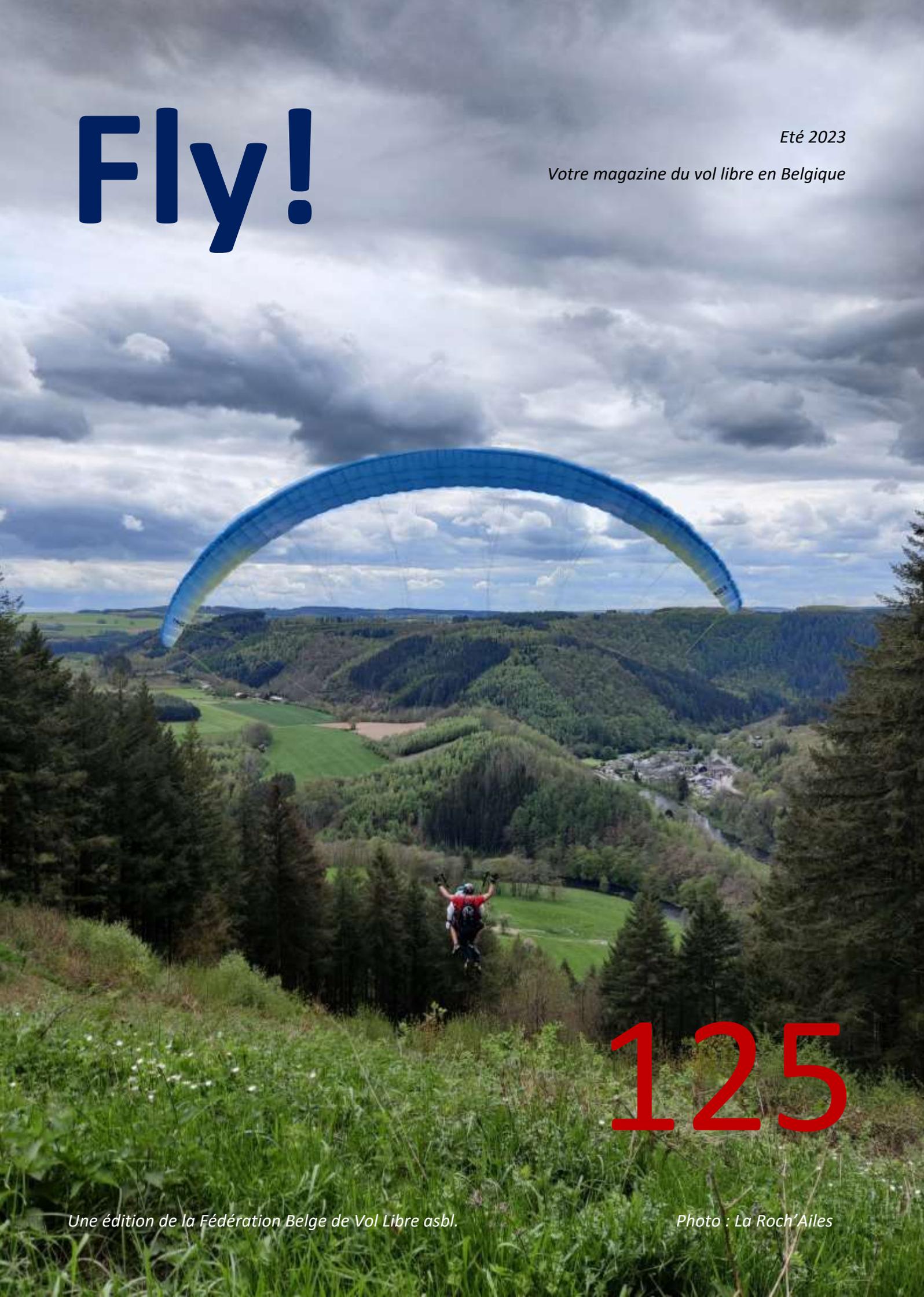


Fly!

Eté 2023

Votre magazine du vol libre en Belgique



125

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

SITE WEB
WWW.FBVL.BE

ORGANE D'ADMINISTRATION

PRESIDENT:

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

AUTRES ADMINISTRATEURS:

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

William Sterckx
016 203281
william.sterckx@telenet.be

Patrick Brison
0479 900 166
pbn@skynet.be

Robin Lefebvre
0496 566 493
robin@airport.be

Pierre Balthazar
0478 241 045
pierrotbalthazar@hotmail.com

Bram Declercq
0479 918 382
bram_declercq@hotmail.com

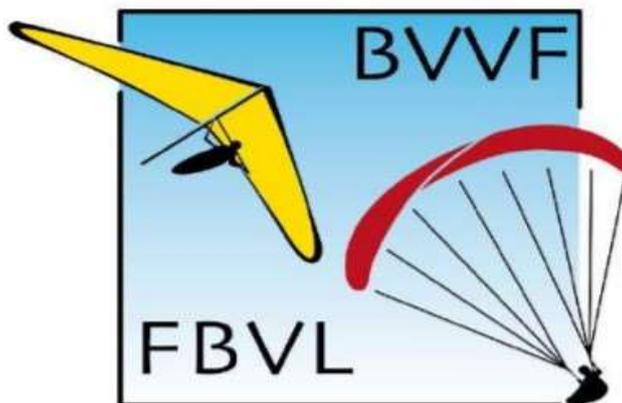
Frédéric Tétart
0495 567 240
fred@31fevrier.be

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

Julien Colle
0473689478
julien.colle@hotmail.com

Bram Jordens
0498017094
bramjordens@telenet.be

Lieven Paulissen
0479805295
lieven.paulissen@outlook.com



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

SITE WEB

WWW.FBVL.BE

TABLE DES MATIERES

- 4-5** Un pionnier du vol libre belge s'est envolé

- 6-8** Présentation nouveaux administrateurs FBVL

- 9-11** 201,86 km entre les espaces aériens

- 12-13** Fête La Roch'Ailes

- 14-17** Protection du Faucon Pèlerin dans le parc naturel régional des Ardennes

- 18-21** Paragliding World Cup superfinale

- 23** Message terril de Fontaine l'Evêque

- 24-25** Championnat du monde de parapente 2023

- 26-34** Tom de Dorlodot en parapente au K2

- 35-41** Rapports réunions Organe d'Administration

- 42** Rapport Assemblée Générale de la FBVL

- 43-44** Cotisations et assurances FBVL 2023

REALISE PAR L'ORGANE D'ADMINISTRATION DE LA FBVL

REDACTION : JEAN SOLON

Un pionnier du vol libre belge s'est envolé

Nous avons appris le décès de Pierre Saint-Germain.

Pierre était un passionné d'aviation et notamment de deltaplane.

Nous l'avons connu lors d'une sortie vers le Puy de Dôme en 1977. Nous avons entendu qu'un pilote français vivant en Belgique volait déjà bien en delta. Voici quelques-uns de ses vols.

Il porta le record de durée belge à 6h30 à Equihen.

En 1979, il fit partie de l'équipe belge au Championnat du Monde de delta à Saint-Hilaire du Touvet. A l'époque, deux clans s'opposaient gentiment. Ceux qui volaient sous Atlas « la Mouette » et ceux qui utilisaient le Griffon Wasp, comme Pierre. Vous pouvez le voir sur la photo prise probablement aux Sept Meuses.



Suivit une belle pratique du delta, Championnat d'Europe à Millau, distance de 56 km en partant des

Sept Meuses (record de Belgique à l'époque)...



Pierre au décollage des Sept Meuses

Ensuite, il se tourne vers l'écolage en DPM (delta motorisé pendulaire). Il achète avec ses deux associés le premier biplace en Belgique, un tricycle « côte à côte ».

Pour faire les essais, ils avaient choisi une route dans le Brabant pour décoller, et l'un d'eux allait, s'il le fallait, arrêter le bus pour permettre l'envol.

Dans les années 1980, il vole sur le terrain de Buzet, qui était encore essentiellement un terrain de hockey sur gazon.

En 1988, avec ses deux associés, ils achètent le terrain de Buzet et l'école prend le nom de Confluence.



Les 3 associés de Confluence déguisés (Pierre est au milieu)

Après une formation auprès de Pierre Bouilloux pour devenir moniteur, ils lancent également l'écolage du parapente.

Pierre fut compagnon de Michèle Baptiste (qui fonda l'école Fou d'L), mais avant il l'aida à se perfectionner et à se préparer à la compétition.

Dans les années '90 et 2000, il se spécialisera dans l'ULM 3 axes et deviendra également pilote professionnel d'avion.

Toutes nos condoléances à la famille et aux amis de Pierre, qui a été très important pour le développement du deltaplane et surtout du parapente en Belgique, ayant créé la première école de parapente belge, qui par après a formé un grand nombre de pilotes et de moniteurs de parapente et qui continue à le faire sous la direction d'Yves Borreman, Président de la FBVL pendant de longues années.

Dernièrement, un pilote qu'il avait formé en 2 axes et en 3 axes racontait à quel point Pierre aimait transmettre ses connaissances en aviation, d'une façon élégante et sensible.

Récemment, il avait découvert qu'il était atteint d'une maladie incurable. Il est décédé le jeudi 15 décembre 2022.

Yves Borreman, Dimitri Caloussis et Luc Borreman (titre du rédacteur).

Je n'ai malheureusement pas bien connu Pierre, étant venu au vol libre une dizaine d'années après lui mais ses exploits étaient connus par tout le monde.

J'espère que cela vole bien où il est maintenant !

J.S.

Présentation nouvel administrateur FBVL : Bram Declercq

Bonjour chers membres de la FBVL,

J'aimerais me présenter en tant que nouveau membre de l'organe d'administration. Je m'appelle Bram Declercq, 42 ans, mais j'ai l'air plus jeune. Je vole depuis 2007 et j'apprends lentement. Les membres d'Airsport me connaissent depuis 2022 comme un des moniteurs principaux. Je parle spontanément beaucoup trop de parapente quand je n'ai pas bu. Après 1 ou 2 verres de génépi, je parle moins de parapente et plus de la loi de Murphy, de la comédie et de théories philosophiques sauvages.

Depuis quelques mois je suis également impliqué dans la vente de matériel de parapente. Neuf et de deuxième main, via paraglidingshop.be, la boutique qui appartient à Airsport.

Mes ambitions personnelles au sein de la FBVL se centrent principalement autour de l'éducatif et de la sécurité des pilotes. Vous verrez bientôt, après mon ancienne série néerlandophone sur l'espace aérien en Belgique, une nouvelle série sur YouTube sur tout ce qu'un pilote débutant doit savoir après son brevet initial.

Chaque moniteur a ses anecdotes, alors j'en raconte une dont je me souviendrai toujours. J'espère que vous connaissez tous l'effet « parallaxe »? C'est l'effet que les gens ont du mal à estimer les distances, surtout si l'objet se situe loin. Une de mes erreurs les

plus stupides quand j'étais en formation pour devenir moniteur s'est produite à Chamoux.

Un élève déjà plus avancé s'est envolé, et pour moi, après un certain temps, il semblait qu'il se situait au milieu de la vallée. Je lui ai dit qu'il pouvait voler un peu plus proche de la pente boisée, parce qu'il y

tiendrait mieux. L'élève a lentement disparu de ma vue, et je préparais le prochain élève quand j'ai soudainement entendu mon nom à la radio. C'était la voix du premier élève: « Bram? Bram?... » Ce qui était étrange, c'est qu'il n'y avait pas de bruit de vent dans sa radio... En effet, il avait suivi mes conseils presque aveuglément et un peu trop vite, et avait volé dans une sapin de 35m de haut.

Par la suite, il s'est avéré qu'il ne volait pas au milieu de la vallée, mais déjà près de la pente. J'avais mal évalué sa distance. Après des heures de sauvetage par l'hélicoptère et des grimpeurs, il a été mis au sol en toute sécurité. Le lendemain, sa voile a été descendu de l'arbre sans dommage. C'était une

leçon pour l'élève et pour moi! Pour moi: parlez au conditionnel: « Si vous volez au milieu de la vallée, vous pouvez vous déplacer prudemment vers la pente » et pour l'élève: « Ne faites jamais aveuglément ce qu'un moniteur vous dit, ils peuvent faire des erreurs, et les distances sont difficiles à estimer depuis le sol ».

A bientôt, au sol ou dans les airs !

Bram



Présentation nouvel administrateur FBVL : Julien Colle

J'ai commencé le parapente en 2018 avec un stage initiation entre potes dans les Vosges. On s'y était tous donné rendez-vous en moto, une autre de mes passions, certains venant de Suisse, d'autres de Belgique. Après une pause imposée par le coronavirus, j'ai repris ma formation par un stage perf dans les Alpes du Sud auprès de l'école Full Blue Sky, à Larnagne-Montéglin.

Ce stage aura confirmé mon envie de continuer mais il aura fallu que Pierrot B. (l'autre nouvel administrateur) m'invite à le regarder jouer l'essuie-glace aux 7 Meuses pour que je me rende compte que voler en Belgique était faisable et que je me lance enfin dans l'achat de matériel perso.



J'ai depuis ces débuts effectué depuis +/- 200 vols, dispose de mon brevet pilote depuis octobre 2021 et espère pouvoir passer prochainement le XC. Ce printemps fut également pour moi l'occasion de découvrir mon premier SIV, pour le plus grand plaisir de mon taux d'adrénaline.

Je fais partie de deux clubs de parapente, Touch the Sky et Les Mousquet'Air et me suis présenté comme administrateur auprès de la FBVL afin de pouvoir porter la parole des clubs de manière générale. J'ai déjà eu l'occasion de pouvoir exercer ce rôle d'administrateur auprès d'autres asbl par le passé et cette nouvelle expérience me permet de renouer avec le bénévolat et l'engagement associatif que j'estime important et nécessaire.

Au plaisir de vous croiser au sol ou dans les airs,

Julien

Présentation nouvel administrateur FBVL : Frédéric Tétard

Pas facile de se présenter quand on aime travailler en coulisses...

Je suis passionné par ce que je fais, que ce soit au niveau professionnel ou dans mes loisirs.

Mes premières pentes-école datent d'il y a presque 30 ans et j'ai attendu trop longtemps avant d'enchaîner avec mes premiers vols.

Mon premier stage "grands vols" a eu lieu en Drôme en 2019 et depuis, je vole dès que je peux.

Entouré de bonnes personnes (qui se reconnaîtront certainement), j'ai vite été autonome et pu progresser en sécurité.



Je me suis inscrit dans différents clubs (La Roch'Ailes, Touch the Sky et les Mousquet'airs) qui m'apportent tous par leurs membres et leurs différentes activités de chouettes expériences.

Biplacteur depuis quelques mois, j'adore m'envoyer en l'air avec mes passagers, pilotes ou non, pour partager de bons moments.

N'ayant plus de bouches à nourrir à la maison depuis quelques mois, j'ai choisi d'intégrer l'Organe d'Administration afin de donner un coup de main à une communauté pour laquelle il y a beaucoup de choses à développer.

Je suis heureux d'y travailler avec des personnes tellement différentes mais partageant une même passion.

Fred

Présentation nouvel administrateur FBVL : Pierre Balthazar

Bonjour les volants,

Je m'appelle Pierre Balthazar, j'ai 59 ans.

Je n'ai commencé le parapente que tardivement puisque cette année-là, ma mère de 88 ans faisait un baptême en biplace. J'ai pensé que je n'avais plus d'excuse pour ne pas m'y mettre.

J'ai commencé par plusieurs stages au centre école du Markstein dans les Vosges (initiation puis perfectionnement), puis un accident de moto et une fracture ont interrompu ma progression.

J'ai refait un stage au Markstein pour voir si les os prétendument ressoudés résisteraient aux atterrissages... puis est venu l'autonomie et l'achat d'une alpha 6 d'occasion chez un parapentiste belge qui allait devenir des années plus tard un ami volant.

J'habite près des 7 Meuses...

J'ai découvert les différents sites belges. Certains accessibles à tous, d'autres accessibles aux seuls brevetés, ceux dont on décolle en catimini en NNE face à la Meuse et à ce petit lac turquoise... ce site dont on ne peut prononcer le nom...sous peine de malédictions sur les réseaux sociaux...

Puis devant la frustration de moins voler en hiver, j'ai découvert la chaleur des sites andalous, marocains et ceux de Ténérife.

J'ai été aux arbres...une fois hélas mais sans dommage heureusement.

Je me suis blessé en loupant mon atterro près de Los Gigantes à Ténérife, mais j'ai presque l'impression que ça fait partie du cursus, qu'il faut apprendre dans sa chair que nous ne sommes pas vraiment des oiseaux...ou des JB Chandelier.

Je ne suis plus tout à fait un débutant et ce sont les groupes whatsapp consacrés aux parapente qui font sonner mon GSM le plus souvent, puisque je fais partie du club des Mousquets, de celui de Touch the sky et même du Pap ou du Choto d'Orcier...

J'ai voulu participer à l'administration de la FBVL lorsque j'ai entendu l'appel aux candidatures et les propositions de régionalisation de la fédé. J'ai craint qu'une fois de plus on ne veuille nous diviser... mais les discussions sont en cours et la décision sera collégiale.

A bientôt sur un déco ou pourquoi pas au départ de la BPO à Krushevo en juillet...

Pierre

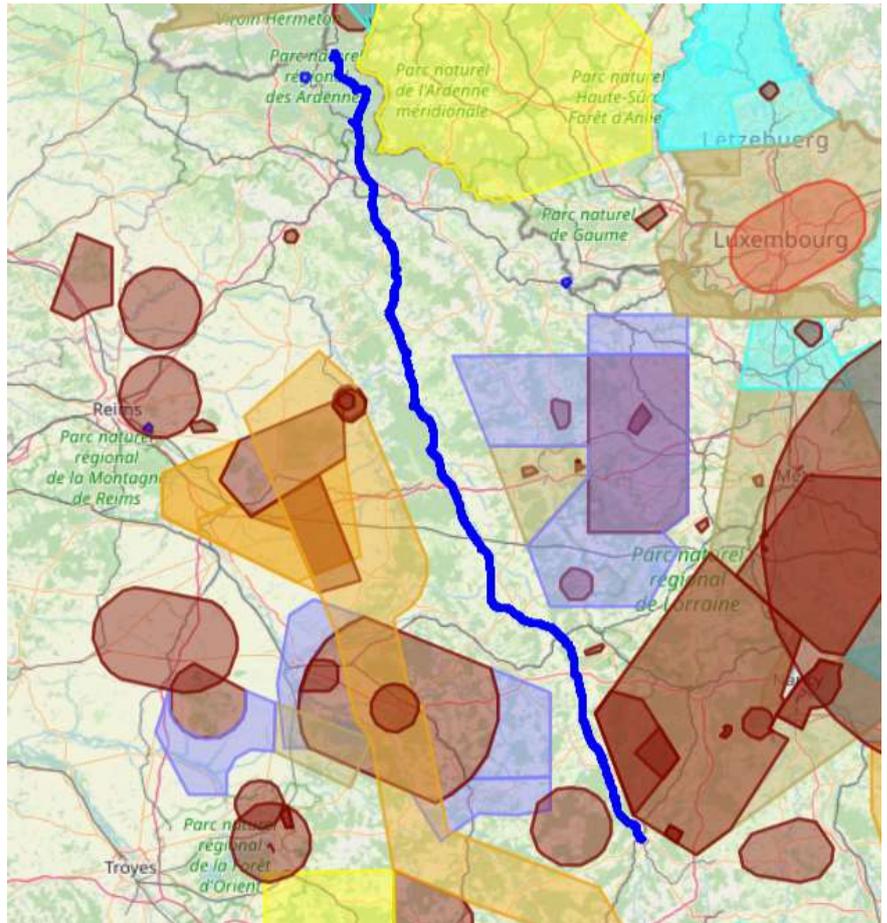


Lundi 13 juin, direction Fumay avec quelques membres du Club @Touch The Sky – Parapente. Le même objectif pour tous, faire un beau vol en direction du Sud Est. Pour ma part, un deuxième objectif, utiliser un axe de vol peu commun vers Verdun puis Neufchâteau sur un bel axe de 200 km.

Après une arrivée relativement tardive au décollage, 2 mauvaises surprises... Les cumulus sont déjà en train de s'étaler et surtout, après vérification, l'axe de vol vers Neufchâteau semble bloqué après 150km. Dommage, cependant, au vu du ciel, je ne pousse pas la réflexion et décolle avec comme objectif ces 150 km qui semblent déjà fort loin.

Assez rapidement, je me retrouve en train de m'extraire dans un petit thermique voyant Wim et Laurent ayant un peu plus de mal sur la crête... Dommage, le vol se fera seul. Le début du vol est compliqué, trop d'ombre au sol, une dérive qui m'emmène sur les forêts, des taux de montée anémiques... Je ne trouverai finalement la base des nuages que 13 kms plus loin après une belle bataille au-dessus des cimes ardennaises. Un petit détour pour valider la balise de Bogny-sur-Meuse pour que le vol soit comptabilisé pour la @Belgian Paragliding Cup et je continue ma route.

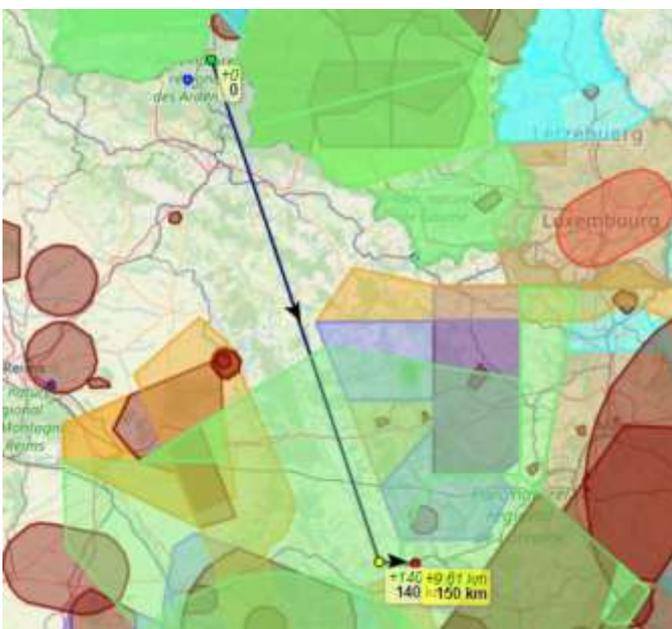
Au kilomètre 40, je vois Laurent me rattraper par le bas, malheureusement, notre association ne sera que



de courte durée, étant au nuage, je ne perds pas de temps et poursuis ma route. Le bon côté est que dorénavant, je sais que nous sommes au moins 2 sur le même axe de vol. Plus tard, je me rendrai compte grâce aux discussions animées sur la radio que Pierre et Thomas suivront sur dans cette même direction également.

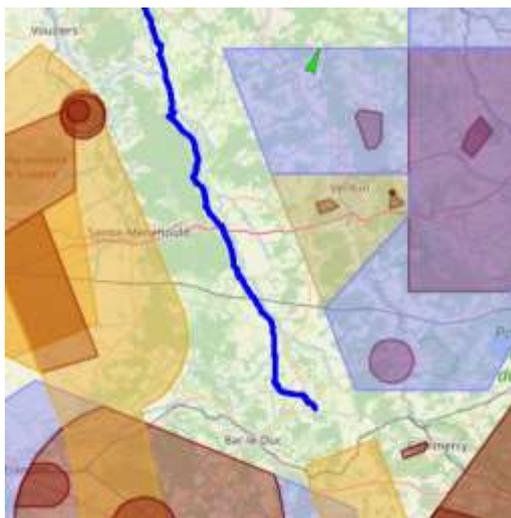
La suite du vol est assez évidente, les étalements se sont estompés et un beau ciel pavé de cumulus nous accueille pour la fuite vers le sud. S'en suit un bel enchaînement de thermiques/ transitions, à jouer avec les placements aux nuages. Il est donc temps d'enfin accélérer un peu le vol et d'enfin laisser ma belle #Xone voler à son plein potentiel !

Alors que la base des cumulus gagne de l'altitude petit à petit, mon @Air3 m'annonce que je vais devoir redoubler de vigilance pour encore en profiter. En effet, au kilomètre 85, je me retrouve sous la TMA de Saint Dizier, limité à FL55 soit, à peu près 1750m ce lundi 13 juin avec la pression atmosphérique du jour. Légère pression supplémentaire donc... Heureusement, la masse d'air du jour est devenue magique, et même bas, je rebondi facilement dans chaque thermique.



Les 60 kms suivants sont faciles, j'observe, je chemine sous les nuages, je remonte et je peux donc facilement faire défiler les kilomètres. A ce stade, je suis presque en pilotage automatique et l'X-One fait des merveilles. Avec la vitesse moyenne des deux dernières heures, je comprends que si je ne fais pas d'erreur, il y a moyen de voler loin. Avec cette idée, je décide de réfléchir aux différentes options qui me permettront de faire un maximum de kilomètres. Il est 16h, le ciel est magnifique, ce serait dommage d'en rester là.

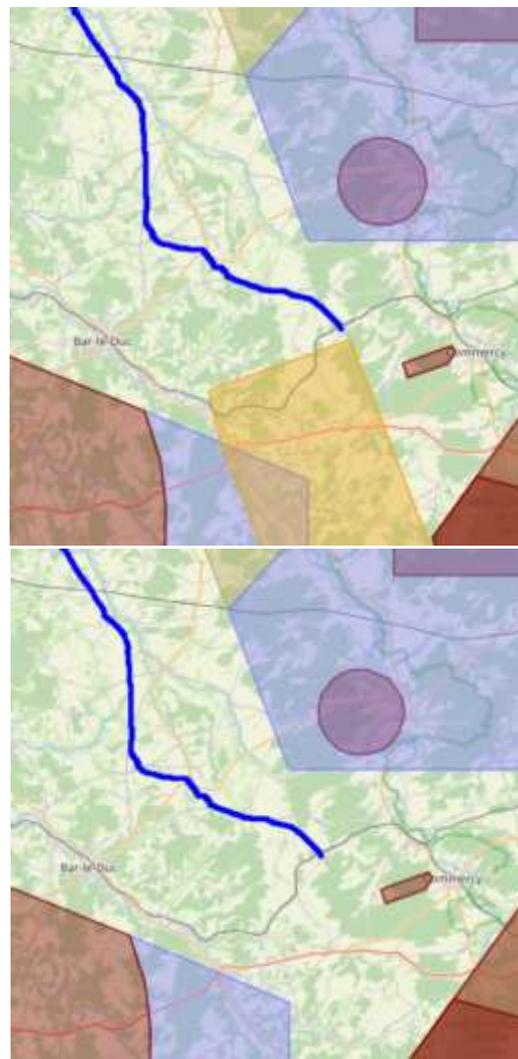
A ce jeu de réflexion "en direct", l'Air3 est fabuleux ! Je glisse sur l'écran de gestion des espaces aériens et me voilà en train d'analyser les zones au sud de ma position. Plein sud, la CTR de Saint Dizier me barre la route, à l'ouest, c'est la RTBA 69, qui me bloque et au sud Est, c'est la RTBA 45 qui est dans le chemin. Plein est, par contre, un petit couloir me permet de gagner quelques kilomètres en rejoignant Commercy, petite ville où je pense voir une gare sur la cartographie de l'Air3. 160 au lieu de 150, ce n'est pas énorme, mais c'est déjà ça de pris. Je prends donc cette option.



Grâce à la fonctionnalité message du livetrack d'XCTrack, j'envoie mon plan à Laurent qui est une vingtaine de kilomètres derrière moi. La masse d'air change radicalement à ce moment clé du vol, alors que le ciel était rempli de magnifiques Cumulus, je me retrouve dans le bleu à chasser les petites nuelles qui apparaissent et disparaissent rapidement, les cycles sont courts. Petit coup de frein à mains. Commercy n'est plus très loin, ce serait dommage de poser avant.

Alors que je commence à penser au retour, je vois apparaître un message sur l'écran de mon Air3, Stéphane B., qui me suit en livetrack depuis son bureau, m'encourage et me dit : « Go, les 200 sont possibles ! ». Mon sang ne fait qu'un tour ! Ni une ni deux, je suis bien installé dans le thermique, je lâche la commande extérieur et je refais un check des espaces aériens.

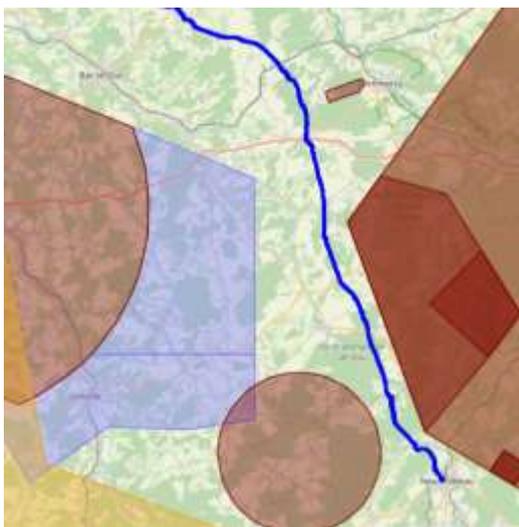
17h a sonné depuis quelques minutes, les espaces aériens se sont mis à jour automatiquement sur l'Air3. A ma grande surprise et pour mon plus grand bonheur, je me rends compte que la RTBA 45 qui est une zone militaire n'est plus active. Un couloir s'ouvre donc devant moi sur un axe plein sud.



Vous vous souvenez l'histoire de Moïse qui ouvre la mer en deux ? Je me sens exactement dans la même position ! Je ne l'ai pas vu, mais mon sourire devait dépasser la visière de mon casque. Le couloir est bien présent, relativement étroit puisqu'il ne laisse qu'un passage de 5 km coincé entre 2 zones, mais il est là ! Rapide message livetrack à Laurent pour lui annoncer mon plan et je me lance dans ce couloir. 40 km pour atteindre les 200, il est 17h30, ça devrait être possible!

Les cumulus sont rares, les taux de montées faiblissent, les transitions s'allongent... Je flaire la fin de journée arrivée. Je passe donc en mode « survie » à enrouler tout ce qui passe, la dérive m'emmène droit dans la bonne direction, j'en profite ! Au passage le plus étroit du couloir, j'observe une belle ligne de barbules se former à l'ouest de ma position. Mauvaise pioche, je ne peux pas les rejoindre car ils sont du mauvais côté de la frontière avec la zone interdite.

Inévitablement, je me retrouve sur une mauvaise ligne et je tombe du ciel. Je suis au kilomètre 190, il est hors de question de poser ! Après de trop longues minutes d'inquiétude, quelques hirondelles viennent m'indiquer ma porte de sortie. Le vario change enfin de tonalité, je laisse vivre mon Icepeak X-One pour qu'elle m'indique le noyau et je respire enfin. Les cycles thermiques étant courts, celui-ci s'essouffle trop rapidement à mon goût, à nouveau, je fuis vers l'avant. Quelques bulles salvatrices me permettent finalement de passer le cap des 200 kms à 200 m/sol.



Heureux, je m'offre le luxe de survoler Neufchâteau en relâchant toute la pression des ces dernières minutes. Xcontest m'annonce 201km en 6h12. Malgré un début et une fin de vol compliqués, la masse d'air de ce lundi 13 juin était exceptionnelle, une masse d'air comme c'est écrit dans les livres: un nuage, un thermique.

Si ce vol est une réussite, c'est essentiellement grâce à cet outil incroyable qu'est l'Air 3 qui m'a permis de réagir en vol en affinant mes choix sur le moment. Cet axe est compliqué au niveau des espaces aériens et

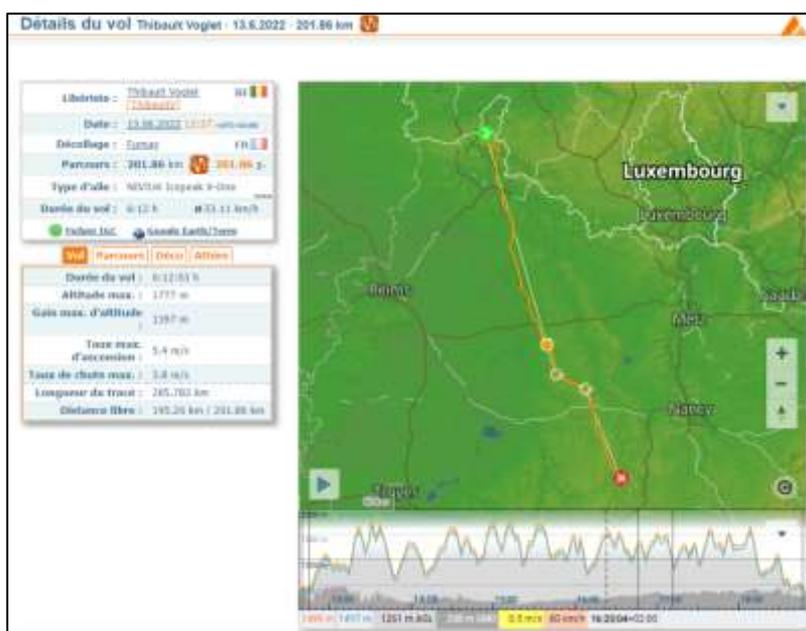
sans avoir un œil sur l'Air3, il est certain que j'aurais fait une erreur de navigation.

Même si nous avons étudié ce parcours avec le team @X1X depuis un autre décollage, avoir les informations en direct sur la désactivation des zones et avoir les messages de suivi du livetrack est un énorme atout dans la réussite de ce genre de vol. En conclusion, Merci l'Air3.



Le retour, fut quant à lui bien compliqué ! Pas de train dans la bonne direction, 6 pénibles stops et finalement, Tom et Pierre qui seront venu me sauver à 1h du matin à Thionville. Un énorme merci pour cette récup de luxe. Félicitations également à ces 2 pilotes qui ont fait un très beau 100km de groupe et à Laurent qui posera à Commercy après 160 kilomètres.

Félicitations également aux membres de Touch The Sky qui étaient présents et ont tous fait de beaux vols, des premiers cross pour certains, des records personnels pour d'autres ! Vous êtes au top !



« Quand La Roch'Ailes organise, la météo s'adapte » (*)

(*) Vieille citation parapentiste. Cette citation serait due à un vieux sage du nom de Big Ben, murmure-t-on chez les Anciens. 😊

Une fois de plus, notre club aura joué de chance avec la météo pour fêter (avec 3 ans de retard, quand même !) son 20^e anniversaire, et celui du Corimont par la même occasion. En effet, on annonçait des conditions médiocres pour ce week-end des 5-6-7 mai, et le comité s'était fait une raison : la fête se ferait sous chapiteau, à l'abri des intempéries, mais s'ouvrirait au cinéma de La Roche avec une projection de deux films d'Antoine Girard, en présence de l'auteur.

Antoine prenait la difficile succession de Thomas de Dorlodot, qui par deux fois déjà est venu présenter et commenter ses exploits. Il s'est cependant montré « à la hauteur » et a charmé tout le public qui avait investi la salle du Faubourg Saint-Antoine.

Le samedi, dès le matin, le comité de La Roch'Ailes prenait la décision de déplacer les activités du jour vers le site historique des Crestelles, à Bérisménil-Maboge. Bien lui en prit car le vent se cala dans un gentil sud-ouest toute la journée, permettant ainsi 122 décollages, qui en bi découverte, qui pour la précision d'atterrissage. Cette compétition amicale a réuni une trentaine de participants, et vit la victoire du pro de la discipline, Thierry Moreau. A cette belle victoire, Thierry ajouta un beau geste, puisqu'il laissa son prix –un séjour en Andalousie!– à la deuxième classée, Amaia Galiano.

De nombreuses personnalités locales, mais aussi pas mal d'anciens du club, avaient répondu à une invitation à la partie académique, rehaussée d'un apéritif préparé et servi par la Confrérie du Purnalet. Après l'accueil du public par Pascal Lhoas, actuel président ce fut au fondateur du club, Pierre-Eric Leclercq, de retracer brièvement son histoire, Pascal reprenant le micro pour remercier tous nos soutiens et évoquer les projets d'avenir. Un bon repas, une belle et (très) longue soirée, et vint le dimanche matin.



Cette fois, le vent s'était remis dans l'axe pour le Corimont, et une nouvelle ronde des pilotes et des voiles se mit en place pour le bonheur de tous, jusqu'au coucher du soleil.

Qu'il nous soit permis, une fois de plus, de remercier tous ceux qui rendent possible, depuis plus de 20 ans, les activités de notre club : la FBVL, les autorités locales, les propriétaires, locataires et utilisateurs des terrains et de la forêt, le DNF, les sponsors, tous les membres de La Roch'Ailes pour leur incroyable dynamisme et tous les pilotes qui, même ne faisant pas partie du club, n'hésitent pas à venir nous épauler à chaque occasion festive.

Pierre-Eric Leclercq.





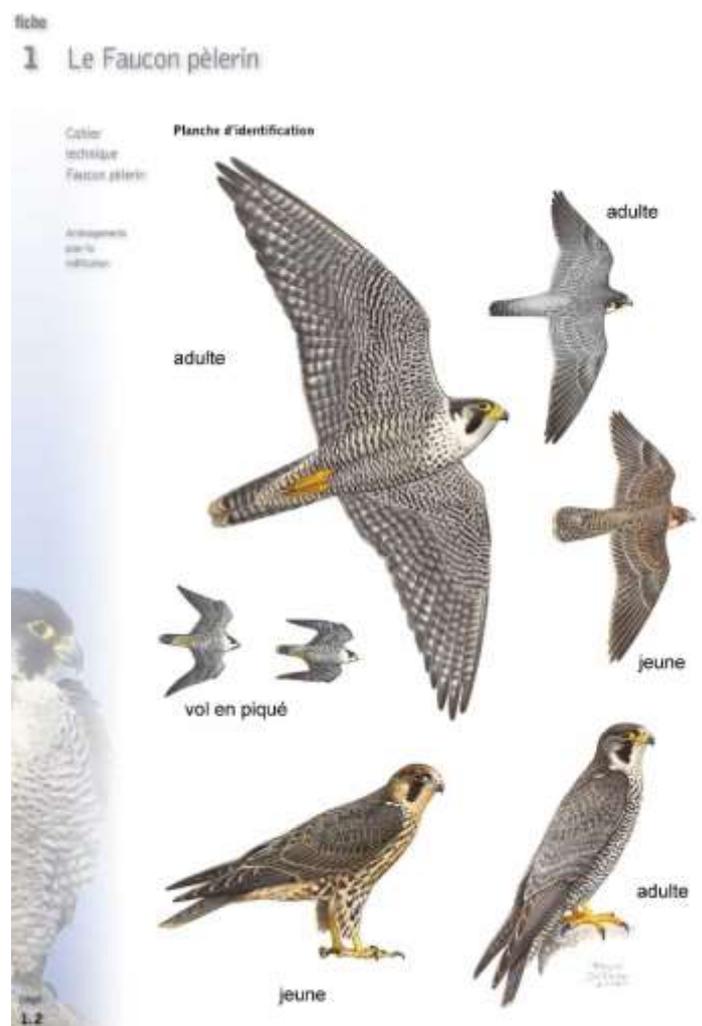
Approche collaborative de protection et de préservation harmonieuse des Faucon pèlerin (*Falco peregrinus*) au sein du Parc Naturel Régional des Ardennes (France)

Il est encourageant de voir que de plus en plus de pilotes sont conscients de leur impact sur l'environnement, y compris lors de leurs vols. Cependant, il est vrai que les activités de plein air peuvent perturber la faune, y compris les rapaces nicheurs rupestres pendant leur période de nidification. Cela peut entraîner des risques élevés d'abandon de couvées ou de nichées, et contribuer à la réduction des sites naturels favorables à leur présence. Les populations de rapaces principalement concernées sont Faucon pèlerin, Gypaète barbu (*Gypaetus barbatus*), Vautour fauve (*Gyps fulvus*), Vautour moine (*Aegypius monachus*), Vautour percnoptère (*Nophron percnopterus*), Aigle royal (*Aquila chrysaetos*), Balbuzard pêcheur (*Pandion haliaetus*), Aigle de Bonelli (*Aquila fasciata*) de même que des nicheurs rupestre pélagique tel que le Fulmar boréal (*Fulmarus glacialis*) et la Mouette tridactyle (*Rissa tridactyla*). Il est important de reconnaître que la protection de l'environnement est une responsabilité collective, et que chacun d'entre nous a un rôle à jouer dans la préservation de notre planète. Les pilotes peuvent contribuer à minimiser leurs impacts sur les habitats naturels en évitant de voler près de zones sensibles pendant les périodes de nidification, en suivant les règles et les réglementations établies par les autorités locales, et en étant conscients de l'impact potentiel de leurs activités sur la faune et la flore. En fin de compte, il est essentiel que nous travaillions tous ensemble pour trouver des moyens de réduire notre impact sur l'environnement, afin de préserver la biodiversité et les habitats naturels.

Le passage fréquent près des aires de nidification ainsi que la surfréquentation ont des conséquences néfastes sur la reproduction des oiseaux. Le dérangement peut influencer le choix du site de nidification et même entraîner l'abandon du nid par les parents qui estiment qu'il n'est pas propice à l'élevage des jeunes. En outre, les perturbations fréquentes peuvent entraîner l'échec de la couvaison, car les adultes ne peuvent pas maintenir les œufs à la bonne température, ou encore augmenter les risques de prédation sur les œufs ou les poussins. Les parents sont vigilants envers les visiteurs non avertis, mais pas nécessairement envers les prédateurs naturels tels que le Grand Corbeau (*Corvus corax*).

Le Faucon pèlerin utilise différentes manifestations vocales telles que les cris d'alarme et les vols agressifs en "Z", en "8" ou en "festons" pour signaler aux autres utilisateurs de l'espace aérien qu'ils sont en train d'envahir son territoire. Il est important de prendre en compte ces signaux et de s'éloigner rapidement pour éviter tout conflit.

Gardons toujours à l'esprit que l'espace aérien est l'habitat et l'espace de vie/survie des animaux, alors qu'il est un terrain de jeu pour nous.. Afin d'éviter le dérangement, la littérature ainsi que les expériences d'autres sites, s'accordent autour d'une distance, horizontale et verticale, de quiétude à ne pas franchir de minimum 250 mètres pour le Faucon pèlerin. Ce type de zone a déjà été mise en place avec succès dans certains parc comme dans le Massif des Bauges.



Faucon pèlerin

(source fiche LPO

<https://rapaces.lpo.fr/sites/default/files/faucon-pelerin/319/planche-pelerin.jpg>)

Un projet d'arrêté préfectoral portant sur la protection de biotopes du Faucon pèlerin et du Grand-duc d'Europe (*Bubo bubo*) dans le Parc Naturel Régional des Ardennes (PNR), dont l'objectif est louable, fait peser un réel danger sur la pérennité de certains sites de vols. Il apparaît que pour les activités de parapente, cinq communes soient concernées par ce projet d'arrêté préfectoral en particulier sur la commune de Haybes-Fumay et la commune de Revin au lieu-dit « La roche des Mintch » du Mont « Malgré tout » et le lieu-dit « la roche de la Faligeotte ». S'ajoute à la liste la commune de Bogny-sur-Meuse. Il est donc important de trouver un équilibre entre la protection de ces espèces et la pratique du parapente. Il est essentiel de reconnaître que le parapente peut avoir un impact sur les espèces locales, mais cela ne signifie pas que la pratique doit être abandonnée. Il est possible de pratiquer le parapente tout en minimisant son impact sur l'environnement. En travaillant ensemble, les pilotes de parapente, les autorités locales et les associations de protection de la nature peuvent trouver des solutions pour préserver les espèces locales tout en permettant aux pilotes de profiter de leur passion.

Avant même sa création dans le territoire du Parc Naturel Régional des Ardennes, s'est développée depuis plus de 20 ans une pratique sportive et touristique, le parapente. Cette pratique est encadrée par un club, Pointe Ardennes Parapente (PAP) de la Fédération Française de Vol Libre (FFVL), comprenant plus de 160 membres dont plusieurs sportifs de très haut niveau national et international. Le club propose des vols biplaces qui permettent de découvrir la discipline ainsi que le parc d'un point de vue unique.

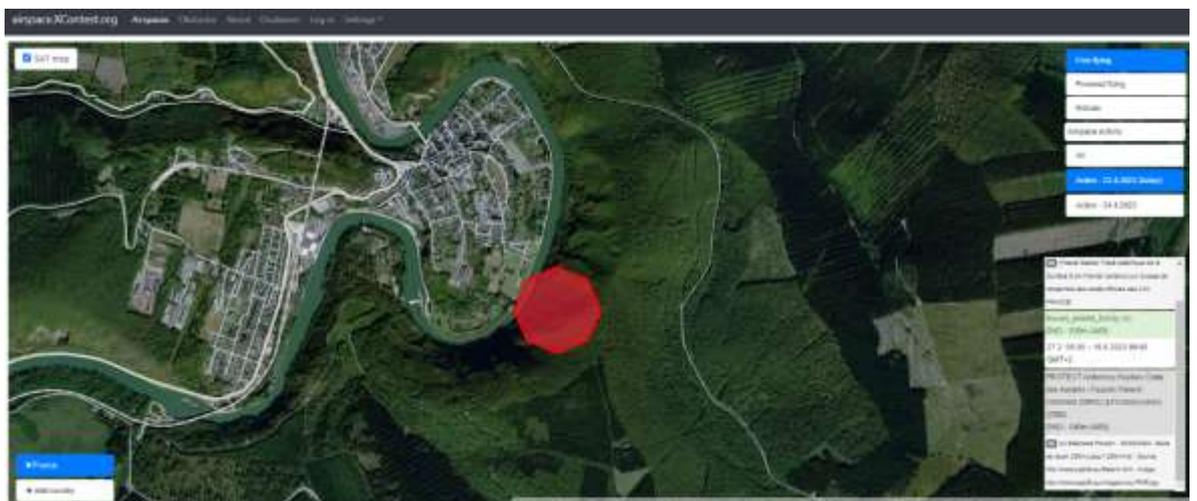
Dans ce même domaine, le Faucon pèlerin y est de retour en tant que nicheur rupestre. Ils étaient une espèce dont le statut était considéré comme très

préoccupant en France dans les années 1970 (TERRASSE, 1964; TERRASSE, 1969; TERRASSE & TERRASSE, 1969). Leurs effectifs ont évolué depuis, respectivement, de 150-180 couples et 100 couples en 1964 (TERRASSE, 1964) à 1600 couples (forte hausse à moyen terme et augmentation modérée à court terme) en 2010 et 2000-4000 couples (forte hausse à court et moyen termes) en 2009-2012 (ISSA & MULLER, 2015). Le travail de nombreux bénévoles a permis ce retour de ce splendide chasseur aérien. Nous leur devons le plus grand respect.

Le projet d'arrêté préfectoral étant actuellement en suspens, des zones de quiétude ont été mises en place en collaboration avec le PNR, l'Office de la Biodiversité Française (OBF <https://www.ofb.gouv.fr/>), l'Association Renard et le PAP. À cela s'ajoute une campagne de sensibilisation des pilotes, des clubs et des écoles. Les limites de ces zones de quiétude, à ne pas pénétrer, ainsi que leur période d'activation sont reprises sur les sites suivants :

- PAP (<http://www.pap08.eu/Pelerin.html>)
- XContest, XCTrack, FAT

L'exemple de la bulle de Fumay et ses 250m de rayon est repris ci-dessous :



Fumay : Bulle de quiétude de 250m (XY et Z) Faucon pèlerin

Approche collaborative de protection et de préservation harmonieuse des Faucon pèlerin (*Falco peregrinus*) au sein du Parc Naturel Régional des Ardennes (suite)

L'épée de Damoclès est toujours présente ! Nous devons donner le meilleur de nous-mêmes en respectant ces zones. Dans le cas contraire, les conséquences négatives seront désastreuses pour les oiseaux, les naturalistes, les bénévoles et les parapentistes.

Le tourisme régénératif consiste à permettre aux visiteurs d'avoir un impact positif sur la destination de vacances. Cet impact positif peut être effectif aussi bien sur la biodiversité que sur les autochtones et l'économie locale. Il s'agit avant tout de faire en sorte de laisser en meilleur état le lieu dans lequel nous avons séjourné. Cette conception renverse le modèle principal actuel basé sur une "consommation" du lieu de destination, et c'est donc en cela qu'il y a un revirement dans la conception du voyage. En ce sens, le visiteur a accès à un certain nombre d'"outils" qui lui permettent de contribuer activement à la revitalisation et à la régénération de l'environnement et/ou de l'écosystème de son lieu de vacances. Le tourisme régénératif s'est développé sur quatre axes :

- La compréhension des organisations vivantes ;

- La création d'expériences touristiques basées sur la relation avec soi-même, les autres et la nature ;
- Le design écologique inspiré du biomimétisme ;
- Les capacités à maintenir un leadership régénératif dans l'optique de sensibiliser à l'engagement des personnes.

Dans d'autres régions où nous pratiquons notre sport, des principes et des zones similaires ont déjà été mis en place, certaines étant plus restrictives, comme les zones de sensibilité majeure (ZSM) qui peuvent inclure une zone tampon beaucoup plus grande. Par conséquent, il est fortement recommandé, dans le PNR comme ailleurs, de :

- S'informer des localisations et activation de ce type de zone avant d'y voler ;
- Préparez vos vols (météo/Sites/ EA / ZSM - Bulles / Fichiers OA/...) ;
- Enregistrez les traces de vos vols afin de lever tout litige éventuel

L'une des sources importantes des ZSM est le site de la FFVL :



Zone de Sensibilité Majeure ou Bulle-de-quiétude d'oiseaux



ZSM Source → http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/principe_de_zones_de_sensibilite_majeure_zsm.pdf

Zones de protection d'espèces bénéficiant d'un plan national d'actions ; activable durant une période de sensibilité majeure.

Certains rapaces sont particulièrement sensibles au dérangement. Afin de favoriser les conditions de reproduction, en particulier le maintien des couples nicheurs sur des sites favorables... Ces ZSM sont associées à un calendrier basé sur le cycle de reproduction de chaque espèce...

1/ Cartographie des ZSM en France - <https://biodiv-sports.fr/>

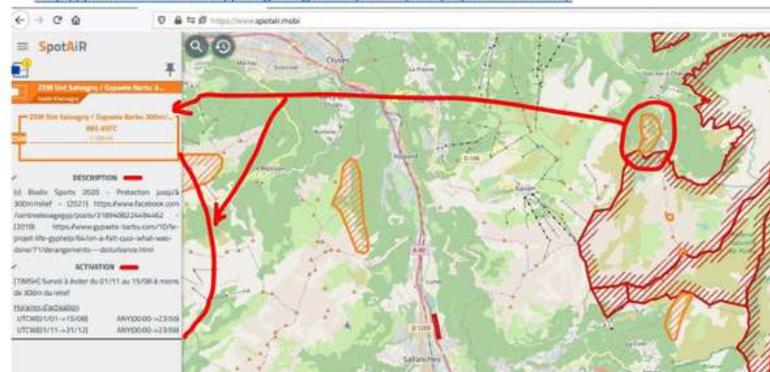
<https://biodiv-sports-widget.lpo-aura.org/map.html?apiUrl=https://biodiv-sports.fr/api/v2/sensitivearea/?format=geojson&period=1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12&practices=1,2,3,4,5>

2/ ZSM - Détails des recensements dans le Parc des Bauges (Alpes)

<https://cloud.parcdesbauges.com/index.php/s/8eNjxCrGQCqkWG6#pdfviewer>

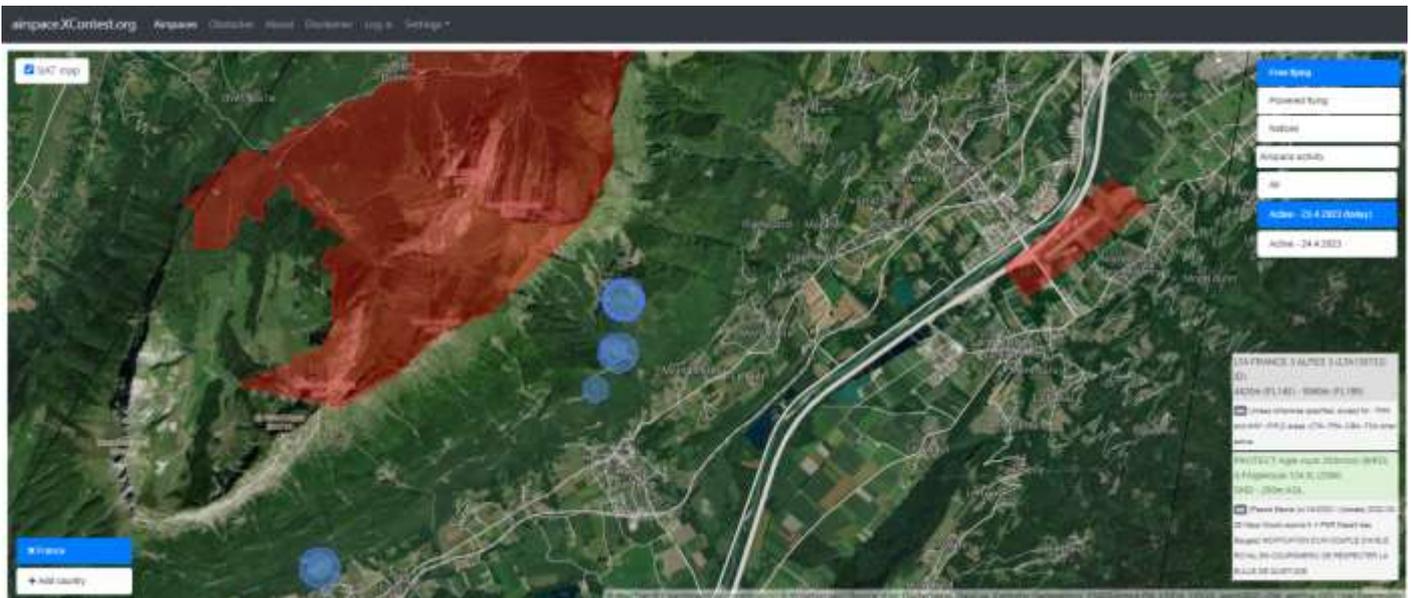
3/ #POAFF - Les Cartes OpenAir à intégrer dans vos GPS

<http://pascal.bazile.free.fr/paraglidingFolder/divers/GPS/OpenAir-Format/>

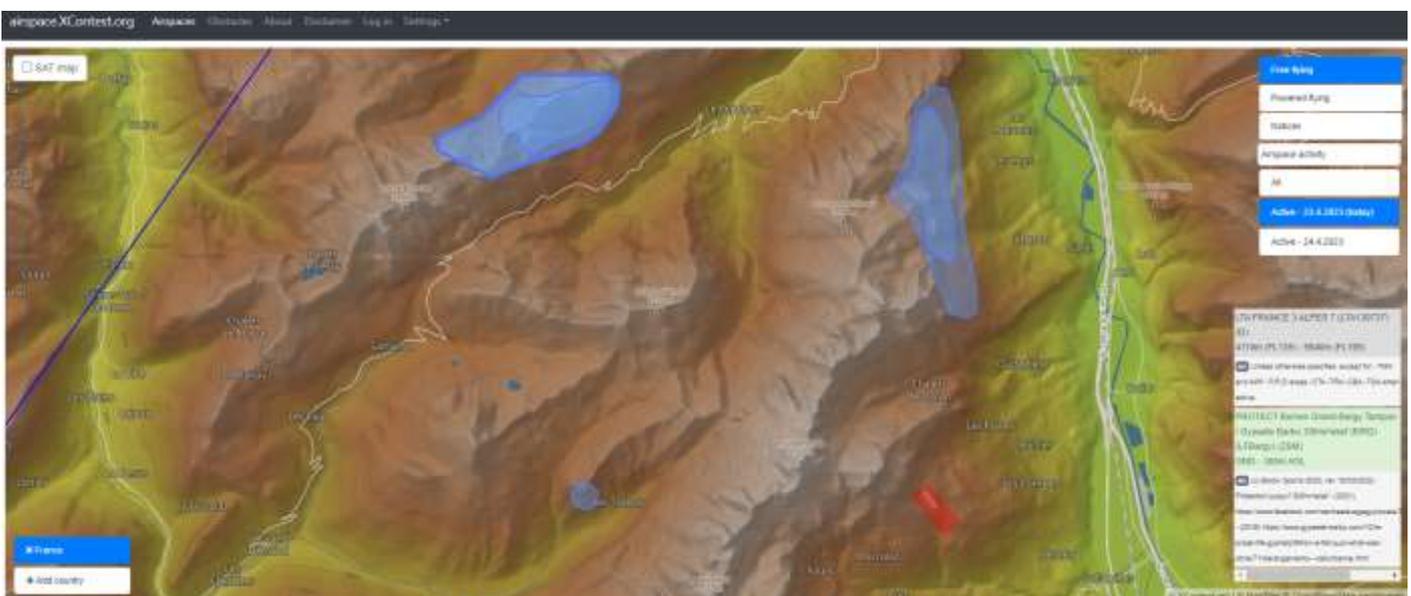


Il en existe d'autres :

- [PAP \(http://www.pap08.eu/Pelerin.htm\)](http://www.pap08.eu/Pelerin.htm)
- [Chamois Volants \(Bauges\) \(https://www.chamoisvolants.fr/bulles-de-quietude-parc-naturel-regional-des-bauges/\)](https://www.chamoisvolants.fr/bulles-de-quietude-parc-naturel-regional-des-bauges/)
- XContest, XCTrack, FAT
- [FFVL \(https://parapente.ffvl.fr/harmonie-rapaces\)](https://parapente.ffvl.fr/harmonie-rapaces)
et LPO portail [Biodivsport \(https://biodiv-sports.fr/login/?next=/\)](https://biodiv-sports.fr/login/?next=/)
- Site [ASTERS \(https://youtu.be/Kxbn_wHcS30\)](https://youtu.be/Kxbn_wHcS30) du Gypaète Barbu



Face Est du Sud du Massif des Bauges : Zone de sensibilités Majeur – Aigles royal et Faucons pèlerin



Est et Sud-Est Grand Bornand : Zone de sensibilité majeure et zone tampon – Gypaètes Barbu et Faucon pèlerin

En conclusion, il est important de souligner que la protection des espèces d'oiseaux rupestres ne doit pas être considérée comme une restriction, mais plutôt comme une opportunité de protéger notre environnement et de garantir la durabilité de nos activités. La protection de la nature est l'affaire de tous, et chacun peut contribuer à sa façon à préserver

notre patrimoine naturel.

Bons vols à toutes et à tous, en toute sécurité, dans une approche collaborative et participative de protection et de préservation harmonieuse de notre espace.

Philippe Vandevondele (libériste ornithologue).

Paragliding World Cup Superfinale 2022 – Valle De bravo, Mexique

Témoignage d'un rêve d'enfant

Il y a 12 ans, mes parents me disaient que j'étais fou... Tous les soirs, je passais mon temps à regarder des vidéos de parapente sur mon ordinateur. Un écran d'1m³ au milieu du couloir froid de la maison. Parmi ces vidéos, j'ai passé des heures à rêver devant des vidéos d'un



certain « Philippeindiano » sur YouTube, un gars marrant qui présente la coupe du monde en parlant anglais avec un accent plutôt atypique. (Merci Phil !!!) Rapidement, ces images sont devenues une drogue qui m'a poussé à rêver. Dans mon esprit, tout était clair : un jour, je ferai partie de ces pilotes volant en Coupe du monde.

12 ans plus tard, avec un peu de chance, beaucoup d'investissement, des sacrifices, énormément de soutien, j'y suis. Le rêve est devenu réalité ! Me voilà en route pour



la compétition la plus relevée du circuit de compétitions de vols XC. LA finale de coupe du monde... En route pour le Mexique !

J'aborde la compétition avec de l'envie mais également un peu de stress, je ne connais pas le Mexique mais surtout, je n'ai aucune idée de mon niveau face à ces géants de la discipline. J'aime bien me donner une estimation de résultats avant les courses. Dans ce cas-ci, je n'y arrive pas. A la lecture des noms des sélectionnés, je suis à la fois impressionné et effrayé. Des grands, des très grands pilotes seront présents et c'est normal, c'est une finale. David contre Goliath, la petite Belgique est représentée pour la 3^e fois sur cette finale (Wim Verhoeve en 2010 et Joeri Bal en 2021).



La compétition dure 11 jours : 6 manches, un jour de repos et à nouveaux 4 jours de course. A cela, on ajoute 3 jours d'entraînements avant la course pour se remettre en vol, reprendre les sensations du vol thermique et s'adapter au décalage horaire. Ces 3 jours d'entraînements annoncent la couleur de la compétition... Des pilotes avec le couteau entre les dents, un terrain varié avec des reliefs, de la plaine, des brises, du vent ; le tout dans une masse d'air bien active et bien mouvementée. Ça va être bien !

Premières manches, premières constatations : Les grappes sont denses et l'erreur coûte très chère. Les 3 premières manches se jouent dans des conditions sèches et turbulentes. Les pilotes sont unanimes, 10 manches à ce rythme, ça risque d'être long et éprouvant. De mon côté, voler dans du fort ne me « dérange » généralement pas. Cependant, cette fois-ci, la difficulté vient de la compacité des groupes, voler avec 100 pilotes dans un rayon très (trop ?) proche dans ces masses d'air atomiques, ça fait peur. Sur les 3 premières manches, de nombreux incidents sont à déplorer : des secours, des collisions... Sur cette finale à Valle de Bravo, en plus d'être bon, il va falloir être très prudent. Un équilibre pas toujours évident à trouver... Le début de compétition se déroule en mi-teinte pour ma part, j'ai des difficultés à m'exprimer dans les groupes et trouver la tactique de vol efficace pour ce terrain et ces conditions.

Les conditions devenant plus humides et plus « classiques » me permettent enfin de faire « mon » vol. La 5^e manche me réussit plutôt bien. Peu de monde au goal avec une fin de vol dans des conditions « à la belge » : des thermiques

anémiques, de l'ombre, des extractions depuis le sous-sol, de l'analyse de nuages... Bref, un vol identique aux premiers kilomètres derrière Beuraing ou le Corimont en fin de saison ! Ce vol me remet en confiance pour la suite de la compétition et c'est enfin parti pour du « beau » parapente.



Les manches se suivent et se ressemblent, je réussis l'exploit de terminer 3^e après une manche sans erreurs ! La confiance est au top et les conditions me conviennent, j'arrive à comprendre et analyser les phases de vol. La saison d'encadrement avec X1X et les expériences des dernières années payent. « Pour voler bien, voler serein ! »* est une maxime bien réelle, le parapente se joue majoritairement avec le mental. Alors que l'incompréhension et les hésitations m'avaient gagnées sur le début de compétition, lors de la deuxième partie de course, je suis serein et je sais ce que je dois faire pour rejoindre mon objectif de départ.



Globalement, sur toutes les compétitions, la régularité paye. Sur une finale de coupe du monde, elle est prédominante pour faire un bon résultat. Au Mexique, nous étions 126 et tous ces 126 pilotes pouvaient prétendre à un résultat significatif. Il est donc évident que la moindre erreur « en trop » fait très mal au classement général. Et à fortiori, sur 10 manches possibles avec une moyenne de 104km par manche, les erreurs sont monnaies courantes. Ma dynamique était donc simple, éviter les erreurs en essayant de rester proche de la tête de course

Depuis la 4^e manche, je n'ai fait que de grappiller des places sur mes concurrents. Au départ de la 9^e manche, je suis 12^e, ce classement est totalement inattendu et bien au-delà de mes objectifs de départ. A ce moment de la course, j'ai la grande chance d'être un des seuls pilotes à n'avoir qu'une seule vraie discard** (sur les 2



possibles). Ceci me donne l'avantage d'être certain de ne pas perdre trop de places même si je rate complètement le vol. Par contre, si je la rate, je sais aussi que j'aurai davantage de pression sur la dernière manche.

Malheureusement, le début de course est parfait, puis bardaf, c'est l'embarquée ! Les sous-marins ont fait la différence dans une transition, je m'enflamme dans la poursuite et je finis par poser. Perdu ! Il faudra voler la dernière manche avec un supplément gratuit de pression.

C'est donc avec une petite boule au ventre que je débute cette dernière manche. On sent la fébrilité dans les grappes, les pilotes sont tirillés entre leur envie de tenter l'exploit ou d'assurer leur classement. Les grappes sont denses jusqu'à mi-course. 2 options s'offrent à nous, l'option sûre mais plus longue sous la confluence, l'option risquée mais plus courte en ligne droite. Je suis avec la tête de course en compagnie de grands noms tels que Honorin Hamard, Phillip Haag et Baptiste Lambert qui

finiront sur le podium. Notre choix semble identique à la vue du ciel : de l'ombre sur la ligne directe et du soleil du côté de la confluence. Feu sur la confluence ! Le vol se déroule sans encombre même si à nouveau les quelques dizaines de mètres gagnés à chaque transition grâce aux sous-marins rendent la chose plus compliquée. Il faut sans cesse analyser les lignes et se replacer pour flotter au mieux et tenter de suivre ces nouvelles générations de sellettes qui sont bougrement efficaces ! A ce jeu, je m'en sors plutôt bien. Je finis 14^e de la manche, heureux !

Paragliding World Cup Superfinale 2022 (suite)

Une fois de plus, la régularité aura payé sur cette finale. Il aura fallu se battre, se remettre en question quotidiennement et éviter les erreurs. Mais au bout de la course, l'objectif est atteint ! Ma raison m'avait poussé à envisager un top 50, mon cœur rêvait d'un top 20. Finalement, c'est avec une inattendue 13^e place que je finis cette aventure au Mexique ! Je porterai le numéro 13 sur ma belle Icepeak X-one l'an prochain ! Portera chance ou pas ? L'avenir nous le dira.



Il y a 12 ans, dans ce couloir froid, je regardais les vidéos de Philippe Broers (Philippeindiano) sur ces courses mythiques en rêvant. Finalement, aujourd'hui rien n'a changé ! Je continue de rêver de cette progression qui reste possible dans ce sport magnifique. Certes, il y a déjà eu une évolution en 12 ans, mais le parapente a cette exceptionnelle caractéristique de la « progression infinie ». Personne ne peut affirmer tout connaître ou pouvoir tout faire, il y a et aura toujours des axes de progressions possibles. Je trouve personnellement que c'est un des grands atouts du sport.

Tout comme on ne sait pas où on atterrira en décollant le matin pour un beau vol, on ne sait pas non plus de quoi sera fait la saison. Alors mettons toutes les chances de notre côté pour atteindre nos objectifs et osons croire qu'il est possible de toucher du doigt nos rêves.

Les Résultats : <https://live.pwca.org/>

(*) « Voler bien, voler serein ! » est le titre d'une formation théorique organisée par Touch The Sky et encadrée par Pierre Etienne (Conseiller au sein de Touch The Sky et membre de l'académie X1X), n'hésitez pas à contacter le club pour en savoir plus !

Je reviens donc de cette épopée de 15 jours au Mexique avec une multitude d'apprentissages, avec la tête remplie de souvenirs, avec une grosse envie de voler et de continuer à avancer dans notre pratique.

2022 a été une année riche et remplie de soutien. Une fois de plus sur cette finale, j'ai été impressionné par l'énergie mise en place par les belges. Des centaines de messages, de l'émotion dans les réussites et les échecs, des sourires, des

déceptions, de l'excitation...

Malgré les milliers de kilomètres nous séparant, je peux vous assurer que la Belgique s'est fait entendre dans le ciel Mexicain. Merci à tous, vous m'avez porté ! Merci une fois, merci cent fois, merci milles fois ! Vous avez été géniaux !!

Je ne peux finir ce texte sans remercier tous ceux qui ont rendu ceci possible. Mes proches, mes amis, mes coéquipiers X1X, mon coach Max Bellemin, mes partenaires : Les 7 Meuses, Profondeville, Trakks, Air3, Almaval, Aquilae, X1X, Aile-it (Niviuk), Event'air et la Fédération Belge de Vol Libre.

Également un énorme Big up à Touch The Sky pour cette belle surprise à mon retour en Belgique, vous êtes complètement dingue et j'adore ça !

Le mot de la fin ? *Croyez en vos rêves et ils se réaliseront*



peut-être. Croyez en vous et ils se réaliseront sûrement !

A bientôt,

Thibault

Crédit Photo : Philippe Broers, PWCA

(**) Discard : Système de calcul du scoring qui permet de retirer ses moins bonnes manches des résultats. On enlève 25% de la moins bonne manche à chaque manche validée. (4 manches courues, une manche retirée)

Récit de la manche 7, écrit à chaud pendant la compétition et partagé sur le site internet du PAP08 :

Paragliding World cup superfinal - manche 7

On nous annonce 120 km au départ dans une masse d'air qui se stabilise par rapport aux autres jours.. On est averti, ça risque d'être long et compliqué ! Ça n'a pas manqué.

Le start est mitigé, du vent, des thermiques hachés et du monde partout. Ce n'est pas glorieux, mais ça monte suffisamment pour être "serein".

S'en suit un long push face au vent d'ouest le long de la crête, notre groupe choisit la bonne ligne et nous sommes les plus hauts à B1. Direction le sud pour aller claquer B2. Le ciel est pavé de cumulus dans cette zone, les groupes sont très compacts et balisent bien la zone, nous ne faisons qu'une bouchée de cet aller-retour. Pas trop mal placé, nous entamons les 60km vers le nord pour rejoindre B3.

La course se complique. La première raccroche se fait dans la turbulence, les ailes se tordent et ne montent pas très haut.. Plusieurs options s'offrent à nous. Tenter de trouver la confluence en faisant une laisse de chien par l'est, prendre droit sur le trait ou prendre une ligne intermédiaire. La force des choses nous pousse à prendre l'option du milieu. Seuls 2 français prendront l'optimisé et une très grosse grappe ira chasser la confluence.

Un peu de plaine, du petit thermique, notre option fait finalement match nul avec les autres et nous nous retrouvons tous ensemble à 15 km de B3.



Le suicide collectif commence. 30km/h de vent, du thermique haché et un sol qui remonte... Finis la rigolade. Les groupes se scindent et chacun essaie de se sauver comme il peut.

Après 2 thermiques mal négociés je me retrouve bas... Très bas. À 40m/sol, une bulle salvatrice me permet de rejoindre un petit relief sur lequel je peux profiter d'un appui dynamique. L'expérience de la plaine va m'aider. Du vent fort, des thermiques faibles coupés par le vent, on dirait un Létanne bien pourri ! Ni une ni deux, je change l'état d'esprit et je me mets en mode extraction de plaine. Ça paye, je recoiffe les quelques pilotes qui étaient plus haut et je retrouve de la sérénité.

Plus que quelques kilomètres avant la fin des points temps et le goal. Entre 100 et 200m sol, j'optimise le plané et tourne dans chaque bulle que je trouve. Poussé par 35 km/h de vent, je rejoindrai le goal en 23e position.

La manche est douloureuse pour de nombreux compétiteurs, seuls 28 pilotes arriveront au but. Une discard forcée pour eux, une petite avance en point pour moi, cette manche me propulse à la 17e place provisoire.

Rien n'est fait, il reste 3 manches et tout peut encore changer. Il reste donc 3 jours de concentration afin d'éviter les erreurs et maintenir un classement correct.

Les résultats :

<https://live.pwca.org/scores>

DAVINCI GLIDERS

Passionné par la cuisine, le parapente et la nature, Fly with Roby vous propose de redécouvrir le monde entre ballades botanistes, découvertes de ce que la nature nous offre, la gastronomie et le parapente.

Fly with Roby est votre revendeur exclusif pour Davinci Gliders et autres produits soigneusement sélectionnés pour leur qualité. N'hésitez pas à nous contacter pour toutes informations.

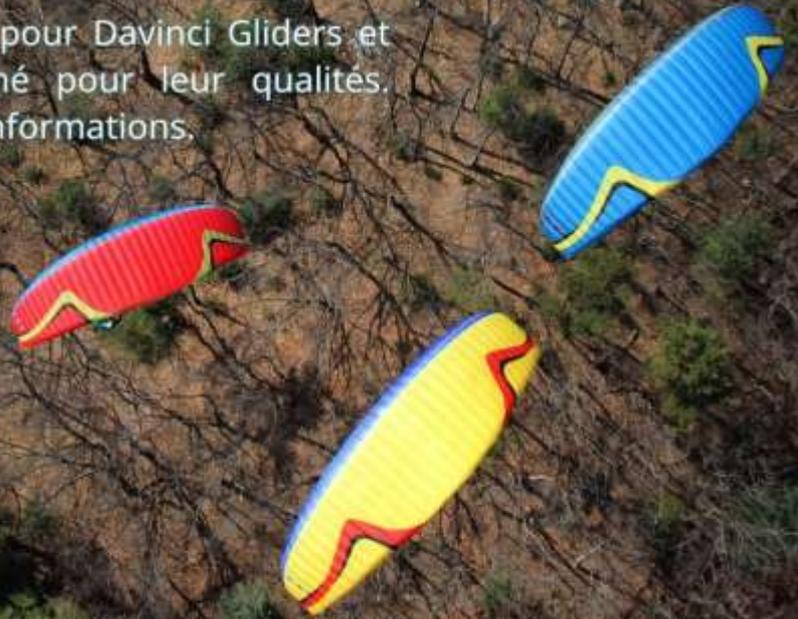
Bons vols !

Roby HOUSSA
Fly with Roby B.V.

+32(0)489.109.353

fly_with_robby

Fly With Roby



WELCOME VOUCHER
„TAKEOFF23“



MIOLENTO

slow soul fashion

Nous recyclons des anciens parapentes.

Toi, tu les emmènes dans leur
prochaine aventure !



FOLLOW OUR JOURNEY



Message important terril de Fontaine l'Evêque

Les ailes du Levant sont sur le point d'obtenir une autorisation officielle afin de pratiquer le vol libre sur le terril de Fontaine l'Evêque grâce à un long travail en collaboration avec la ville de Fontaine l'Evêque et la DNF.



Le terril sera classé en zone naturelle protégée et uniquement accessible par le seul sentier autorisé. Nous rappelons que le terril se trouve dans la CTR de Charleroi et ne peut être utilisé uniquement en tant que pente école, pas de montée autorisée à plus de 30 mètres au-dessus.

A éviter lors de journée ensoleillée pendant l'été à cause de l'activité thermique. Afin de pouvoir garder ce magnifique terrain de jeu (orientations Nord et Sud) les ailes du Levant mettront en place une charte d'utilisation qu'il faudra impérativement signer et accepter par un code QR qui sera mis en place sur le tableau d'affichage. Franco Marioli

est le responsable du site et sera en mesure d'informer tout le monde 😊.

Merci de faire passer le message à vos contacts.

Pour les ailes du Levant,

Roby Houssa (Secrétaire).



Photo (de gauche à droite): Alain Grenier, Mme Christine Bruyère- échevine Ecolo Fontaine l'Evêque, Mme Laurence Campanella - département travaux de Fontaine l'Evêque, Mme Christine Colson - responsable DNF pour les provinces du Hainaut et le Brabant Wallon, Roby et Franco.

Championnats du Monde de parapente 2023



Quatre belges avec un objectif commun : performer du mieux possible pour placer la Belgique le plus haut possible. Du 21 mai au 3 juin, 49 nations et 150 pilotes se sont retrouvés en France dans la Vallée d'Albertville en Combe de Savoie pour les Championnats du Monde. Pour la Belgique, Aron Michiels, Joeri Bal, Lode Spruyt et Thibault Voglet étaient présents.

les compétiteurs de voler en sécurité entre les développements orageux.

Au bout de ces deux semaines éprouvantes de vols alpins, la Belgique atteint un sommet jamais égalé. L'objectif de départ était un beau top 10 (sur les 49 nations présentes). Nous y sommes pratiquement arrivés avec une belle 11^e place.



Neuf manches ont été validées dans des conditions variées. Les Alpes étant coincées dans une masse d'air particulièrement instable et donc orageuse, les vols se font non sans mal entre les gouttes. Malgré tout, l'organisation s'est démenée afin de permettre à tous

La détermination et la cohésion de l'équipe aura permis à nouveau de progresser et de performer. Entre débriefing constructifs, entraide pour comprendre les choix tactiques, vol en équipe et détente entre amis, le Team Belgium s'est uni comme jamais elle ne l'avait fait ! Tous ensemble, nous avons pu faire face aux nombreuses difficultés rencontrées pour débloquer les schémas de vols parfois compliqués des Alpes au printemps.

Malgré les petits moyens de la Belgique, nous sommes fiers de pouvoir faire évoluer le Team Belgium. Certes, nous n'aurons jamais les moyens des grandes nations, mais nous sommes convaincus que l'équipe peut grandir et se former pour pouvoir accueillir de futurs compétiteurs. Dans un seul but, continuer à prouver au monde du vol libre que la Belgique est aussi une « terre de volant ».

Apprendre, comprendre, progresser, former et grandir ! Voici les futures missions du Team Belgium pour les années à venir. Le parapente belge évolue dans une belle direction et nous sommes convaincus que tous ensemble nous pourrions continuer à embellir notre communauté !

Nous tenons à tous vous remercier pour votre soutien envers l'équipe durant cet évènement. Merci à la FBVL pour son aide financière et un grand merci aux nombreux belges qui ont suivi les pilotes de l'équipe.

Prochaine mission pour l'équipe ? Briller lors du Belgian Paragliding Open en Macédoine du Nord.

A très vite,

Le Team Belgium,
Aron, Joeri, Lode & Thibault

Les résultats :

Belgique :	11 ^e /49
Lode Spruyt :	28 ^e
Thibault Voglet :	58 ^e
Joeri Bal :	67 ^e
Aron Michiels :	95 ^e

<https://civlcomps.org/event/pg-worlds-2023/results>



Tom de Dorlodot en parapente au K2

(Article publié dans le Magazine « Cross Country » et traduit de l'Anglais avec l'autorisation de Tom).

C'était le bon présage qu'ils espéraient, Tom de Dorlodot et Horacio Llorens en étaient à leur dernière tentative de survol du K2, avec 8611m la deuxième plus haute montagne du monde. Après presque un mois dans le Baltoro, le duo avaient profité de 16 jours de vol, accumulant plus de 60 heures dans les airs et volant plus de 1000 km. Alors qu'ils s'approchaient de l'immense et dominante face sud-ouest de la montagne, ils se sentaient minuscules. C'était maintenant leur moment et ils sont passés à l'action.



Tom (à gauche) et Horacio après un vol le 26 juin 2022. Pour des raisons évidentes de sécurité, ils volaient toujours ensemble et avaient un bon système VHF avec microphone et écouteurs intégrés dans leurs casques pour pouvoir communiquer correctement en vol.
Photo: Muhamad Hannif.

Ils avaient décollé comme d'habitude un peu après-midi du 19 juillet, au-dessus de leur base de Paiju au pied du glacier du Baltoro. Après avoir parcouru 800 m jusqu'au décollage à 4900 m, ils ont trié leur équipement et mangé le maigre petit-déjeuner préparé par leur cuisinier, un misérable œuf à la coque et une pomme de terre. Le mauvais temps avait balisé les routes et les réapprovisionnements en nourriture n'étaient pas arrivés. Ce serait leur seule nourriture pour le reste de la journée.

Au décollage il y avait environ 25 ° C, il faisait une chaleur étouffante mais ils se sont équipés, détestant l'épreuve de mettre couche après couche de vêtements chauds. Mais ils se sentaient tous les deux très positifs. « Nous savions que le 19 était le meilleur jour jusqu'à présent », disait Horacio. Tom se sentait également dans un état d'esprit dynamique et a décidé d'augmenter le débit de son oxygène pour « se sentir plus fort » et maximiser ses chances.

Totalement chargés, lourdement et encombré de matériel d'urgence et dégoulinants de sueur malgré chaque fermeture éclair ouverte, ils se sont lancés, comme la plupart du temps, dans un vent de travers. Ils ont trouvé

leur premier thermique à côté des Trango Towers, les emblématiques flèches rocheuses de 6286 m qui ont fasciné les grimpeurs les plus audacieux du monde pendant des décennies, et ont rapidement atteint 6000 m. Les thermiques étaient toujours fiables. « L'endroit fonctionne comme une montre suisse », déclarait Horacio. Et après 14 jours de vols, la paire savait comment sonnait l'horloge.

« Nous savions exactement où cela marcherait tous les jours », se souvient Tom. Nous n'avons jamais cherché ou fait des virages en S ».

Pendant l'heure suivante, ils ont joyeusement longé le bord nord du glacier du Baltoro, se mettant à l'aise, cherchant dans le ciel des signes d'ascendances en admirant l'une des plus belles vues de montagne au monde. Après 20 km, ils ont trouvé leur première grande ascension, ont atteint près de 7000 m et se sont dirigés vers le nord-nord-est vers une autre icône de la chaîne, la Muztagh Tower enneigée (7276 m), qui se trouve à 15 km au sud-ouest du K2. C'était une approche différente pour le duo. Auparavant, ils avaient suivi le Baltoro jusqu'à Broad Peak (8051 m), et de là ils ont tenté de sauter vers le nord-ouest jusqu'au K2. Mais cette fois, ils voulaient essayer quelque chose de différent.

Décollage à 4 900 m à l'entrée du glacier du Baltoro. Avec 63 km de long, c'est l'un des plus longs glaciers en dehors des régions polaires.
« C'était à chaque fois un cauchemar de s'habiller pour des températures très froides, de porter plusieurs couches, de transporter de l'oxygène, des gants énormes, du matériel de bivouac, etc. sur un décollage technique, souvent avec du vent de travers et beaucoup de rochers », explique Tom.
Photo: Andrey Pronin.



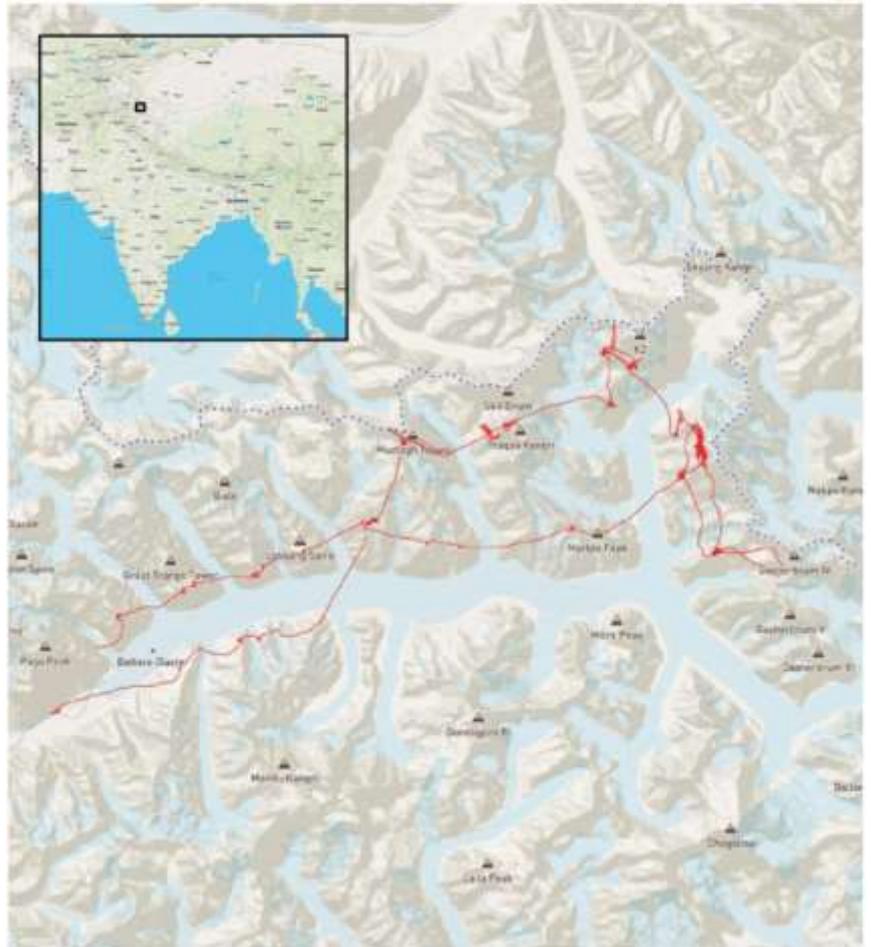
Le pari semblait payer. « C'était une très bonne ligne pour aller au K2 », dit Horacio plus tard.

Mais en arrivant à la Muztagh, ils n'ont trouvé aucun vent. « Nous avons juste volé en local, ce qui est vraiment incroyable », se souvient Tom. « On est seulement occupé avec les thermiques, l'air était assez propre, pas vraiment turbulent. Et on peut tourner chaque coin car vous n'êtes jamais sous le vent »

En travaillant ensemble, les deux hommes sont montés aussi haut que possible, puis se sont dirigés vers leur cible. À Angel Peak, une « annexe » du K2 de 6858 m, ils ont trouvé un autre thermique. « Ne me demandez pas pourquoi, mais cela fonctionnait juste au-dessus du glacier où, normalement, il n'y a pas de thermique », se souvient Tom. Ils ont commencé à s'approcher du K2 à environ 7000 m - et c'est là qu'ils l'ont vu.

Horacio a été alerté par Tom criant à la radio: « Il y a un oiseau, allons-y! ». « Nous avons vu un aigle thermique à 7000 mètres », se souvient Tom. « C'était fou, un aigle au milieu de nulle part, naviguant vers la Chine! »

Puis ils ont vu quelque chose d'encore plus encourageant - de petits nuages blancs duveteux apparaissant à 7300 m. « Nous nous disions: « D'accord, aujourd'hui, nous allons y arriver », a déclaré Tom. Horacio, s'exprimant depuis sa nouvelle école de parapente à Organyà, sourit au souvenir. « Nous étions assez sûrs que nous pouvions voler en dynamique jusqu'au sommet».



LE BALTORO

Le glacier Baltoro se trouve au cœur des montagnes du Karakoram au Pakistan. Le carnet de route d'Horacio, qui commence dans les airs plutôt qu'au décollage, montre le jour du Grand Siam, lorsque le couple a volé d'ouest en est d'abord vers K2, puis vers Broad Peak et Gasherbrum avant de revoler vers l'ouest le long du glacier. Au retour, ils ont traversé le glacier à mi-chemin pour voler sur les pentes orientées nord-ouest qui captent le soleil de fin de soirée du milieu de l'été.



Courbe d'apprentissage

À 37 ans, l'aventurier belge Tom de Dorlodot est sans doute le plus éminent expert mondial du parapente au Pakistan. C'était la sixième fois qu'il se rendait au Pakistan, il était venu pour la première fois en tant qu'apprenti de Ramon Morillas, âgé de 24 ans, en 2009. À l'époque, Tom avait déménagé à Grenada, en Espagne, après avoir persuadé sa mère que la Mecque du parapente était vraiment le meilleur endroit au monde pour obtenir sa maîtrise en cinéma et en photographie - mais en réalité, il apprenait l'art qui allait définir sa vie de Ramon.

« Il était mon mentor », se souvient Tom. Je prenais des photos, je faisais des vidéos, je l'aidais avec ses affaires. J'ai tellement appris de lui. Ce que je fais maintenant, c'est probablement surtout à cause de Ramon ».

2009 a été l'année où Ramon a battu le record du monde d'altitude en paramoteur solo décollé à pied, volant à 7821 m au-dessus de Masherbrum. C'est au cours de ce voyage que Tom a volé au-dessus du Baltoro et a aperçu le K2 pour la première fois. Cela a planté la semence et depuis ce moment il a voulu revenir. Inviter Ramon pour l'aider à filmer et à photographier était un choix évident et aussi un moyen de repayer son ancien mentor.

Tom est retourné au Pakistan en 2010, 2011, 2013 et 2016, chaque fois avec comme objectif le record d'altitude .



7 000 m Tom prenant un selfie à 7000 m en quittant Gasherbrum 4 le jour du « Grand Slam », le 19 juillet 2022. Vous pouvez voir l'ensemble du glacier du Baltoro devant lui. La montagne derrière est le Masherbrum (7821m) . Photo: Tom de Dorlodot.

« En même temps, c'est volable et pas trop difficile de comprendre comment les choses fonctionnent. Parfois, vous pouvez avoir du mauvais temps pendant trois semaines. Mais dès que vous avez deux bonnes journées, vous pouvez avoir des thermiques aussi gros qu'un terrain de football qui montent jusqu'à 7500 m. C'est vraiment super pour voler et vous pouvez voir la moitié du Karakoram - c'est fou ».

Mais ce n'est pas pour tout le monde. Il rit, nerveusement, au souvenir d'avoir rencontré une fois une forte ascendance de l'ordre de 10 à 11 m/s, bien que ce soit extrême, même selon les normes pakistanaïses. « Cela peut être comme partout », a-t-il ajouté.

« Extrêmement bon un jour et extrêmement turbulent lors d'une journée difficile. Mais quand vous avez de la basse pression et du vent fort, c'est extrêmement mauvais et dangereux. »

Le vrai problème est selon lui l'engagement - atterrir tôt n'est tout simplement pas une option. « Je dis toujours à Horacio : 'le sol est de la lave, on ne peut pas y atterrir'. »

Le voyage de 2011 a été particulièrement mémorable et a abouti à leur film acclamé, Karakoram Highway. C'est l'année où Tom a également fait équipe pour la première fois avec Horacio Llorens, alors triple champion de la Coupe du Monde d'Acro. (Il le sera encore trois autres fois). Hernan Pitocco était aussi dans l'équipe. Le record d'altitude leur a peut-être échappé, mais Horacio a volé jusqu'à 7. 318 m et Tom a battu le record de distance himalayenne de Brad Sander en 2008 - d'un kilomètre - en volant 226 km de Booni à Hunza. C'est un vol que Tom classe comme l'un de ses meilleures aventures de tous les temps. (Les deux autres sont sa traversée nord-sud de l'Afrique et son arrivée à Monaco pour la première fois dans le Red Bull X-Alps 2019.)

Horacio n'a raté le record que de quelques kilomètres. Incroyablement, ce n'était pas seulement son premier vol de distance de plus de 100 km, mais c'était son premier vol XC depuis 2000, l'année où il a décidé de se concentrer exclusivement sur l'acro. 2011 a également été l'année où la photographe de l'équipe, Krystle Wright, volant en biplace, a subi de multiples blessures après être entrée en collision avec un rocher au décollage, un rappel des dangers du parapente au Pakistan.

Tom est un supporteur fervent de voler dans le pays - mais aussi assez direct sur ses risques. « Le Pakistan offre probablement certaines des meilleures conditions de vol au monde. Je dis toujours que le Pakistan est pour le parapente, ce qu'Hawaï est pour le surf et l'Alaska pour le ski. Tout est immense. Prenez les Alpes, multipliez par trois, enlevez les routes et les villages et vous avez le Pakistan.

Au cours d'une longue conversation avant de partir de la Belgique, Tom a expliqué que ce n'est pas seulement le terrain, mais la vitesse élevée causée par l'air plus rare dont les pilotes doivent s'inquiéter.

« Vous trouverez toujours un endroit pour atterrir en catastrophe.

Mais sur le chemin vers le K2, c'est de la glace, des crevasses et des séracs.



Horacio et Tom en route pour Broad Peak, le 8 juillet 2022. « Ce jour-là, les nuages sont devenus gros, la base était basse à 6450 m et il a commencé à neiger, alors nous sommes allés poser. »

La vue montre Marble Peak, Broad Peak et la base du Gasherbrum de 8000 m. Le glacier à droite mène à la fin au Gondogoro La, un col de montagne à 5585 m.

Photo: Ramôn Morillas



C'est comme des vagues gelées, ils montent à 20 mètres et descendent de l'autre côté, puis il y a des pierres cassées, des rochers et des cailloux. Et à ces altitudes, si vous devez atterrir à 5000 m, vous allez arriver très vite. Ce n'est pas comme si vous pouviez faire une ressource, vous allez probablement vous casser une jambe ».

Atteindre K2 et retourner serait un vol de 100 km - c'est engagé. Le deuxième jour, Ramon s'est retrouvé dans des descendantes et a été forcé d'atterrir sur le Baltoro. Heureusement, il a atterri sans incident au camp de base de Broad Peak, mais il lui a quand même fallu deux jours et demi pour en sortir.

L'équipe a reçu un autre rappel du terrain impitoyable de la région après avoir appris la disparition d'un pilote français, Savall Xavier Alain François, le 2 juillet. Il volait dans la vallée de Hunza, sans traceur, sans radio VHF et a disparu. « Nous ne savons pas où il est et il n'a jamais été retrouvé », a déclaré Tom.

Lorsque Tom et Horacio ont volé dans la région du glacier du Baltoro en 2016, les conditions étaient instables et ils ont rencontré des vents forts, des turbulences et des tempêtes.

VOLER AU-DESSUS DU BALTORO

L'air froid descend du glacier du Baltoro, alimentant les ascendances, produisant principalement de l'air lisse pour voler, généralement autour de trois à quatre mètres par seconde. L'air est vraiment sec, ce qui signifie que certains jours, il n'y avait pas de cumulus, ce qui serait facile à confondre avec de la stabilité, mais Tom dit que beaucoup de leurs meilleurs jours étaient des jours de ciel bleu.

La grande découverte pour nous a été de réaliser que les pentes nord fonctionnaient en fin d'après-midi. Le Baltoro s'étend d'ouest en est et parce que les montagnes sont si hautes et les vallées si étroites, même les pentes occidentales tombent à l'ombre dans l'après-midi. Mais au milieu de l'été, le soleil ne se couche pas plein ouest. « Il va dormir au nord-ouest et donc les faces nord-ouest sont au soleil l'après-midi », dit Tom.

« Nous avons lu l'article d'Antoine dans Cross Country et analysé leurs traces et ils disaient toujours: 'À 16h, tu dois entamer le retour' ». Mais nous avons découvert le deuxième jour que cela fonctionne incroyablement bien de voler sur les faces nord. Nous avons pu voler jusqu'à 19h, une heure avant le coucher du soleil. Le chemin du retour était donc extrêmement facile - une longue glisse soutenue par ces faces nord-ouest.

Les vents de vallée n'étaient pas un problème. L'équipe n'a pas rencontré de vents forts. « Nous avons atterri la plupart du temps avec 10 km/h, 15 maximum ». Mais cela signifiait qu'il y avait une ligne de confluence le long du glacier là où l'air plus chaud remontant la vallée rencontrait l'air plus frais du glacier. « Certains jours nous n'avions même pas à traverser vers le côté nord », ajoute Tom. « Nous restions au milieu du glacier et à cause du vent chaud qui montait et de l'air froid qui descendait, créant une confluence, cela montait partout sur parfois dix ou 15 kilomètres - bip bip bip bip bip. Il était même difficile d'atterrir au camp de base car cela montait partout. »

Il y a eu aussi quelques jours épiques, mais la base des nuages n'était pas si haute et une fois de plus, le record d'altitude est resté hors de portée. « Nous n'avions pas les outils. Nous n'avions pas la préparation et nous n'avions pas l'organisation », se souvient Horacio.

Depuis lors, le duo a volé dans de nombreuses aventures ensemble, à la fois en vol libre et en paramoteur, développant un partenariat presque symbiotique, voire une 'bromance'. « Beaucoup de gens pensent qu'Horacio et moi sommes frères », a plaisanté Tom.

Horacio a déclaré qu'ils se faisaient confiance implicitement. « Je le connais depuis de nombreuses années et nous avons été ensemble sur de nombreux projets. Nous avons également rencontré de nombreux problèmes ensemble. Nous nous comprenons donc et nous nous faisons confiance. Si je dis : 'Est-ce qu'on peut essayer ça ?', il va me suivre et s'il me dit qu'il faut aller dans cette direction, je vais le suivre. »

Il a ajouté: « Tom est une personne vraiment détendue mais très déterminée et vraiment concentrée sur ses idées. C'est l'un des pilotes les plus professionnels au monde et son état d'esprit est toujours positif et respectueux. »

En 2021, le jeu des hautes altitudes a soudainement changé après le vol record d'Antoine Girard à 8407 m au-dessus de Broad Peak. Soudain, une voie était libérée pour le vol libre aux plus hautes altitudes. Antoine a non seulement démontré que c'était possible, mais il a également montré la voie - du moins pour ceux qui ont le courage de monter dans du vent de 70 km/h à quelques mètres d'une montagne de 8000 m. (Voir Cross Country 224).

Le plan de Tom et Horacio était de passer à l'étape logique suivante - thermiquer aussi haut que possible sur Broad Peak, comme Antoine l'a fait, puis pousser sur l'accélérateur jusqu'au K2, à seulement 10 km au nord-ouest, se rapprocher et tenter de monter en dynamique jusqu'au-dessus du sommet de 8 611 m.



EN GLISSE

Pas d'options d'atterrissage. Tom volant bas au-dessus du glacier sur le chemin du retour vers le camp de base depuis Trango Towers (6286 m), le 28 juin 2022. « Le glacier était un chaos de glace, d'énormes pierres, d'étangs glaciaires et de lacs ».

Photo : Horacio Llorens



EXPLORER

Horacio naviguant à 6000 m avec son Ozone Zeno 2 à côté d'une crête qui mène aux Trango Towers, le 26 juin 2022. « On fait mieux de rester haut car il n'y a pas d'options d'atterrissage en bas. Le sol est de la lave ! » dit Tom.

Photo: Tom de Dorlodot



« Il y a une très petite chance d'y arriver, mais nous essayons toujours de rêver grand », Tom m'a dit avant de partir. « Nous pensons que c'est possible ».

Le voyage était dans les arrières-pensées de de Tom et Horacio depuis plusieurs années, mais il a fallu une année de planification méticuleuse pour décoller le projet. « Les six derniers mois ont été extrêmement intenses pour arriver à clôturer les paperasses », dit Tom. « Pour obtenir l'autorisation de vol, la licence, l'assurance, pour convaincre les militaires etcetera. C'est tant de logistique. Mais j'aime un peu ça ! »

Un voyage comme celui-ci a nécessité de repenser chaque pièce d'équipement. La pression atmosphérique au sommet du K2 est d'environ 325 hPa. La densité d'air plus faible signifie une trainée plus faible et des vitesses plus rapides. Cela peut vouloir dire une tolérance au vent plus fort, mais dans des vents nuls, cela peut faire des atterrissages rapides effrayants. Pour cette raison, les deux ont volé non seulement avec de plus grandes voiles, mais ont également pris de plus grands parachutes car ils se comportent complètement différemment en altitude.

Ils transporteraient également un total de 20 à 25 kg d'équipement, y compris le matériel de vol, l'équipement d'escalade, les sacs de couchage et la nourriture, donc choisir une voile plus grande était une évidence. Tom a volé avec une Advance OXA 4 tandis qu'Horacio a volé sur une Zeno 2 et une Zeolite d'Ozone.

PARACHUTES DE SECOURS À HAUTE ALTITUDE

Tom et Horacio ont fait des recherches et ont pris de plus grandes parachutes de secours parce qu'ils fonctionnent différemment à des altitudes plus élevées. « Avec un parachute de secours, vous augmentez d'un mètre en taux de chute par 1000 mètres d'altitude », explique Tom.

« Cela signifie donc que si vous ouvrez à 6000 m, vous descendez à six mètres par seconde plus rapide qu'au niveau de la mer. Si vous volez avec un parachute de secours normal au Pakistan et que vous le lancez, vous descendrez probablement à plus de 10 m/s. Vous allez vous écraser. Nous avons commencé à regarder cela et nous nous sommes dit que nous avons tout faux en volant avec des parachutes normaux ! Donc, cette fois nous avons pris une plus grande taille et des parachutes pilotables parce que si vous n'avez pas le contrôle de votre parachute au-dessus d'un glacier, vous irez directement dans une crevasse ou quelque chose de semblable. »



Le manque d'oxygène était un autre défi. Au sommet du K2, il y a environ un tiers de l'oxygène disponible au niveau de la mer. Bien que Tom ait suivi une formation d'acclimatation avant le voyage avec un masque à oxygène, ils ont décidé de voler avec une bouteille de deux litres pressurisée à 2300 bar, ce qui délivrait un flux constant d'oxygène via un tube sous le nez. « Passer de 5000 à 8000 m en une heure est extrême. Votre corps n'est pas fait pour ça ».

En outre, ils portaient également des oxymètres qui mesuraient la saturation dans leur sang. Le niveau d'une personne normale est de 95%. Sans oxygène supplémentaire, Tom tomberait à 83% à 7000 m.

« Je pourrais encore travailler là-dessus, mais quand on atterrit, on est épuisé. On se réalise aussi qu'on ne réfléchit pas bien tout le temps ».

Au moment où le duo est arrivé au Pakistan, ils se sentaient mieux préparés qu'ils ne l'avaient jamais été, avec un plan pour toutes les éventualités. Mais c'est aussi l'inconnu qui a attiré Tom. « Cela me motive vraiment d'essayer d'ouvrir de nouvelles voies et de faire des choses qui n'ont jamais été faites. C'est comme aller pour la première fois au fond de l'océan ».

MASHERBRUM

Horacio thermiquant sur le chemin du retour vers le camp de base le 2 juillet, avec Masherbrum (7821 m) en arrière-plan.

Photo : Tom de Dorlodot

Voler sur le K2

Après le trajet obligatoire de Skardu à Askole, la porte d'entrée du Karakoram, le trio de Tom, Horacio et Ramon était fatigué mais soulagé de d'arriver dans leur camp de base à Pajju au pied du glacier du Baltoro, le 24 juin. Ils ont eu de la chance - arrivant en fin d'un système météorologique nul qui avait affecté Aaron Durogati et ses amis.

« Nous sommes arrivés juste au moment où le temps changeait. La première journée était déjà bonne », se souvient Horacio. La seconde, le 26 juin, ils ont volé tout le chemin vers le K2.

« Le sentiment d'affronter cette montagne est qu'on dirait qu'il est à votre niveau quand vous êtes loin, mais quand vous vous approchez vraiment, vous voyez qu'il grandit et que vous devenez plus petit », se souvient Horacio. « Vous ressentez cette énorme présence. C'est comme si vous étiez confronté à quelque chose de vraiment puissant qui vous observe, vous disant que vous êtes le bienvenu, mais en même temps faites attention car vous savez que je suis dangereux. C'était un moment incroyable ».

Au cours des deux premières semaines, l'équipe a profité de 10 jours de vol, volant six à sept heures par jour, atteignant trois fois le K2 et quatre fois Broad Peak, parfois les deux le même jour.

« Je ne voulais pas atterrir! » Horacio se souvient. « Nous avons vu Nanga Parbat le premier jour et nous avons dit, ce n'est pas possible, c'est trop proche. C'était à 185 km de nous. C'est fou, quand vous êtes à 7500 m, vous voyez des sommets en Chine et en Inde. » « Vous pouvez voir tout le chemin vers la Chine. Vous pouvez voir le glacier de Siachen et les montagnes à perte de vue. C'était vraiment spécial », a ajouté Tom.



Très tôt, ils ont déverrouillé l'un des secrets du massif - ils ont découvert que les pentes nord recevaient le soleil de l'après-midi, ce qui augmentait la journée de vol de 16h à 19h, juste avant le coucher du soleil. C'est potentiellement un 'game-changer' pour la région, ouvrant de nouvelles possibilités. Mais la seule chose qui ne s'arrangeait pas, c'était le vent. Le trio avait besoin d'une forte brise, idéalement de 35 km / h à 45 km / h pour avoir une chance de monter au sommet du K2. L'ironie, qui n'a échappé ni à Tom ni à Horacio, est que s'ils avaient abandonné la tentative de record d'altitude, ils auraient pu faire des vols de distance incroyables. Comme Horacio l'a noté : « Nous avons une tente, un matelas, de l'eau et de la nourriture pour trois jours, tout pour bivouaquer. Nous aurions pu voler très loin et faire de grands triangles. Mais nous étions accrochés à cette vallée, nous voulions battre le record du monde d'altitude ».

« Nous aurions pu parcourir 2000 km dans les alentours », a ajouté Tom. Mais là, on était assis dans une tente, attendant un vent qui pourrait ne jamais venir. »

Puis vinrent deux semaines de pluie et de gros temps. Les fournitures n'ont pas pu passer et pendant un certain temps, l'équipe a vécu de riz et de chapattis. (Horacio perdrait 7 kg). En fin de compte, l'attrait des aliments frais et d'Internet a attiré le trio vers Askole.

Ramon a décidé d'arrêter les frais tandis que Tom et Horacio ont décidé de rester et donner le record d'altitude une dernière chance. « C'est possible », m'a dit Tom dans un message vocal WhatsApp tard dans la soirée le 15 juillet. « C'est juste une question de chance maintenant ».

Le lendemain, Tom et Horacio sont retournés à pied à leur camp de base. Deux jours plus tard, ils se sont envolés pour Broad Peak, mais n'ont atteint que 6400 m. C'était donc tout ou rien lors de leur dernière tentative, le 19.

Le Grand Slam

Après avoir repéré l'aigle qui planait, ils se sont approchés de K2 et ont essayé de l'exploiter, parfois à seulement un mètre de la pente. Ils ont exploré les faces sud-ouest et nord-ouest, mais en vain. Cela ne fonctionnait pas. La brise dont ils avaient besoin n'était tout simplement pas là.

« Nous avons essayé tout ce qui était possible », Horacio se souvient. Après avoir rencontré une descendante dangereuse, ils ont décidé de partir et de se ruer sur Broad Peak, où ils savaient que le thermique maison fiable « Black Stone » de la montagne les attendrait. Malheureusement, c'est à ce moment-là que les choses sont devenues un peu plus sérieuses.

Le duo a été appelé à la radio par l'une des équipes d'escalade qui a demandé d'aider à la recherche d'un alpiniste britannique de la RAF, le commandant d'escadron Gordon Henderson, qui était tombé près du sommet. Tom a passé 20 minutes à monter dans de l'air turbulent, et a finalement réussi à localiser le sac à dos du grimpeur avant de repérer le corps sans vie de Henderson et de d'annoncer la triste nouvelle.

Tom thermique à 6200 m sur le chemin du retour vers le camp de base. La montagne sur la gauche est le Masherbrum, où Tom a débuté en vol dans le Karakoram et où Ramon Morillas a battu le record du monde d'altitude de paramoteur en 2009, atteignant 7808 m.

Photo: Horacio Llorens



« C'était vraiment difficile. Même si je ne le connaissais pas, c'était quelqu'un de la communauté et quelqu'un qui aimait les montagnes. Ce n'est pas comme si on peut s'asseoir et commencer à pleurer. Vous volez - vous devez rester concentré même avec toutes ces pensées qui vous viennent à l'esprit. »

Horacio a décidé de ne pas traîner et s'est dirigé vers Gasherbrum IV (7925 m) suivi de près par Tom. Ils ont découvert à quel point il était simple de traverser et d'atteindre la montagne ensemble, mais finalement, la journée avait perdu un peu de son

attrait. Après sept heures et demie de vol et environ 120 km, ils ont atterri sains et saufs à leur camp de base. Tom l'a plus tard baptisé le « vol du Grand Slam » car ils avaient passé certains des plus grands sommets du Karakoram - les Trango Towers, la Muztag Tower, le K2, le Broad Peak et le Gasherbrum IV.

Il ne restait plus qu'une chose à l'ordre du jour - et c'était de retourner à Skardu - et le duo avait un plan qui évitait la randonnée et les routes cahoteuses. Le problème, c'est que quand ils se sont réveillés, les choses n'avaient pas l'air favorable - il y avait une inversion et l'air était épais de sable soufflé de la Chine, obscurcissant la vue de Broad Peak.

« C'était extrêmement difficile d'en sortir », se souvient Tom. Mais la chance était de leur côté - et après un mois, leurs compétences et leurs sens ont été aiguisés. Ils ont finalement trouvé un thermique, se sont envolés vers Askole, puis ont traversé vers le sud pour le vol plané de 45 km vers la civilisation, atterrissant dans le jardin de leur hôtel.

« On s'est senti alors très heureux », dit Tom. « Quand nous avons touché le sol, il y a eu une explosion de bons sentiments » Horacio a ajouté. « Nous nous disions : nous l'avons fait, l'aventure est terminée. Nous étions si heureux et unis dans nos sentiments. Nous avons passé tellement de temps ensemble, dans la tente par mauvais temps, à voler ensemble. Cette fois, nous avons rencontré différents aspects de nous-mêmes. Je pense que nous sommes beaucoup plus amis maintenant qu'avant ».

Ils ont trouvé la bouteille de Limoncello que l'ambassadeur belge leur avait laissée - hélas, ils avaient fini les bières belges qu'il leur avait également offertes. « Nous nous disions: faisons une grande fête! », Horacio se souvient. Mais ils ont pris une gorgée et se sont rapidement effondrés d'épuisement.

« Le parapente est une peu un sport solitaire », a ajouté Tom. Pourtant, dans cette expédition, nous avons en quelque sorte travaillé en équipe. Nous pensions vraiment que nous allions y arriver, mais la vie ne se déroule pas toujours comme on le souhaite. Mais faire le grand chelem était quelque chose d'incroyable. « Je ne réalise que maintenant à quel point nous étions chanceux d'être là, tout seuls, d'avoir cet endroit pour nous pendant un mois. Nous nous sommes vraiment sentis comme des explorateurs allant là où personne n'était allé auparavant - c'était le vrai sens de cette aventure ».

Dans les heures et les jours qui ont suivi, le duo a éprouvé des sentiments connus par la plupart des explorateurs à la fin d'un voyage - un sentiment de bonheur de rentrer chez soi, mais aussi de la tristesse que l'aventure soit terminée.

« Nous quittons ce paradis. C'est un sentiment difficile à décrire », a déclaré Horacio. « Mais après l'atterrissage, nous avons décidé que nous devons revenir ».

Tom volant la convergence au-dessus du glacier du Baltoro dans la soirée sur le chemin du retour au camp de base après un vol de sept heures, le 18 juillet 2022. Photo : Horacio Llorens.



RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 13 DECEMBRE 2022

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

Excusé : Nathanael Majoros, Robin Lefebvre, Koen Michiels.

Assemblée Générale

Sono et vidéo : l'offre que William a reçue est acceptée, William se chargera du transport.

Jean se charge de commander les boissons, il a posé la question à la responsable de la salle qui n'est pas très réactive mais il l'appellera.

Bénévoles bar : on pourrait faire un appel aux clubs qui pourraient garder les bénéfices pour leur club.

Il faut inviter les membres à plusieurs reprises et trouver des animations / parleurs.

Membres effectifs

Roby Houssa est accepté comme membre effectif.

Examens pratiques et carnets de vol brevets de pilote

Jean fera un « template » pour les attestations des moniteurs afin de ne pas devoir envoyer les carnets de vol.

Balises de détresse

Nous avons été contactés pour une présentation sur des balises de détresse, émanant d'une instance Européenne, afin de sensibiliser par rapport à l'utilité de ces balises.

Comme les balises Spot et le Livetracking sont déjà assez répandues et connues dans notre milieu, Jean demandera d'envoyer leur documents afin d'éventuellement distiller un article pour le Fly.

Décès Piet Provoost

Un membre FBVL a signalé le décès de Piet Provoost, le gestionnaire du terrain de treuil à Nieuwvliet et une personne importante pour le vol libre en Flandre et ce depuis de nombreuses années. Jean divulguera un message à ce sujet sur le site et la page Facebook de la FBVL.

Brevets

Thomas Schmidt peut également entamer sa formation pour le brevet d'Aide-Moniteur de parapente chez Imala Parapente.

Texte de brevet Initiateur Treuil de parapente

Certains amendements sont discutés et votés, William retravaillera le texte et l'enverra à Patrick pour finalisation, et puis aux administrateurs.

Safesky

Jean-Yves parle de cette application pour téléphone mobile qui a été développée par la fédération ULM et qui sert à faire la séparation avec l'autre trafic aérien (système anticollision). Cela pourrait être intéressant pour les drones. Jean-Yves a mis en contact Bertrand Fontaine afin de voir si et comment cela pourrait nous être utile.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 17 JANVIER 2023

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

Excusé : Robin Lefebvre.

Membres effectifs

Julien Colle, Thierry Dupont, Pierre Balthazar, Rachel Dagrain, Joren Janssens, Bram Jordens, Dirk Jordens

et Lieven Paulissen sont acceptés comme membre effectif.

Assemblée Générale

Examens : rendez-vous à 14 h à la salle. Jean n'arrivera qu'à 16 h, il donne la clef de la salle et les questionnaires à William.

Sono et vidéo : William emmènera le tout.

Tous les administrateurs aideront pour mettre la salle et l'installation (écran et projecteur).

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 17 JANVIER 2023 (suite)

Assemblée Générale (suite)

Bar : Jean s'arrange avec le Pick Up club pour le bar et éventuellement des snacks.

Candidats Organe d'Administration déjà connus :

- Olivier (fin de mandat de 3 ans),
- Jean-Yves (idem),
- Koen (idem),
- Julien Colle,
- Pierre Balthazar,
- Bram Jordens,
- Dirk Jordens
- Lieven Paulissen.

L'invitations avec l'agenda doit être complétée avec l'information sur les snacks éventuels et être envoyé 15 jours avant l'AG. A rajouter à l'agenda : augmentation de la cotisation en 2024.

Comptes 2022 et budget 2023

Les comptes de 2022 sont approuvés pour envoi avec l'invitation de l'AG.

Le budget proposé par Jean est amendé et approuvé pour envoi avec l'invitation de l'AG.

20 ans La Roch'Ailes

En remerciement pour les sites que ce club nous a procuré et cela gratuitement, et pour ceux qui vont encore être ouverts par eux, les administrateurs décident d'octroyer une subvention exceptionnelle de 1000 € pour cet événement ouvert à tous les membres FBVL.

Evènement FL276

William propose que cet événement devienne une organisation FBVL. Les administrateurs approuvent. Jean fera le nécessaire pour signaler cela aux assureurs de la FBVL.

BPO Sport

Jean-Yves organisera une compétition Conviviale pour voiles de catégorie B et C du 10 au 17 juin (jours de compétition 11-16 juin) à Cavellaria en Italie. Cette compétition sera notée comme une compétition FBVL.

Sondage régionalisation FBVL

Olivier enverra les réponses des participants à l'enquête de la FBVL sur le sujet.

Brevets

Thomas Schmidt obtient le brevet d'Observateur parapente.

Benjamin Nieuwland peut faire sa formation de Pilote Biplace de parapente chez Imala Parapente.

Jeff Thielemans peut faire sa formation de Pilote Biplace de parapente chez Airsport.

Prochaines réunions

Mardi 31 janvier à 20 h par Zoom.

Jedi 16 février à 19h30 à Zaventem.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 4 FEVRIER 2023

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

Yannick Verheyen sont acceptés comme membres effectifs.

Rapporteur: Jean.

Membres effectifs

Alexandre Bancel, Aline Ghesquière, Benoît Dadoumont, Bernard Bleeckx, Bram Declercq, Diederik Van Briel, Dirk D'Hauwers, Eric Orban, Erwin De Koninck, Frank Daenens, Frédéric Heurion, Guillaume Bonte, Jérôme Andre-Dumont, Lieven Paulissen, Philippe Mal, Pieter Vanautgaerden, Rachel Dagrain, René Wery, Robert Houssa, Stefan Werner, Sven Kersse, Thierry Populaire, Thomas Schmidt et

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 16 FEVRIER 2023

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

Excusé : Patrick Brison, Julien Colle, Robin Lefebvre.

Nominations

Olivier est réélu comme président.

Frais de déplacement

Les frais de déplacement des administrateurs est portée à 0,40 €/km.

Assemblée Générale

Les administrateurs décident d'octroyer 300 € au Pick-Up Club pour leur aide à l'assemblée en raison des bénéfices non existants du bar après des choix inappropriés dans les commandes. Rappelons que les bénéfices leur étaient promis et que le club a fait un très bon boulot pour servir à boire et à manger, les administrateurs remercient donc vivement les bénévoles de ce club.

Il y avait peu de participants, pour la prochaine assemblée il faudra prévoir une attraction ou manifestation pour attirer les membres.

Prochaine A.G. : 3/2/2024 ou 10/2/2024. Jean regarde pour la salle.

Assurance FBVL

Notre assureur ne veut plus assurer des membres résident de manière permanente à l'étranger. Les membres actuels qui sont dans ce cas, pourront rester assuré par l'assurance FBVL, mais les nouveaux membres qui résident à l'étranger ou les membres qui s'expatrient ne pourront plus être assuré dans le futur.

Jean préparera une communication, la soumettra à l'assureur et au conseil.

European Hang gliding and Paragliding Union (EHPU)

Jean-Yves fait le rapport de la réunion annuelle de l'EHPU à laquelle il a assisté, notamment sur le travail du groupe WG6 concernant les homologations de voile.

La cotisation de la FBVL augmentera légèrement.

En 2025 la FBVL est supposé d'organiser la réunion de l'EHPU, un budget devra être prévu à cet effet.

Aéroclub Royal de Belgique (ACRB)

Jean-Yves rapporte que le président de l'ACRB a démissionné sous la pression des fédérations et qu'une Assemblée Générale extraordinaire a eu lieu.

Jean-Yves demandera lors de la prochaine réunion de l'organe d'administration de restaurer les «sporting powers» pour le parapente et le deltaplane à la FBVL .

Safesky

Il s'agit d'une application mobile pour gérer le trafic aérien de loisir. On demande des pilotes bénévoles pour tester cette application en Belgique. Plusieurs administrateurs se présentent comme bénévoles.

BPO Sport

Cette compétition a été annulée à cause d'un problème avec l'Aéroclub Italien. Jean-Yves cherche une alternative.

Les administrateurs estiment que pour 2023 le titre de champion de Belgique en classe Sport ne peut être décerné qu'au BPO « classique », toutefois l'année prochaine on pourra décider que ce titre reviendra au gagnant de cette compétition « BPO sport ».

Brevets

Guillaume Bonte obtient le brevet d'Observateur parapente.

Nathalie Fagnant peut reprendre sa formation pour le brevet d'Aide-moniteur de parapente avec Thierry Moreau (Au fil du Vent).

Roy Houssa peut faire sa formation pour le brevet d'Aide-moniteur de parapente avec Thierry Moreau (Au fil du Vent).

Thomas Schmidt peut faire sa formation Biplace chez Imala parapente.

Evert Bekkers, Jeff Thielemans et Frédéric Coen peuvent faire leur formation Biplace chez Airsport.

Dirk Stock peut faire sa formation Biplace chez Ikarus et Toby Dedoncker (exceptionnellement).

Prochaines réunions

Mardi 14 mars à 20 h par Zoom.

Mardi 18 avril à 19h30 à Zaventem.

Mardi 16 mai à 20 h par Zoom.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 14 MARS 2023

Présent : Olivier Georis, William Sterckx, Patrick Brison, Julien Colle, Dirk Jordens, Bram Jordens, Pierre Balthazar, Frédéric Tétart, Lieven Paulissen, Jean Solon (notules).

Excusé : Bram Declercq, Robin Lefebvre, Jean-Yves Squifflet.

Communiqué assurance aux membres

Ce communiqué est approuvé par les administrateurs et sera envoyé par Jean à travers des listes mail « membres » et « leden ».

Communiqué GAA aux membres

Ce communiqué est approuvé par les administrateurs et sera envoyé par Jean à travers des listes mail « membres » et « leden ».

Assemblée générale

La date est fixée au 3 février 2024 car le 10 février se trouve dans les vacances de carnaval en Flandre.

Jean réservera la salle.

Groupes de travail

Les groupes de travail suivants sont formés :

- Enseignement: William, Julien, Dirk, Bram D., Bram J., Jean-Yves, Robin, Koen Michiels.
- Compétition: Bram D., Frédéric.
- Sécurité: Bram J., Patrick.
- Structures: William, Olivier, Pierre, Lieven.
- IT: Dirk, Lieven, Fred, Julien.
- Espace aérien: Olivier, Julien, Bram D.
- Clubs: Dirk, Patrick, Frédéric.
- Sites: Patrick, Frédéric, Pierre.
- A.G. / événements: Olivier, Patrick.

Jean fera une liste mail pour chacun de ces groupes de travail.

Chaque groupe est demandé de présenter ses projets pour les deux ans à venir lors de ou avant la prochaine réunion, de préférence sur un document envoyé à l'avance.

Site Web FBVL et MyFBVL

Lieven fait quelques propositions intéressantes pour améliorer le site et MyFBVL. Ce sera discuté dans le GDT IT et avec Nathanaël Majoros, l'actuel webmaster.

Frédéric regardera déjà pour mettre en ligne les pages « Sport » faites par Jochen Zeischka.

Cours de parapente

Le cours de Benjamin Nieuwland sera évalué par le DGT Enseignement.

Panneaux signalétiques Coo

Une proposition de subventionner des panneaux signalétiques vers le décollage de Coo est jugée trop chère et n'est pas retenue. Olivier va regarder pour trouver du sponsoring local.

Académie XIX

Une demande de partenariat et de subvention est parvenue de cette organisation qui veut faire une « académie » pour de jeunes pilotes prometteurs. Frédéric contactera Vincent Gillard pour l'inviter à venir expliquer l'initiative lors d'une réunion.

Fly

Il faut des articles pour le prochain Fly, sont déjà prévus :

- Articles de Thibault Voglet sur des vols de distance et da participation à la finale de la PWC.
- Olivier contactera Thomas de Dorlodot pour une article.
- Lieven contacte Bram D. pour un article pour des pilotes plutôt débutants.
- Frédéric contacte Philippe Vandevondele pour un article sur les rapaces.
- Tous les nouveaux élus écrivent un article où ils se présentent, de préférence avec une belle photo.

Prochaines réunions

Mardi 18 avril à 19h30 à Zaventem.

Mardi 16 mai à 20 h par Zoom.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 18 AVRIL 2023

Présent : Olivier Georis, William Sterckx, Jean-Yves Squifflet, Patrick Brison, Julien Colle, Dirk Jordens, Bram Jordens, Frédéric Tétart, Lieven Paulissen, Jean Solon (notules).

Excusé : Pierre Balthazar, Bram Declercq, Robin Lefebvre.

Assurance FBVL

Jean a négocié et obtenu que les Moniteurs étrangers qui travaillent au sein d'une école FBVL de façon ponctuelle puissent continuer à être assuré par la FBVL. Ceci est important par rapport à la garantie d'assurance vis-à-vis des élèves.

Pour les membres qui s'expatrient on pourra voir avec l'assureur cas par cas.

Une précision a été faite par rapport aux compétitions organisées par la FBVL en Europe dans la police « RC fédération ». L'événement FL276 est couvert par cette assurance .

Subsides équipe nationale de parapente

Les administrateurs décident de subventionner 50% de l'inscription aux championnats du monde de vol de distance en parapente de cette année.

En contrepartie les administrateurs attendent un retour en forme d'article dans le Fly, et éventuellement sur la page FB de la FBVL.

Jean transmettra la nouvelle à Thibault Voglet qui relayera l'information dans le pool des compétiteurs.

Il est toutefois demandé aux compétiteurs d'anticiper ce genre de demande afin de pouvoir inscrire ces dépenses dans le budget de l'année concernée.

Frédéric contactera le groupe de travail compétition pour voir s'il y a moyen d'utiliser des fonds du compte BPO/BAPO.

FL276

Pour cette compétition amicale, le responsable local demande de prendre des « Gästflugkarte » autrichiennes au prix de 50 € la carte, cela représente un budget de 2000 €...

Jean-Yves, Olivier et William essayeront de contacter Patrick Walravens qui travaille sur place, et Jean-Yves regardera avec Christa Vogel qui est monitrice sur place ce qui est possible.

Régionalisation FBVL

William a contacté SportVlaanderen et le Vlaamse Sportfederatie, il attend des nouvelles.

Recyclage biplaceurs

Un membre fait une suggestion de recyclage des biplaceurs. Les groupes de travail Sécurité et Enseignement regarderont cette question.

Chaise roulante

Le club Jan van Gent propose une chaise roulante d'occasion à bon prix mais les administrateurs ne voient pas d'intéressés et regrettent que cette offre n'ait pas été faite il y a quelques mois, avant l'achat de la nouvelle chaise. Les administrateurs proposent au club de mettre une annonce dans le Fly.

Cours et examen GAA

Une demande a été faite pour que le groupe de travail Enseignement reprenne l'organisation de ces cours et examens. Le GDT Enseignement reverra l'examen mais les cours doivent être donnés par les spécialistes en la matière. Par ailleurs des nouvelles dates sont également demandées, Olivier y regardera.

Sites

Kerem Tepeli et Ennio Bergamini reprennent la gestion sur le terrain du site d'Avister. Les administrateurs leur en remercient et Jean leur enverra toutes les informations utiles.

Académie XIX

Vincent Gillard ne pouvait pas être présent car il y avait confusion sur les dates de la réunion. Il pourra participer à la réunion suivante par Zoom. Les administrateurs formulent quelques questions que Frédéric relayera à Vincent afin de préparer son intervention.

(Suite sur la page suivante).

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 18 AVRIL 2023 (suite)

Brevets / Formations

Nathalie Fagnant peut passer son examen pratique pour le brevet d'Aide-Moniteur de parapente avec Jean-Yves Squifflet ou Cris Claessens.

Eric Guldemont peut faire sa formation pour le brevet d'Aide-Moniteur de parapente avec Cris Claessens.

Fly

Olivier demande à tous d'envoyer les articles pour le prochain Fly :

- Olivier contactera Thomas de Dorlodot pour un article.
- Lieven contacte Bram D. pour un article pour des pilotes plutôt débutants.
- Frédéric contacte Philippe Vandevondele pour un article sur les rapaces.
- Tous les nouveaux élus écrivent un article où ils se présentent, de préférence avec une belle photo.

Projets groupes de travail

GDT Enseignement :

- Brevet Initiateur Treuil de parapente.
- Brevet de Treuilleur de parapente.

GDT Espace Aérien (Airspace) :

- Dossiers Géozones ;
- Questionnaires GAA ;
- Application EBSH-Tower sur IOS ;
- Répartition représentation instances aéronautiques.

GDT IT :

- Refaire site ;
- MyFBVL.

GDT Sécurité :

- Recyclages biplace ;
- Base de données d'accidents ;
- Statut de plieur de parachute.

GDT Compétition :

- Académie XIX,
- Utilisation compte BPO/BAPO.

GDT Clubs :

- Assister aux AG des clubs.

GDT Evénements :

- Assemblée Générale ;
- Olivier représentera la FBVL au vingtième anniversaire du club de La Roch'Ailes.

Prochaine réunion

Mardi 16 mai à 20 h par Zoom.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ORGANE D'ADMINISTRATION DU 16 MAI 2023

Présent : Olivier Georis, William Sterckx, Jean-Yves Squifflet, Patrick Brison, Julien Colle, Dirk Jordens, Frédéric Tétart, Pierre Balthazar, Bram Declercq, Robin Lefebvre, Jean Solon (notules).

Excusé : Lieven Paulissen, Bram Jordens.

Académie XIX

Frédéric a relayé les questions des administrateurs à Vincent Gillard mais n'a pas eu de réponse. Frédéric le relancera.

Fly

Jean attend encore les articles suivants :

- Article de Thomas de Dorlodot qu'il faut extraire d'un document encrypté avec l'accord de Thomas ;

- Bram D. allait voir pour un article pour des pilotes plutôt débutants.

- Tous les nouveaux élus écrivent un article où ils se présentent, de préférence avec une belle photo.

Stage plieur de parachute

Patrick parle d'une formation de plieur de parachute organisée par la fédération Britannique.

Il propose d'y participer pour la FBVL ou d'organiser cette formation en Belgique pour plus de personnes.

Les deux solutions nécessitent un budget, Jean-Yves a une réunion européenne le 10 juin, il en parlera avec le responsable de la BHPA pour voir ce qui est possible.

Voler en Autriche

William propose de trouver une voie légaliste pour débloquer la situation. Il veut contacter les autorités autrichiennes et des juristes à ce sujet. Les administrateurs sont d'accord que William refasse une tentative.

Textes de brevet

William propose des modifications dans les textes de brevet :

Brevet de Treuilleur de parapente : 50 treuillés au lieu de 100, le formateur doit se trouver à côté du candidat. William finalisera le texte et l'enverra aux administrateurs.

Brevet d'Initiateur Treuil de parapente : actualiser les conditions préalables et rajouter le brevet de Treuilleur. Plus le brevet de Pilote Biplace au Treuil si on veut former des pilotes Biplace au Treuil en (à partir du brevet de Pilote Biplace (de montagne)). Des modalités pour des (Aide-)Moniteurs. William adaptera le texte et l'enverra à Patrick pour les modalités.

Formations de premiers secours : on reste sur les exigences actuelles mais un recyclage obligatoire sera organisé tous les deux ans. Bram J. travaille sur le sujet et William verra avec lui.

Brevets / Formations

Karlien Engelen peut faire son stage d'évaluation pour le brevet de Moniteur de parapente avec Rudi Roelens.

Dirk De Sutter obtient les brevets d'Initiateur Treuil de parapente et d'Accompagnateur Club de parapente.

Bart De Vilder obtient le brevet d'Initiateur Treuil de parapente.

Bert Adams peut faire sa formation pour le brevet de Treuilleur de parapente avec Johan Gysens, Michel Ronsmans et Dries Vleugels.

Sérif Oksuz peut passer l'examen théorique pour le brevet de Pilote Biplace de parapente à l'oral chez William.

Prochaine réunion

Lundi 26 juin à 19h30 par Zoom.

Espace Aérien

Un dossier « Géozone » est en cours dur le terril du Roton avec Les Ailes du Levant;

Les dossiers suivants ont été traités à la réunion BELANC.

1. Une demande de réduction de la TMA 4 de Beauvechain a été refusée.
2. La demande d'une TSA à Spa a été mis « on hold » suite à deux avis négatifs de la part de l'ACRB entre autres.
3. Une zone militaire pour drones pourrait s'installer proche du site de Coö, tout est fait pour éviter cela.

Régionalisation

Au sein du groupe de travail, certaines choses ont été recadrés afin de faire les choses dans l'ordre. Des contacts supplémentaires avec l'ADEPS ont été pris afin de répondre aux questions des membres.

Sites : Avister

Le site a été « repris » par de nouveau gestionnaires. Ils travaillent de concert avec Jean pour faire revivre ce site.

Sites : Boom

Robin, Tom (Haagdorens) et Jean ont eu une réunion avec le nouveau directeur du domaine « De Schorre », où se trouve la pente école. Le directeur était d'accord de limiter autant que possible les indisponibilités de la pente dans les années à venir. Et il proposait des modalités pour éviter des conflits avec des promeneurs ou autre visiteurs.

Sites : Doel

Bram D. a recontacté les responsables de ce chantier et a obtenu qu'une option reste toujours maintenue pour y faire une pente école.

Rapporteur: Jean.

RAPPORT DE L'ASSEMBLEE GENERALE DE LA FEDERATION BELGE DE VOL LIBRE TENU LE 4 FEVRIER 2023 A ZAVENTEM

Comptes 2022, budget 2023, décharge administrateurs

Après le rapport de l'Organe d'Administration de la FBVL ainsi que la présentation des comptes 2022 et du budget 2023, l'Assemblée Générale décharge les administrateurs pour l'année de fonctionnement 2022 et approuve les comptes de 2022 et le budget pour 2023.

Elections des membres de l'Organe d'Administration

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

Les administrateurs suivants sont (ré)élus :

Olivier Georis (rééligible) :	élu avec 58 voix sur 63 ;
Jean-Yves Squifflet (rééligible) :	élu avec 49 voix sur 63 ;
Lieven Paulissen (nouveau) :	élu avec 43 voix sur 63 ;
Julien Colle (nouveau) :	élu avec 45 voix sur 63 ;
Pierre Balthazar (nouveau) :	élu avec 51 voix sur 63 ;
Dirk Jordens (nouveau) :	élu avec 45 voix sur 63 ;
Bram Jordens (nouveau) :	élu avec 43 voix sur 63 ;
Bram Declercq (nouveau) :	élu avec 44 voix sur 63 ;
Frédéric Tétart (nouveau) :	élu avec 51 voix sur 63.

Poursuite des investigations sur la régionalisation de la FBVL ?

Résultat du vote :	- pour :	35 voix sur 63,
	- contre :	18 voix sur 63.

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

Signé : Olivier Georis, Président.

COTISATION ET ASSURANCE FBVL 2023

Malgré l'augmentation de des primes d'assurance, la cotisation restera inchangée pour 2023. **Toutefois les prix pour les couvertures (passagers) Biplace et Moteur auxiliaire augmentent, vous les trouverez dans la table ci-dessous.**

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

uniquement à l'acquisition ou la conservation de terrains d'atterrissage ou de décollage. Les membres premium reçoivent une carte de membre sur papier par la poste, les autres membres pourront télécharger et imprimer leur carte de membre à partir de leur compte MyFBVL, un mail avec un lien sera envoyé après réception de la cotisation.

	<u>Sans assurance (1)</u>	<u>Avec assurance (2)</u>
Membre normal	75 €	100 €
Première affiliation	60 €	85 €
Après le 31 août 2023	30 €	55 €
Fly! en format papier	+ 35 €	+ 35 €
Cotisation Premium (soutien aux sites)	+ 40 €	+ 40 €
Assurance RC passagers biplace (3)		+ 145 € / + 400 €
Assurance moteur auxiliaire (4)		+ 40 €
Carte IPPI 4, IPPI 5 ou IPPI 6 (5)		+ 25 €
Licence sportive FAI (6)		+ 5 €

(1) Envoyez au secrétariat de la FBVL la preuve que vous êtes assuré en Responsabilité Civile pour la pratique du deltaplane et/ou du parapente (feuille de police et preuve de paiement).

(2) Couverture possible du 20 décembre 2022 au 31 décembre 2023. Pour les couvertures voir le point (7) ci-contre.

Le rapatriement n'est pas couvert, pour vos voyages à l'étranger nous recommandons vivement une assurance de voyage (type « assistance ») qui n'exclue PAS le parapente ou le deltaplane (voir exclusions contrat).

(3) Assurance Responsabilité Civile complémentaire (en plus de la cotisation avec assurance de base) vis à vis de tiers transportés, jusqu'à **325.000 €** par passager (sans franchise), avec responsabilité civile « admise » jusqu'à **114.500 €** et frais premiers secours pour passagers jusqu'à **10.000 €**, uniquement pour les pilotes détenant le **brevet FBVL de Pilote Biplace** lors de vols **biplaces non-commerciaux**. Cette assurance peut être prise par aile/voile, avec la possibilité d'assurer plusieurs Pilotes Biplace brevetés par la FBVL volant sur cette même aile/voile.
Prime par aile/voile : **400 €**, par pilote individuel : **145 €**.

Le **biplace non-commercial avec (et sans) moteur auxiliaire** est couvert pour les détenteurs des **brevets FBVL de Pilote Biplace ET de Pilote XC**, en payant l'assurance moteur auxiliaire (voir (4)) et une surprime de **150 €**, donc un supplément de **190 €**.

(4) Assurance complémentaire (en plus de la cotisation et l'assurance normale) **uniquement pour Pilotes XC brevetés** par la FBVL. Ne couvre que les parapentes et les deltas avec moteur auxiliaire, décollables à pied (et donc pas les paramoteurs à tricycle ni les DPM).

(5) La carte IPPI n'est délivrée qu'aux membres FBVL détenteurs du brevet de Pilote (IPPI 4), de Pilote XC (IPPI 5 ou de Pilote Biplace (IPPI 6), assurés pour la pratique du vol libre. La carte sera envoyée par la poste et reste valable tant qu'elle est accompagnée par une carte de membre FBVL en cours de validité.

(6) Uniquement pour les 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

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

Période de la couverture : du jour du paiement (au plus tôt le 20 décembre 2022) du jusqu'au 31 décembre 2023.

Dégâts corporels suite à un accident de vol libre

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

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

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

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

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

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