mon expérience puisse aussi profiter à d'autres pour éviter d'autres occurrences.

Cet incident est survenu car je n'ai pas suffisamment anticipé une subite variation du taux de montée et de la taille du thermique. Je me suis donc retrouvé surpris avec des marges de manœuvres insuffisantes pour éviter l'incursion dans la TMA et, si souvent on est plutôt content qu'un thermique se renforce, cela peut parfois, comme dans ce cas-ci, s'avérer vraiment problématique. La prochaine fois, je prévois donc une marge de 100 m au lieu de 50, même si cela représente 20 % de mon terrain de jeu.

Cet incident permet aussi d'illustrer et rappeler l'importance du respect **scrupuleux** des espaces réservés. Chaque mètre compte et chaque minute compte. Si une zone est réservée aux F-16 jusque 17h30, il faut qu'elle reste complètement libre jusqu'au bout. En aéronautique, il ne peut pas y avoir

d'à peu près ou d'approximations, la sécurité de tous en dépend.

J'espère que vous pourrez profiter de mon erreur pour en éviter... bons vols à tous !

Patrick



RECORD DU MONDE DE JOCHEN RATIFIE

Le 15 décembre 2020 la FAI a enfin ratifié le record du monde de notre membre deltiste Jochen Zeischka, qui avait volé ce record le 19 juillet 2020 à Laragne en France.

Il s'agit d'un record de vitesse sur un parcours triangulaire de 25 km et il a obtenu une vitesse

moyenne de 65 km/h, le record précédent étant au nom de l'ex-champion du monde Tomas Suchanek avec 50,81 km/h, certes réalisé en 2000, mais quand-même !

Félicitations encore beaucoup de succès à Jochen qui poursuit sa quête pour d'autres records !



PROJET GLIDER AREA ARDENNES : POINT DE LA SITUATION

Cher membres,

« Ça y est... nous touchons au but ».

Cela fait quelques mois que nous ne vous avons pas parlé de l'avancement du projet GAA (Glider Area Ardenne).

Le groupe de travail a énormément travaillé ces derniers mois et ce travail de l'ombre est sur le point de porter ses fruits. Nous avons reçu un premier accord de principe, reste à finaliser les détails.

La ligne d'arrivée n'est pas encore franchie, mais les obstacles les plus ardues ont été franchis.

Comme dans tout marathon, les derniers kilomètres sont les plus importants. Ce n'est pas le moment de fléchir.

Au fil des mois, le groupe de travail a affiné les différents aspects du projet et de nombreuses réunions de travail ont été tenues avec les autres partenaires, en premier lieu la communauté du vol à voile.

Cette phase préparatoire a permis la tenue d'une rencontre très fructueuse avec le représentant du BELANC, les commandants de la base de St Hubert et les membres du groupe de travail.

Lors de cette réunion nous avons pu démontrer que les moyens techniques que nous envisageons pour permettre aux pilotes XC parapente de possiblement évoluer dans les GAA étaient fiables et pratiques. Les solutions techniques retenues ont également été choisies pour leurs aspects démocratiques, en ce sens qu'il est possible de s'équiper, si pas gratuitement, à peu de frais.

Une des pierres angulaires du projet est l'application EBSH Tower (disponible sur Android) que vous pouvez déjà télécharger. Bertrand, dans l'article qui suit vous expliquera mieux que moi en quoi cela consiste.

Début Juin, nous avons franchi une étape importante. Lors d'une réunion entre le groupe de travail, le représentant du BELANC et la représentante de la Composante Air (le Maj. Ameel), nous avons pu présenter notre projet, les 4 piliers sur lequel il repose et les divers outils sur lesquels nous comptons. Nous avons également, du moins nous le pensons, pu répondre de manière satisfaisante aux remarques et questions qui nous ont été posées et en tout cas nous avons été écoutés attentivement. Dans la foulée, nous avons été invités à soumettre notre projet de « side letter », en quelque sorte le projet de contrat qui lierait la FBVL, l'Armée, les planeurs et les cadets de l'air.

Nous avons eu un premier retour positif, une sorte d'accord de principe.

Nous aurions tant souhaité pouvoir vous annoncer une bonne nouvelle d'ici la fin du mois, mais hélas les agendas très chargés de nos contacts à l'armée n'ont pas encore rendu cette finalisation possible. Nous croisons les doigts, rien n'est jamais définitivement acquis et c'est sur la ligne d'arrivée qu'on juge une course.

Tout cela pour dire que dans l'ombre, de nombreuses personnes n'ont pas compté leurs heures, le projet est sur le point de toucher au but. Aussi nous vous demandons, plus que jamais, de continuer à voler dans les règles, de ne pas « exploser » les plafonds en semaines..... Au risque de tout faire capoter. Ne croyez pas que nous sommes encore au temps du « pas vu pas pris ».....tout se sait, croyez-moi. Et même si la FBVL n'est pas contactée, cela ne veut pas dire que quelque part, chez l'une des parties prenantes, quelqu'un n'en a pas pris bonne note.

Notre projet ne s'adressera pas à une petite élite. Non. Tout pilote XC qui s'inscrit dans le respect des règles liées aux espaces aériens et qui accepte de suivre certaines règles spécifiques et simples pourra bénéficier de ce plafond largement rehaussé en semaine.

Pour vous y préparer, voici déjà quelques éléments qui feront partie de l'accord et qui permettront aux pilotes concernés de pouvoir bénéficier de ces Glider Ardennes Area :

- Une mini-formation spécifique, accessible, sanctionnée d'un test réussi permettra aux candidats pilotes d'obtenir un nouveau brevet dénommé XC-GAA. Seuls les pilotes dotés du brevet XC-GAA pourront évoluer dans les GAA lorsqu'elles seront actives et accessibles.
- Il est essentiel, aux yeux de toutes les parties prenantes, de donner accès à ces zones aux pilotes qui s'inscrivent dans une volonté de respecter les espaces aériens. Le Livetracking est la seconde pierre angulaire du projet, car St Hubert, qui gère les zones, doit avoir la vision de qui est présent dans les GAA en cas de « changement de statut » de celles-ci. Ce nouveau brevet ne sera donc accessible qu'aux pilotes qui volent en Livetracking en permanence

Lisez l'article de Bertrand sur le Livetracking qui suit pour en savoir plus. Voler en Livetracking sera donc une condition pour pouvoir obtenir son brevet XC-GAA. Ne perdez plus de temps. Passez au Livetracking.

- Une charte devra également être signée par le pilote, de façon à bien fixer les objectifs et les engagements.
- Comme expliqué dans l'article de Bertrand sur EBSH-Tower qui suit, des fonctionnalités spécifiques aux pilotes XC-GAA feront également partie de la solution globale.

- Une radio permettant d'être à l'écoute de la tour de Saint-hubert complètera l'équipement du pilote XC-GAA

Continuez à nous aider en volant dans les règles. Le jeu en vaut vraiment la chandelle, croyez-nous.

LIVETRACKING, POURQUOI, COMMENT ?

Aujourd'hui, le Livetracking est devenu particulièrement démocratique. Il est même gratuit pour toute personne ayant un smartphone Android et un accès internet. En effet, la dernière version standard, gratuite d'XCTrack comprend le Livetracking.

Pourquoi ?

Il y a de nombreuses raisons pour utiliser le Livetracking :

- **Sécurité** : en cas d'accident, il est beaucoup plus facile de retrouver rapidement le pilote et de lui apporter de l'aide.
- **Montrer l'exemple** : les bons pilotes avec Livetracking montrent l'exemple à tous les pilotes, notamment qu'il est possible de faire de beaux vols sans enfreindre les espaces aériens.
- **Où aller voler ?** Plus de pilotes volent en Livetracking et plus il est possible pour les autres pilotes de se faire une idée sur les conditions de la journée et décider d'aller plutôt sur tel ou tel site. C'est un excellent complément à la webcam ou à la station météo sur site.
- **Mieux prévoir les bonnes journées**. Visualiser en Live la manière dont les pilotes qui ont pu se rendre disponibles volent, permet de mieux en mieux faire le lien entre les prévisions analysées et la réalité de la journée.
- **Retour plus rapide après le cross** : plus de chance de trouver quelqu'un pour rejoindre votre voiture si d'autres pilotes sur le chemin du retour voient que vous êtes proche d'eux au moment où vous vous apprêtez à atterrir.
- **Faciliter la récupération**: si vous volez avec une récup, il lui est plus facile de vous suivre et de vous cueillir dès que vous avez mis le pied à terre.
- **Limiter les tentations**. Voler en Livetracking signifie moins de tentations de continuer à monter lorsque le pilote atteint le plafond autorisé. Il sait qu'il est potentiellement regardé...

- **Meilleure préparation du vol** : de façon à éviter de se retrouver dans une zone qui pourrait poser problème, le pilote préparera probablement son vol avec plus de soin pour s'assurer qu'il n'enfreindra aucun espace aérien.

- **Démontrer sa volonté de suivre les règles**. De façon générale il n'y a pas meilleure manière de démontrer sa volonté de voler dans les règles que de voler en permanence en Livetracking. « Voler en Livetracking, c'est montrer qu'on n'a rien à cacher »... Les multiples contacts que nous avons avec les autres utilisateurs de l'espace aérien nous prouvent que nous pourrions paradoxalement gagner en espace de jeu si nous démontrons la poursuite de la tendance à suivre les règles. Nos contacts ne demandent pas de suivre des règles complexes et alambiquées, juste de montrer notre volonté d'être des partenaires fiables. Le Livetracking nous est apparu comme la meilleure manière de montrer cette volonté. Un pilote qui vole en Livetracking s'inscrit de facto dans cette démarche positive.

- **Redorer notre blason**. Toutes les infractions des dernières années nous ont donné une image négative auprès de certains acteurs de l'espace aérien. La situation s'améliore grâce aux efforts de tous, vous tous, mais cela prend du temps et des efforts de regagner la considération des autorités. Nos tentatives de pouvoir bénéficier de plus d'espace sont régulièrement mises à mal sur base de cette image. Nous aurons plus de chance de convaincre les autorités que les parapentes volent "proprement" et donc plus de chance d'agrandir notre terrain de jeu à l'avenir, plus il y aura de pilotes qui volent en Livetracking.

Pourquoi pas ?

Quelle pourrait être la raison pour laquelle un pilote refuse de voler en Livetracking ?

« Je ne veux pas être fliqué ! ». Ça n'est bien sûr pas le but. Le Livetracking est un outil qui peut nous permettre d'élargir notre espace de jeux, pas un outil de contrôle. Personne ne va passer son temps à regarder qui fait quoi. Dans le contexte des GAA, par exemple, l'utilisateur principal sera St Hubert qui, si le

LIVETRACKING, POURQUOI, COMMENT ? (suite)

statut d'une zone venait à changer, vérifiera s'il y a des pilotes présents à cet endroit afin de les contacter pour leur passer l'information en vol

« Ce n'est pas parce que je ne vole pas en Livetracking que je dois être considéré comme un brigand, sans foi ni loi ». En effet, c'est un choix. Chacun peut avoir ses propres raisons, tout à fait valables.

Dans l'espace aérien tel qu'existant aujourd'hui, il n'y a pas d'obligation. Par contre, le Livetracking est un outil nécessaire pour pouvoir avoir accès aux GAA.

Comment ?

Deux types de solutions: soit utiliser un instrument de vol qui comprend le Livetracking, soit utiliser un Smartphone avec XCTrack. Il suffit de lancer XCTrack avant de décoller et le ranger dans sa poche jusqu'à l'atterrissage.

Utilisation d'XCTrack pour le Livetracking (step by step)

La première chose à faire, si vous n'en avez pas encore, c'est de créer un compte sur www.xcontest.org.

Téléchargez et installez XCTrack.

Dans Menu/Preferences/Pilot, entrez votre « username », votre « password » et vérifiez que vous êtes bien connecté en cliquant sur « Login to Xcontest ».

Allez ensuite dans Menu/Preferences/Livetracking et assurez-vous d'avoir coché l'option « Livetracking enabled ». L'option « Claim to XContest automatically » est recommandée.

1 minute après votre atterrissage, votre vol sera disponible sur le site Xcontest.

Si vous n'utilisez pas votre téléphone comme instrument de vol, allez ensuite dans Menu/Android integration et désactivez l'option « Keep screen on ».

Ça vous évitera d'avoir votre téléphone déchargé lorsque vous poserez après un long vol.

Si vous êtes un utilisateur d'Iphone, vous pouvez vous procurer un téléphone Android à cet effet d'occasion pour 50 € max. Utilisez la carte SIM prépayée Jim mobile et vous en aurez assez avec 5 euros pour toute la saison. Le Livetracking utilise de l'ordre de 100 Ko/h. A raison de 0.01 € par Mo, ça fait 100 heures de Livetracking pour 1 euro.

Pourquoi utiliser Flymaster Live ou Xcontest Live via XCTrack ?

Il existe de très nombreuses solutions de Livetracking additionnelles: Livetrack24, Skylines, Airtribune, Syride, Loctome, OGN, Airwhere, XC Globe...

En fonction des habitudes des pilotes dans certaines régions, ce sera plutôt l'un ou l'autre Livetracking qui sera utilisé.

En Belgique, la plupart des vols effectués en Livetracking se trouvent sur Xcontest Live (<https://live.xcontest.org/>) (utilisateurs d'Air3 et utilisateurs d'XCTrack sur Smartphone) et sur Flymaster Live (<https://lt.flymaster.net/>) (utilisateurs d'une version Live de Flymaster).

Pour éviter de se disperser à travers trop de différentes solutions, et ainsi éviter de ne pas pouvoir obtenir les bénéfices mentionnés ici plus haut, je recommande d'utiliser une de ces deux principales solutions. Il est clair que si vous êtes en Livetracking sur Loctome, mais que les pilotes qui passent pas loin de là où vous finissez votre cross et qui auraient pu vous reprendre observent les pilotes encore en l'air sur le Live d'Xcontest, ils passeront peut-être à quelques centaines de mètres sans vous voir...

Ce sont donc les deux principales plateformes retenues dans le cadre de l'accès au brevet XC-GAA.

EBSH-TOWER APP : LE STATUT DES LFA-G EN SEMAINE... ET BIEN PLUS ENCORE

Si vous ne l'avez pas encore téléchargée.....foncez !

Commençons par recontextualiser...

Pour pouvoir parvenir à convaincre les autorités de nous donner accès à certaines zones aériennes, il fallait surmonter différents obstacles, mais aussi un problème particulièrement épineux. Certaines zones peuvent nous être accessibles à partir du moment où le pilote qui y évolue puisse être contacté à tout moment. Pour prendre un exemple concret lié aux

Glider Ardennes Area, l'armée peut accepter (selon un accord défini au préalable) de nous donner accès à la GAA Malmédy à partir du moment où elle a la possibilité de faire un « recall » et donc annuler cet accès dans un relativement bref délai. Pour cela, il eut fallu que le pilote soit en possession d'une radio « spéciale », avec licence radio lui permettant de communiquer. Avec un aéronef, avoir une licence radio signifie aussi avoir une immatriculation... Cela a beaucoup d'implications...

Il fallait donc trouver d'autres solutions.

C'est Lode qui a été notre sauveur.

Lode, c'est non seulement un gars hyper sympa,... si pas le meilleur, en tout cas un des meilleurs pilotes belges, le vainqueur de la BPC en 2019 et plus que probablement en 2021, le détenteur de nombreux records,... mais Lode, c'est aussi quelqu'un de très intelligent, qui a été capable de développer « La solution ».

EBSH, c'est le nom de l'aérodrome de Saint Hubert.

Tower, fait référence à sa tour de contrôle, vous comprendrez pourquoi...

EBSH-Tower comprend la partie visible de l'iceberg, l'app qui tourne sur Android... mais c'est aussi une partie serveur qui a pour vocation d'être gérée par la tour de Saint-Hubert.

L'app comprend également une partie visible, accessible à toute personne qui a téléchargé l'app et s'est enregistré (avec son nom complet). Elle permet en effet de visualiser le statut des LFA-Golf en fin de journée en semaine. Cette fonctionnalité représente déjà un super outil à la disposition de tout le monde.

Une seconde partie est accessible aux pilotes qui auront passé le brevet XC-GAA. Ce sont justement ces fonctionnalités additionnelles qui permettent de résoudre le besoin de contact pour avoir accès aux GAA.

Comme l'indique Olivier, nous avons donc rencontré la tour de Saint Hubert pour leur présenter la solution, mais bien évidemment surtout pour parvenir à les motiver à l'utiliser. Sans leur concours, cette solution n'apporte pas de vraie valeur ajoutée et ne permet pas de résoudre notre épineux problème. Nous nous sommes en fait vite rendu compte que la tour de Saint Hubert est en demande de solutions qui peuvent également bénéficier à leur organisation. La tour nous a fait quelques retours sur la solution et Lode a pu répondre à leurs premières demandes d'amélioration (grâce au mauvais temps ☹️). Ils ont donc pu se rendre compte que nous étions très motivés à collaborer et c'est ce qui a permis de lancer la machine...

Nous avons donc pu concrétiser un premier volet, avec l'implication de la tour pour valider l'activation de la LFA-G1 en fin de journée et la demande d'activation de la LFA-G2S, à chaque fois que c'est possible. Une fois les infos obtenues auprès de BXL ACC, le commandant de la tour va donc introduire l'heure de début et de fin d'activation de ces zones G et permettre ainsi à toutes les personnes qui ont téléchargé l'app d'en être informé.

En cette période où les journées sont longues, il est donc extrêmement intéressant de savoir si les LFA Golf

sont actives, ce qui signifie la possibilité de monter plus haut pour profiter au mieux des conditions. Il reste encore de belles heures d'activités thermiques après l'arrêt des opérations militaires.

Les trois principales fonctionnalités accessibles aux pilotes auront passé le brevet XC-GAA sont les suivantes :

- Extension de l'information des zones actives aux zones GAA (pas uniquement les LFA-G)
- Envoi d'une notification aux pilotes pour les informer d'un update et/ou envoi d'un message spécifique.
- Envoi de messages aux pilotes XC-GAA avec ou sans demande de confirmation de réception du message.

C'est principalement ce dernier volet qui a permis de convaincre les parties impliquées dans notre demande d'accès aux zones GAA. En effet, si l'armée décide d'annuler l'accès à une zone GAA qui serait accessible aux pilotes XC-GAA, la tour va envoyer un message à ces pilotes avec besoin de confirmation de réception. La tour recevra ainsi l'information des pilotes qui ont bien reçu le message, ainsi que leur hauteur et leur position exacte au moment de cette confirmation de réception de message.

Ayant en parallèle l'information Livetracking de ces pilotes XC-GAA, la tour peut donc bien confirmer que les pilotes qui volaient dans cette zone l'ont quittée.

Voici un merveilleux exemple de collaboration entre les différents acteurs du vol libre.

Le Livetracking et l'app EBSH-Tower sont donc deux outils qui nous permettent de démontrer que nous avons les moyens de répondre aux demandes de l'armée et ainsi nous permettre d'accéder à ces zones.

Actuellement l'app ne tourne que sur Android. Si un développeur compétent IOS souhaite aussi consacrer un peu de temps pour mettre au point une app sur IOS, ça rendra heureux les pilotes IOS. Sinon, des smartphones d'occasion Android se trouvent très facilement pour moins de 50 euros. Ils sont obsolètes pour une utilisation poussée en tant que Smartphone mais répondent largement aux besoins pour en faire un complément de vol. Ça permet par exemple aussi d'installer XTrack et répondre au besoin de Livetracking, mentionné dans l'autre article.

Le tuto (qui comprend le lien de téléchargement) est ici :

<https://drive.google.com/file/d/12Rbxjbef07BntYGEuND51Ht-mxQbl9xP/view>

Merci Lode... Merci la tour...

Bertrand

TROP VITE ENVOLES...

Chantal est décédée dans la nuit du 8 au 9 février, après de longs mois de maladie.

Elle était une des premières deltistes féminines en Belgique et elle a été entre autres directrice de course à plusieurs championnats de Belgique de delta, toujours entièrement bénévole.

Mais surtout c'était une femme chaleureuse et souriante, qu'on était toujours content de revoir à Maillen ou sur site en France ou en Belgique.

Nos sympathies et condoléances à son mari Michel, qui vole toujours en delta, et à sa famille et ses amis.



Koen Van Coillie, un parapentiste passionné et co-fondateur du Pick Up Club, est décédé le 17 décembre 2020 après une longue bataille contre le cancer.

Il est toujours resté très courageux et a effectué de nombreux vols ces dernières années grâce à l'aide de Hans Foré et d'autres amis volants, surtout du Pick Up

Club. Son fils Matthijs a également appris à voler en Autriche cette année et après ils ont volé ensemble dans le nord de la France (la cerise sur le gâteau ...)

Voici son message après son dernier vol à Zoutelande le 23 novembre 2020 :

« En tout cas mon meilleur vol à Zoutelande en 2020 ! Et très variable avec plusieurs phases: d'abord se battre pour rester en vol, mais cela a bien fonctionné, puis de meilleures conditions avec des possibilités de vol superbes, et enfin une troisième phase avec un vent plus calme mais avec des conditions optimales pour des atterrissages au sommet ! Au total bon pour plus de trois heures de plaisir en vol ! »

Il a passé ses dernières années à « se battre pour rester en vol », jusqu'à la fin...

Maintenant, il est parti pour son dernier long vol tranquille ...

Luk Van Sand

INITIATIVE POUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE EN PARAPENTE

Ailes pour Eux
www.ailespoureux.com
16 rue Georges Clémenceau
77140 Nemours – FRANCE
philippetrautmann@gmail.com
+33.6.24.67.13.38



INITIATIVE POUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE EN PARAPENTE

Cher membre du CIVL (*Commission Internationale de Vol Libre de la FAI - NDR*)

Notre association « Ailes pour Eux » se spécialise dans le développement durable autour du parapente. Nous sommes basés en France.

Nous voyons tous notre sport comme une activité proche de la nature, avec peu d'impact écologique. C'est seulement partiellement vrai. Fabriquer notre équipement consomme une grande quantité de CO². Aller et revenir de nos sites de pratique signifie beaucoup de transport, et donc encore beaucoup de CO².

La fin de vie de nos équipements consiste souvent en un stockage dans une cave ou un placard, ou au mieux dans l'incinération.

Notre idée est de collecter des équipements de parapente usagés et de déterminer leur capacité à être réutilisés en vol. Si OK, ils sont alors révisés et envoyés à des pilotes à faibles moyens. Si les équipements ne peuvent pas revoler, nous les recyclons grâce à un réseau de partenaires, pour des usages divers. Nous avons déjà envoyé des équipements révisés à Madagascar, Cuba, en Tunisie, au Monténégro, au Maroc, en Albanie, en Algérie, en Macédoine, en Bosnie Herzégovine.

Aujourd'hui, nous faisons appel à vous pour initialiser des contacts avec les personnes et organisations intéressées.

Les pilotes à faibles moyens peuvent bénéficier d'équipements révisés. Les seuls coûts restent le transport, pour lequel nous pouvons aussi trouver des solutions.

Les aspects juridiques de telles donations ont été pris en compte. Nous pouvons faire des donations d'équipements, sans risque légal ou juridique pour le donateur.

Si vous pensez possible de vous impliquer et de prendre part à cette initiative, merci de nous contacter. Nous serons très heureux d'échanger et de définir quelques moyens de réduire notre empreinte environnementale, de collecter plus de matériel inutilisé, et de faire plus de pilotes heureux.

Merci d'avance pour votre attention, et espérons-le pour votre participation.



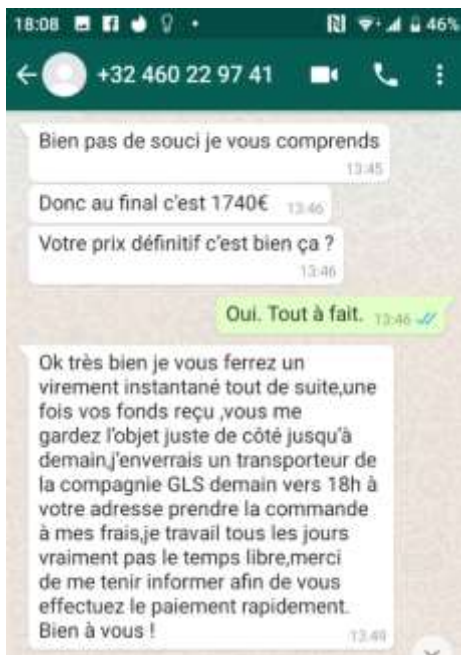
Philippe Trautmann
Président Ailes pour Eux

MON AVENTURE AVEC UN ESCROC...

Il y a quelques jours, j'ai mis un voile en vente sur 2dehands.be.

J'ai rapidement eu un candidat acheteur qui voulait l'essayer, mais soudainement, hier, j'ai reçu un message d'une femme via WhatsApp. Un candidat acheteur supplémentaire n'est jamais mauvais. Elle voulait acheter la voile, mais aussi un harnais avec secours, et un casque. Elle pensait que tout était bien et parfaitement adapté. Elle discutait un peu sur le prix, mais en fin de compte elle était d'accord.

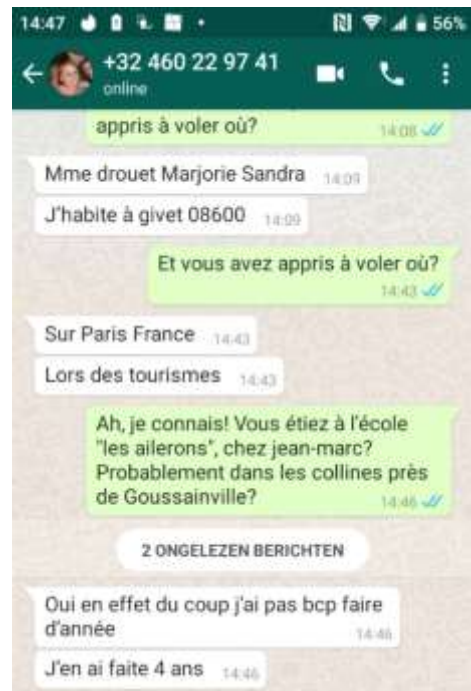
Après quelques heures, elle a envoyé ceci, ce qui a déclenché quelques alarmes chez moi:



J'aurais pu arrêter ici, mais comme j'avais un peu de temps, je voulais un peu voir ce qu'elle ferait.



Apparemment, elle avait appris à voler à Paris. Paris!?! Intéressant... J'ai inventé le nom d'une école et un endroit où personne ne pourrait jamais apprendre à parapente: j'ai recherché Goussainville sur Google Maps. C'est juste à côté de l'aéroport Charles de Gaulle, et il n'y a pas de collines...



Oui, donc elle a appris à voler sous les Airbus. Je ne pouvais pas me retenir de rire. Puis elle a demandé mes coordonnées bancaires. J'ai donné une fausse adresse et numéro de compte, et j'ai posé une question supplémentaire ...

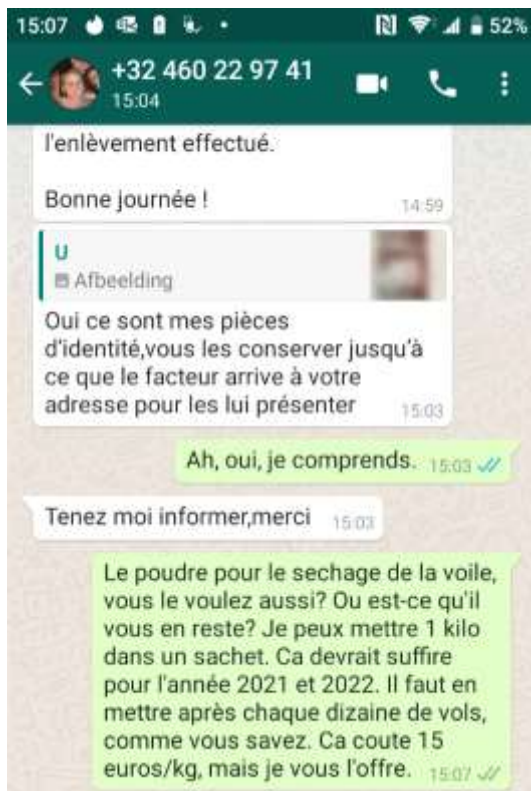


MON AVENTURE AVEC UN ESCROC... (suite)

Donc, elle a certainement l'intention de faire les 3 tyroliennes recommandées se refaire la main...

Elle a envoyé un e-mail avec une page mal contrefaite de GLS. J'aurais dû cliquer sur un lien et ou j'aurais pu remplir tous mes coordonnées bancaires. C'est probablement comme ça qu'ils essaieraient de piller mon compte.

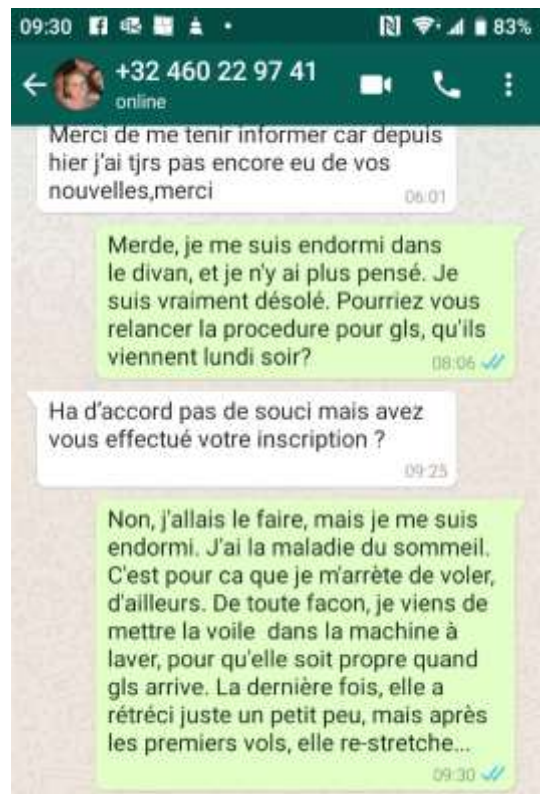
A ce moment, j'ai pensé à arrêter le sketch, mais quand j'ai raconté cela à mes amis parapentistes, leur vrai caractère s'est également révélé. Avec quelques belles petites idées, j'ai répondu sur WhatsApp ...



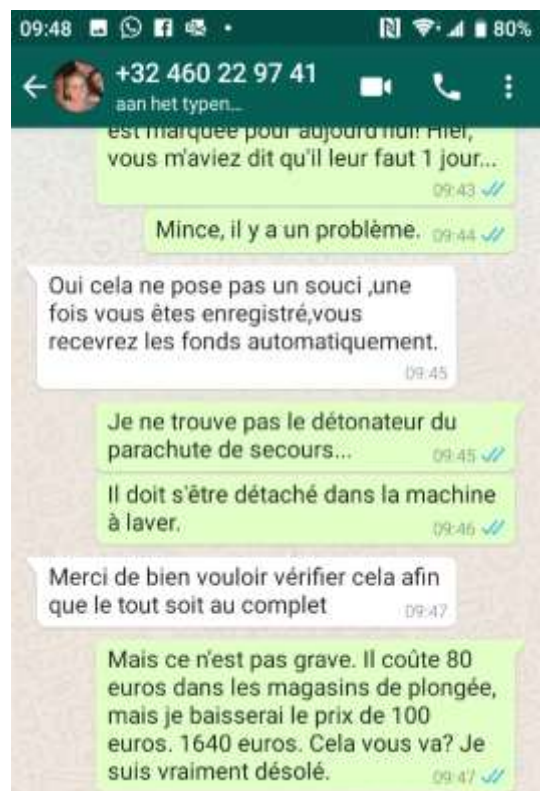
J'ai décidé de lui offrir un cadeau supplémentaire : 1 kg de poudre à sécher pour les voiles de parapente. Cela devrait suffire pour 2021 et 2022 : appliquer 1 x tous les 10 vols. Gratuit et pour rien! Cadeau de Bram!

Je lui ai promis d'ouvrir l'e-mail de GLS le même jour et de m'inscrire. GLS ramasserait ensuite le matériel à 18 h le lendemain. Je transférerais mon argent par GLS.

Mais ce matin, je ne me suis toujours pas inscrit sur son faux site...



Apparemment je me suis endormi dans le fauteuil et je n'ai pas pu m'inscrire chez GLS. J'ai la maladie du sommeil, soi-disant, et j'ai donc arrêté de voler. Heureusement, j'ai mis la voile dans la machine à laver pendant un petit temps, pour la nettoyer. Elle rétrécit alors un peu, mais après quelques vols, il se rallonge comme avant.



MON AVENTURE AVEC UN ESCROC... (suite)

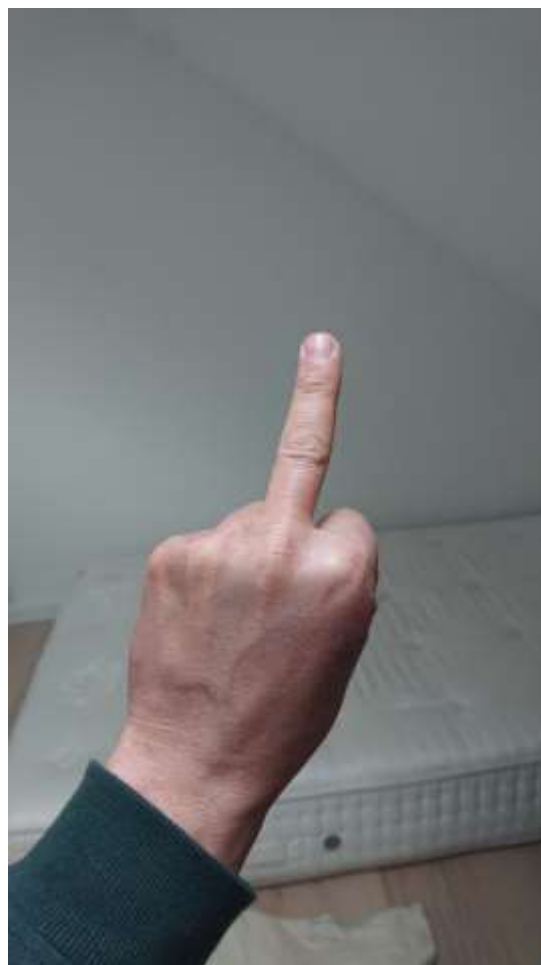
Mais après la machine à laver, un autre problème apparaît : le détonateur du parachute de secours s'est détaché!!!! Ce n'est pas si grave, car il ne coûte que 80 € à la boutique de plongée. Je vais réduire le prix de 100 €.

Elle commence à soupçonner quelque chose maintenant. D'autant que 5 minutes plus tard j'augmente à nouveau le prix à 1800 euros... Le tchat reste silencieux. Je fais une autre tentative en disant que l'enregistrement avec GLS a eu lieu. Mais pas de réponse.

J'ai perdu l'escroc. Elle ne répond plus, mais j'ai quelques appels sur mon portable. Après 5 appels, je décroche enfin: c'est « GLS » avec un léger accent sur le téléphone pour me poser des questions sur les détails de ma carte de crédit. Je donne un autre faux numéro et une date d'expiration. Il vérifie celui-ci, mais il y a erreur... Il me demande une photo de la carte bancaire. Je lui ai envoyé pendant qu'il était au téléphone avec moi.



Mais les chiffres de cette photo n'étaient pas très lisibles, alors il m'a demandé de transmettre une autre photo... La voici:



Et en dessous j'ai écrit : « Pauvres cons. La police enregistre tout ce que vous dites. »

Après quoi l'imposteur à très rapidement raccroché. Dommage

Conclusion : méfiez-vous de la fraude. Ne fournissez pas de détails de vos cartes ou les photos de votre carte d'identité, ni les codes qui sortent de votre lecteur digicard. Mais si vous avez le temps... Amusez-vous!

Bram Declercq.

COTISATION ET ASSURANCE FBVL 2021

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 consenti de doubler 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 avait décidé de maintenir la cotisation 2020 au même niveau qu'en 2019, mais ensuite **l'assemblée générale de février a décidé d'une petite augmentation pour 2021 (voir tableau).**

Les membres ont toujours l'option de payer une cotisation « Premium » en payant 40 € en plus, nous répétons que cette partie « Premium » est gardée sur un compte séparé qui servira uniquement à l'acquisition ou la conservation de terrains d'atterrissage ou de décollage. De plus, les membres premium recevront une carte de membre « papier » par la poste, les autres membres pourront télécharger et imprimer leur carte de membre sur leur compte MyFBVL, un mail de confirmation sera envoyé pour pouvoir le faire.

	<u>Sans assurance (1)</u>	<u>Avec assurance (2)</u>
Membre normal	75 €	100 €
Première affiliation	60 €	85 €
Après le 31 août 2021	30 €	55 €
Fly! en format papier	+ 35 €	+ 35 €
Cotisation Premium (soutien aux sites)	+ 40 €	+ 40 €
Assurance RC passagers biplace (3)		+ 55 € / + 150 € / + 300 €
Assurance moteur auxiliaire (4)		+ 30 €
Carte IPPI 4, IPPI 5 ou IPPI 6 (5)		+ 25 €
Licence sportive FAI (6)		+ 5 €

- (1) Envoyez au secrétariat de la FBVL la preuve que vous êtes assuré en Responsabilité Civile pour la pratique du deltaplane et/ou du parapente (feuille de police et preuve de paiement).
- (2) Couverture possible du 20 décembre 2020 au 31 décembre 2021. 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), de Pilote XC (IPPI 5 ou de Pilote Biplace (IPPI 6), assurés pour la pratique du vol libre. La carte sera envoyée par la poste et reste valable tant qu'elle est accompagnée par une carte de membre FBVL en cours de validité.
- (6) Uniquement pour les 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

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

Période de la couverture : du jour du paiement (au plus tôt le 20/12/2020) jusqu'au 31 décembre 2021.

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.