

FLY! ₁₁₄



FÉDÉRATION BELGE DE
VOL LIBRE (FBVL) ASBL
Association sans but
lucratif.
Moniteur Belge du 22
février 2005.
Numéro d'entreprise:
0416058635.
Siège Social: Rue
Montoyer 1 boîte 6 à
1000 Bruxelles.

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

SITE WEB

WWW.FBVL.BE

4	Le Mot du Conseil
4	Brevets et réglementation aérienne
6-14	Récit de vol par Thibault Voglet : Beauraing - Champigny, 250km
16-26	Le dossier site : Beauraing
28	Incident à Beauraing
28	Zône d'atterrissage interdite à Coo
29	Partage : Sur son dos son parapente, sur son visage un grand sourire
31	PV du Conseil Administration du 05/04
32-33	PV du Conseil Administration du 03/05
34	PV du Conseil Administration du 18/06
35-36	Assurances

INFO

FÉDÉRATION BELGE DE
VOL LIBRE (FBVL) ASBL
Association sans but
lucratif.

Moniteur Belge du 22
février 2005.

Numéro d'entreprise:
0416058635.

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

SECRÉTARIAT

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

SITE WEB

WWW.FBVL.BE

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA FBVL

PRESIDENT

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

ADMINISTRATEUR

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

ADMINISTRATEUR

Nathanaël Majoros
0473 28 98 13
fbvl@majoros.net

ADMINISTRATEUR

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

VICE PRESIDENT

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

ADMINISTRATEUR

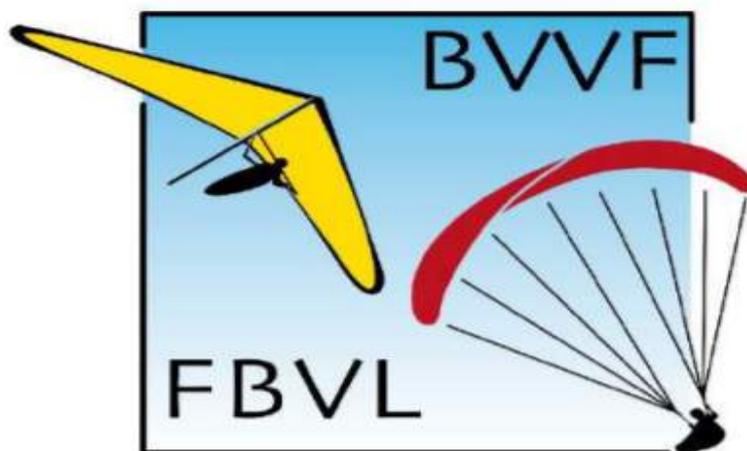
Philippe Mal
0477434287
philippe.mal@gmail.com

ADMINISTRATEUR

Patrick Brison
0479 900 166
pbn@skynet.be

ADMINISTRATEUR

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



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

LE MOT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Chers membres,

Nous voici déjà au milieu d'une saison de vol libre bien entamée : le soleil, le vent et les cumulus nous ont été favorables.

Dans ce numéro, vous retrouverez entre-autres le récit du superbe vol de Thibault, à partir de Beauraing. Beauraing, un site que nous devons tous respecter et où un autre incident a encore eu lieu... Veuillez s'il vous plait respecter les règles: les pilotes non brevetés ne peuvent pas voler sur ce site.

A tous de superbes vols !

And fly safe

BREVETS ET RÉGLEMENTATION AÉRIENNE

Les moniteurs sont actuellement occupés à travailler sur de nouveaux textes de brevets.

Nous finalisons cela doucement avec un nouveau carnet de vol.

Nous aimerions pouvoir lancer cela pour la saison 2019, et c'est en bonne voie...

En parallèle, ce serait bien d'actualiser le cours de réglementation aérienne et son examen.

Pour cela nous aimerions avoir un peu d'aide de nos membres afin d'être sûr de ne rien oublier et être en phase avec ce qu'il faut réellement savoir pour voler légalement en Belgique aujourd'hui.

Alors si vous avez des connaissances sur un chapitre ou l'autre et que vous voulez bien nous donner un coup de main, merci de vous faire connaître à info@fbvl.be

Merci d'avance et bons vols... en toute légalité...

D'ABORD, JE LA PORTE.
PUIS C'EST ELLE QUI ME PORTE.
PARFAITE POUR PARTIR EN CROSS
APRÈS UNE MARCHÉ.

DOMINIK ASTEINER
CHEF DE PROJET HARNAIS
FANA DU MARCHÉ & VOL



CUMEO

intermédiaire perf légère
LTF09: B I EN: B

PURE PASSION FOR FLYING



skywalk.paragliders



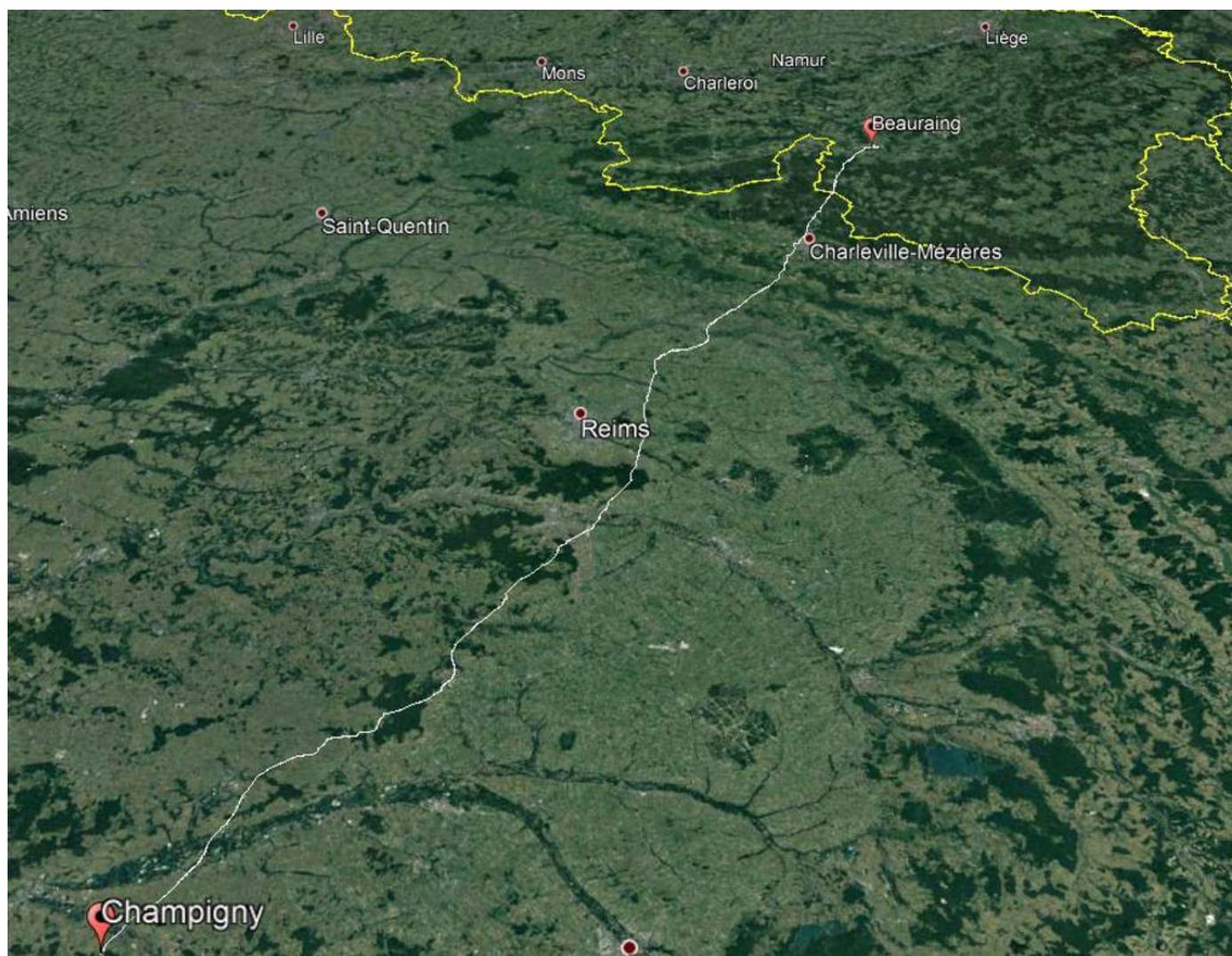
skywalkparagliders

www.skywalk.info

SKYWALK

PARTAGE : THIBAUT VOGLET

03 mai 2018, Beauraing - Champigny, 250 km



Mardi 01 mai

Après un petit vol depuis le Malgré Tout et une fléchette derrière le site, on fait le point météo pour le reste de la semaine. Mercredi, trop de vent, vendredi, fort venteux aussi. Par contre, entre les deux, jeudi a l'air vraiment bon : un bon 15-20 de Nord, avec une pointe d'Est, le tout accompagné de plafonds atteignant les 2000 dans l'après-midi. Bref, une journée à ne pas rater ! Ni une ni deux, on envoie des messages aux potes pour voir qui est disponible ! En pleine semaine, malheureusement, tout le monde ne pourra pas se libérer.

Mercredi 02 mai

Journée de préparation entre les cours le matin et le TFE l'après-midi. On m'a toujours dit que les grands vols se préparaient à l'avance, alors je prends bien le temps de m'attarder sur tout ce qui me semble important. Prévisions revérifiées, matériel préparé, radio et vario chargés, le groupe est formé et la récup assurée.

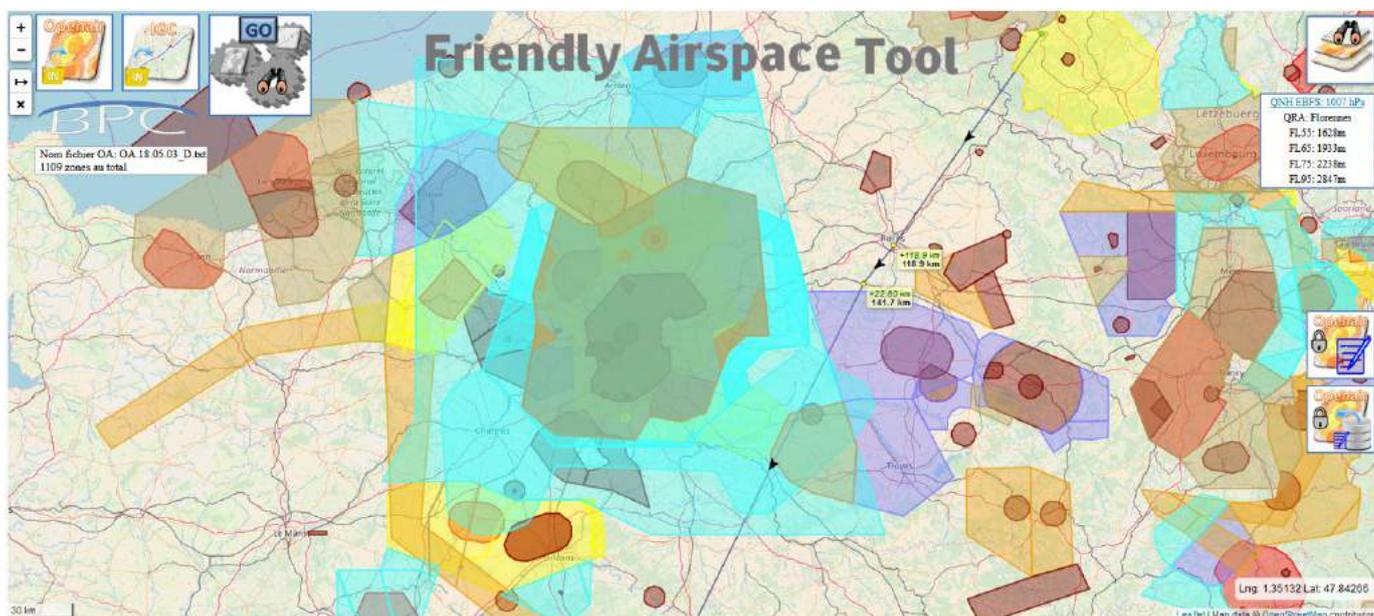
PARTAGE : THIBAUT VOGLET

Le groupe sera formé de Paul, Quentin, Maurice et notre récup, John.

Dans les discussions, plusieurs objectifs apparaissent, des grands, des petits, des impensables... L'axe est rapidement choisi, nous volerons en direction du Sud-Sud-Ouest. Cet axe est idéal, d'abord parce qu'il est dégagé de tout espace aérien dérangeant une fois en France sur plusieurs centaines de kilomètres, et en plus, car les prévisions annoncent une légère tendance Est dans le Nord. Pour la distance à réaliser, chacun a ses idées. Je me situe plutôt dans la même optique que @Qdebfly (Quentin), atteindre Reims avec un beau vol de 115km et si les conditions le permettent, continuer plus loin. Epernay ? Sens ? Adviene que pourra.

Mais avant tout, faut se pencher sur les espaces aériens... En Belgique, assez facile à dire, moins à réaliser, on est en semaine, donc, on est bloqué à 1372m/mer, ce sera la première difficulté du vol. Ensuite, une fois en France, on est assez tranquille. Après Epernay, il y a les zones Seine 1 à 6 qui auraient pu nous ennuyer mais elles sont classées E (sauf la 5 qui est une zone Danger) donc, inintéressantes pour nous en tant que parapente. Néanmoins, sur cet axe, il faut faire attention à ne pas se laisser dériver trop à l'Ouest pour éviter les TMA de Paris ou trop à l'Est pour éviter la CTR de Vatry. Et finalement sur le chemin, il y a également la zone interdite de la centrale de Nogent.

Tout ça, c'est dans la théorie... Dans la pratique, il va d'abord falloir s'extraire du site, ne pas monter trop haut et puis avancer... Les zones après Epernay me semblent franchement loin, et même si j'y pense au fond de moi, je n'ose pas trop croire que j'arriverai si loin.



PARTAGE : THIBAUT VOGLET

Mercredi soir, le rendez-vous est donné ! 9h chez Paul pour refaire un briefing commun, 10h sur le décollage. A priori, tout est bon, « Y a plus qu'à... ». Avec toute cette préparation menée minutieusement, je ressens fortement l'excitation, au point que j'ai déjà presque une boule dans le ventre. On dit qu'on apprend de ses erreurs et c'est ce que j'essaie de faire, relativiser pour que ce qui m'est arrivé lors de la première manche du BAPO où l'excitation a pris le dessus sur la réflexion, n'arrive pas demain. Alors, tranquille, une bonne nuit de sommeil, sans oublier que, la pression, elle est faite pour être bue, pas pour être vécue.

Jeudi 03 mai

7h réveil. Il existe plusieurs types de matin, dont ceux où se lever est une pénitence, ici, ce n'est pas le cas, le lever se passe avec une bonne humeur inhabituelle pour moi ! Premier point météo en regardant par la fenêtre, et là, ce n'est finalement pas si prometteur, un gros voile d'altitude est présent, le soleil est caché, va falloir que ça s'ouvre si on veut espérer bien voler. Petit point sur les prévisions, elles, sont toujours bonnes, bon vent, bonne orientation mais des plafonds montant un peu plus tard qu'annoncé les jours précédents. Ceci est confirmé par les messages sur le groupe du Klup, Paul propose même un rendez-vous 30 minutes plus tard chez lui pour le briefing. Après les derniers préparatifs, un petit déj' avalé, direction la gare de Lustin, pour prendre le train vers Beauraing où Quentin et Momo me récupéreront. Dans le train, je me mets à côté de la fenêtre pour observer les conditions, l'humidité est en train de remonter et de former des cumus, c'est déjà sympa, après, quand je vois les éoliennes et les arbres, je me dis que le vent est bien présent et c'est tant mieux, ça nous poussera plus loin ! Par contre, faudra pas trop se presser, le plafond est bien bas.

Arrivé à Beauraing avec 10 minutes de retard (classique, c'est la SNCB...), les potes sont déjà là pour aller chez Paul. Chez Paul, comme d'hab' : c'est top ! Accueillis avec un petit café et un croissant, on se penche sur la carte pour confirmer l'axe du vol choisi, on se prend même à rêver : « Auxerre, ça fait combien ? 300 ? ». Pendant que Quentin nous sort le fichier du jour avec les dernières modifications sur les espaces aériens, on regarde le ciel, des rues se forment, pas mal d'ombre au sol, mais des nuages qui gonflent assez bien... et il n'est que 9h40 !! Finalement, on ferait peut-être bien de ne pas trainer ! Assez rapidement, on charge la voiture avec toute l'équipe au complet : Maurice, Quentin, Paul, notre super récup John, et moi.



PARTAGE : THIBAUT VOGLET

10h, nous sommes au décollage et sans trop de surprise, nous sommes les premiers à arriver. On se prépare sur le déco. La manche à air est horizontale, les nuages sont présents, le soleil perce le voile toujours légèrement présent. Bref, tous les feux sont au vert.

Go go go ! Paul décolle en premier, je décolle ensuite dans son sillage et Quentin fait de même dans le mien. Maurice décollera quelques minutes plus tard. Il est tôt, être à plusieurs dans la zone sera plus simple pour trouver la pompe qui nous permettra de sortir du site. Sur la crête, ça tient, ça monte un peu, ça décale pas mal mais rien ne nous permet de sortir réellement. Après plusieurs tentatives un peu partout sur la crête, c'est finalement à 4 que nous trouvons la pompe qui nous permet de nous extraire.

Ca monte, ça monte même plutôt bien, on est sur le premier nuage d'une belle rue qui s'est formée devant le déco, malheureusement, c'est le premier si on voulait partir plein N, mais pour partir plein sud, c'est plutôt le dernier... M'enfin, y en a plus loin, on verra une fois au nuage qui ne semble pas très haut ! Après plusieurs tours dans ce thermique, nous nous retrouvons au plafond à 1050m/mer soit 800m par rapport au sol, là, va pas falloir trop faire le con ! Quentin et Momo sont restés plus bas et montent moins vite, Paul et moi sommes au nuage. De là, on décide de partir et de quitter le site, ce moment est un grand moment de délivrance, 3 jours qu'on prépare le vol, la première étape est réussie : sortir du site et partir. La suite du vol ne s'annonce pas simple, des plafonds bas, pas mal d'ombres au sol et des belles forêts à passer !



PARTAGE : THIBAUT VOGLET

Alors que nous arrivons près de Rienne, Quentin et Momo nous annoncent être au nuage et partir également en cross. Top, on peut dire que le début du vol se passe presque comme prévu ! Jusqu'ici, les nuages sont efficaces, ça monte bien en-dessous et du coup, malgré le plafond bas, on avance assez vite. Néanmoins, nous arrivons devant cette longue transition qui nous sépare de la France, au sol, des arbres à perte de vue avec, au milieu, la Croix Scaille, ici, je suis les conseils de Paul : regarder en haut et pas en bas ! Je suis relativement bien placé et ça me permet d'avancer, alors que Paul tricote plus bas à l'entrée de la forêt. Nous nous retrouvons finalement au-dessus de Joigny au nuage, on avance, côte à côte avec Paul. Pendant cette transition, on entend en radio Maurice et Quentin qui se posent respectivement à Willerzie et Rienne, leur placement était légèrement différent du nôtre, c'est sans doute ce qui les aura perdus. Comme dirait Ben, Caramba ! Le vol en groupe se transforme en duo, dommage, on aurait bien voulu profiter des conditions tous ensemble !



De notre côté, on remarque un net changement de masse d'air en arrivant au-dessus de Charleville, on a rattrapé le voile qui était au-dessus de la Belgique en début de vol et les cums sont bien plus discrets que sur le massif ardennais. A Charleville, on est hors cycle, les barbules se défont et le vario est bien trop silencieux à mon goût ! Finalement, en balisant bien la zone, c'est au sud de la ville qu'on retrouve un semblant de thermique qu'il faut travailler sans relâche. C'est ici que le travail en duo est un gros avantage pour se placer au mieux et optimiser la montée. Lentement mais sûrement, nous arrivons au nuage qui est remonté légèrement par rapport à la Belgique, nous sommes à 1430m, le timing pour quitter la Belgique et éviter les gros plafonds sur notre territoire aura été parfait !! Tout se passe pour le mieux, le voile est toujours bien présent, ce qui nous oblige à rester prudent et à enrouler souvent, mais on avance ! Voler avec Paul est une grande satisfaction pour moi, Paul, ce n'est quand même pas n'importe qui comme pilote, en temps normal, le suivre, c'est mission impossible !

PARTAGE : THIBAUT VOGLET

Et pourtant jusqu'ici, j'ai presque l'impression d'être plus à l'attaque que Paul ?! Est-ce qu'il temporise un peu plus ? Est-ce qu'il ne veut pas avoir à m'attendre ? Est-ce que c'est moi qui analyse mal la masse d'air ? Je ne sais pas trop, mais en tout cas, ça fonctionne et on rebondit bien dans les thermiques.



A ce moment de la journée, mon objectif est toujours Reims, on aperçoit Rethel qui est à peu près au deux tiers de la distance pour rallier ce premier objectif. J'ai déjà survolé cette ville 2 fois en y posant par manque d'ambition pour la suite du vol, ici, ce n'est plus le cas, mentalement comme physiquement, tout va bien ! Le seul hic, c'est que je sens que je vais bientôt devoir uriner... C'est jamais super pratique mais quand il faut, il faut...

Au-dessus de Rethel, ça monte bien, derrière par contre, c'est moins facile, alors que jusqu'ici, les nuages se suivaient, là, à l'Ouest, y a rien et à l'Est, les nuages me semblent assez loin et surtout, pas du tout sur notre route. Le nuage se rapprochant et l'envie devenant pressante, je décide de partir dans notre axe prévu pour me soulager. Accélééré à fond, je m'éloigne de la zone turbulente du thermique pour pouvoir uriner plus facilement. Qu'est-ce que ça fait du bien tout de même !!! Allez, on se reconcentre, faut trouver le thermique et là, je sens bien le point bas ! Rien comme barbule sauf bien loin devant... Derrière, Paul suit dans la même direction! Ce qui est bien, si on se retrouve bas, on sera encore à 2 pour se sortir de là. Quelques barbules se forment un peu en avant de notre position, en dessous : un village, des champs labourés, ça devrait le faire. En arrivant dans cette zone, on sent effectivement qu'il y a quelque chose, ça monte un peu, ça bouge un peu, il doit y avoir un déclenchement quelque part, les barbules au-dessus se transforme en petit cumulus, on est arrivé au bon moment, il ne faut « que » trouver la pompe.

PARTAGE : THIBAUT VOGLET

A nouveau en zonant et en travaillant en duo, on ressort lentement dans du petit puis progressivement, dans un bon thermique au nuage. Pendant qu'on tourne au-dessus de ce village (Tagnon), nous retrouvons notre récup en radio qui nous fait le point sur leur avancement, Quentin est retourné sur site pour retenter un vol et Momo a pris place comme co-pilote dans la voiture pour aider John à nous suivre avec le livetrack. Un petit coup de booste de leur part et c'est parti pour la suite. D'où on est, on distingue la ville et la montagne de Reims, « Terre en vue, mon capitaine ». Mais pas d'excitation prématurée, il faut encore assurer jusque-là !

Gentiment mais sûrement, toujours sous ce voile qui avance avec nous, nous arrivons à notre premier objectif. De là, s'offre à moi un choix, celui de continuer sur l'axe prévu ou aller faire la balise BPC. J'ai un doute, mais je pense être passé par celle de Rethel, du coup, je choisis la première option en me disant que la BPC n'est pas l'objectif du jour. Par contre, il est temps de revoir les objectifs, Reims étant atteint, il n'est pas encore 15h, ça laisse encore pas mal de temps pour avancer. Du coup, on continue sur l'axe et direction Epernay. A partir d'ici, je me dis que ce n'est que du bonus, je suis déjà très heureux de la distance parcourue.

On continue donc vers la partie est de la montagne de Reims, les thermiques s'enchainent et nous avalons rapidement les 20 km qui nous séparent d'Epernay, deuxième objectif atteint ! A hauteur de celui-ci, nous refaisons un bon plein qui sera le plus haut du vol, nous sommes à 1630m. La masse d'air s'améliore, le voile est moins présent et ça se ressent, les ascendances sont plus puissantes et les plafonds plus hauts. Nous venons de voler 150 km en 5h de vol, la fatigue commence à se faire sentir et je commence à avoir mal dans le dos et dans la hanche gauche. Paul, quant à lui, semble aussi frais qu'à la première heure de vol, il prendra donc le lead à partir de ce point. Je me laisse guider, en continuant dans l'axe prévu, ne sachant pas où nous nous trouvons et où nous allons. Le manque de lucidité me fait perdre du temps dans les ascendances, Paul prend rapidement une transition d'avance sur moi, il est indéniablement plus efficace. Avec un léger sursaut d'orgueil, l'idée de le voir partir ne me plait pas trop, c'est alors que je ne prends plus le temps de monter au nuage et enchaîne les transitions accélérées pour rattraper mon retard.



PARTAGE : THIBAUT VOGLET

Peu de temps avant d'arriver à Sézanne, nous nous retrouvons. Etant fatigué, je contacte alors la récup pour leur annoncer que je fais un dernier plafond et que je partirai ensuite pour mon dernier glide avant de poser, la douleur dans ma hanche gauche et dans mon dos étant trop présente à mon goût. Maurice en tant que bon « récupman », refuse que je fasse ce glide et m'annonce que je suis au kilomètre 192, il m'interdit dès lors de poser avant d'avoir passé les 200 et me rappelle l'objectif de Paul, qui était Auxerre. Un bon gros booste qui fait du bien au morale mais qui n'enlève tout de même pas la douleur. Nous continuons tout de même en évitant la centrale nucléaire de Nogent. Paul est constamment plus haut et devant, je ne le rattraperai plus.

La fatigue est bien présente, je me tortille dans ma sellette pour soulager mon côté endolori. La lucidité n'étant vraiment plus optimale, je pense à chaque thermique à aller poser, mais la volonté prend le dessus lorsque le vario se met à chanter. Village par village, thermique par thermique, j'arrive jusqu'à hauteur de la Seine et d'une multitude d'étangs formant une belle zone humide au sol. Les couleurs de fin de journée associées aux reflets lumineux dans ces étangs sont magnifiques ! Je décide de lancer mon glide final au-dessus de ceux-ci et de me laisser glisser gentiment vers le plancher des vaches. Ce glide fera près de 20 km et m'emmènera à Champigny. Je retrouverai encore un thermique au-dessus de l'atterrissage mais je suis fatigué et je n'ai plus l'esprit pour enrouler.

J'atterris dans un état de bien-être total, heureux et euphorique ! Je ne sais pas quelle distance j'ai parcourue, jusqu'à ce que je lise le chiffre hallucinant de 244km et 7h59 sur le smartphone. La récup arrive 3 minutes après le poser, nous partirons ensuite à la poursuite de Paul qui ira battre le record de Belgique en réalisant un vol de 303 km !

Dans la voiture, les messages des potes s'enchaînent, nous ne nous étions pas rendus compte d'être autant suivis en direct sur le livetrack de Flymaster ! Nous sommes tous les deux sur notre petit nuage, les félicitations contribuent, elles aussi, à rendre ce vol d'autant plus magique. Ce n'est que plus tard que je me rendrai compte de la performance que je viens de réaliser ! Ces grandes distances dont j'ai souvent lu les récits et qui m'ont tant fait rêver...

Xcontest calculera une distance de 250,13 km en prenant 3 points de contournement. Ceci est donc le second plus grand vol de Belgique, en battant le précédent record de Wim de 4 km. Ce vol me permet également de prendre momentanément la première place de la Belgian Paragliding Cup.

1. Thibault Voglet [<i>ThibaultV.</i>]	366.10 p.	
2. Bernard Bar [<i>Ben.B</i>]	324.11 p.	
3. Bertrand Fontaine [<i>berfon</i>]	156.45 p.	

PARTAGE : THIBAUT VOGLET

Je tiens à remercier premièrement nos chauffeurs hors pair : John et Maurice, sans qui le retour aurait été bien plus long et pénible mais également et surtout pour leur bonne humeur et leur particulière qualité de motivateur, qui m'a été bien utile sur la fin du vol. Merci à Paul pour avoir partagé le vol et pour les bons conseils partagés durant la préparation. Merci également à Quentin qui aura été présent dans la préparation du vol et qui nous aura apporté toutes les informations nécessaires sur les espaces aériens. Merci à Antoine pour le lift de Beauraing jusque la maison ! Merci à mes proches qui me soutiennent dans ces aventures, je sais que ce n'est pas toujours simple. Finalement, merci à mes sponsors qui me permettent de vivre ces expériences inoubliables !



A bientôt, au plaf,

Thibault Voglet

La trace du vol :

<https://www.xcontest.org/world/en/flights/detail:ThibaultV./3.5.2018/08:21>

La vidéo du vol :

<https://youtu.be/3OUFbW29tX8>

Le classement de la Belgian Paragliding Cup :

<https://www.xcontest.org/bpc/fr/ranking-overall/>





HIGH FUN, LOW STRESS

L'Atlas 2 est une voile intermédiaire facile, de progression à la sortie d'école, ou pour les pilotes plus expérimentés voulant croquer en confiance et sans se prendre la tête.

EN B // 6 tailles // 55-125 kg

DISTRIBUTEUR BELGIQUE - LUXEMBOURG

Atom sarl - www.atom-paragliding.com
info@atom-paragliding.com
+32496226301 - France +33667368907

REVENDEURS

Au Fil du Vent - Thierry Moreau
B6800 Lamouline
thierrymoreau@aufilduvent.net
+32 (0) 496 226301

Confluence - Yves Borremans
B6230 Buzet - Nivelles
paraconfluence@scarlet.be
+32 (0) 478 250264

Fou d'L - Jean-Yves Squifflet
B5530 Godinne
voler@voler.be / +32 (0) 474 555961

Free to Fly - Koen Michiels
B3220 Holsbeek
info@freetofly.be / +32 (0) 496 566493

Ikarus - Cris Claessen
B9850 Hansbeke
info@ikarus.be / + 32 (0) 477 922434

Coolvision - Luk Vansand
B8400 Oostende
info@coolvision.be - / +32 (0) 476 49 70 31



GIN

LE DOSSIER SITES - BEAURAING

Voici pour cette édition d'été du FLY ! le deuxième dossier de la série dédiée à nos sites belges

Pour rappel, dans cette série, nous abordons les différents aspects de chaque site

- Les données topographiques généralement présentées dans une fiche site
- Son ou ses décollages et atterrissages officiels
- Ses modalités de fonctionnement et restrictions éventuelles
- Son aérologie particulière
- Sa position dans le patchwork des espaces aériens belges

Le but de ces articles est de présenter nos sites belges de façon moins laconique que l'habituelle fiche site que vous pouvez trouver sur différents supports et qui à la base constituait le catalogue des sites que la FBVL-BVVF avait publié il y a plus de 20 ans. Nous essaierons d'y mettre en évidence les éventuels dangers liés à ces sites, leurs spécificités, leurs qualités afin de faciliter vos choix de site de vol, et sur place vous permettre de faire de façon correcte et complète, votre analyse de l'environnement et des conditions de vol du moment. Cette série d'articles ne remplacera jamais vos propres analyses, vos choix personnels ou vos décisions. Il ne s'agit pas d'un évangile en feuillets, ni d'un recueil de recettes magiques. Elle n'engage nullement la responsabilité des auteurs ou des personnes qui y ont contribué. N'oubliez jamais qu'en tout temps un pilote sous son aile reste responsable de ses actes et décisions et doit appliquer les règles de base qui régissent le vol libre :

- **OBSERVER** le vent, les nuages, les autres pilotes...
- **ANTICIPER** l'évolution des conditions, ses propres manoeuvres, celles des autres pilotes...
- **RESPECTER** les règles de vol générales, celles spécifiques au site, la réglementation aérienne ...

De même, quel que soit le site, il est indispensable, AVANT d'y voler:

- d'être assuré en responsabilité civile pour la pratique du vol libre
- de se renseigner sur ses règles spécifiques, afin de pouvoir les appliquer
- d'aller repérer **sérieusement** le(s) terrain(s) d'atterrissage, pour éviter les mauvaises surprises
- de s'interroger si aucun autre pilote n'est présent, les conditions sont sans doute "pourries"
- de s'interroger sur ses propres capacités à gérer les conditions du moment

LE DOSSIER SITES - BEAURAING



Pour ce deuxième dossier, après celui consacré aux 7 Meuses, nous allons parler du non moins fameux site de Beauraing. Tous les pilotes belges en ont entendu parler et la plupart y ont volé au moins une fois mais sa notoriété dépasse les frontières, car de nombreux français, allemands ou encore hollandais viennent également régulièrement y voler. Ce site fort prisé et fréquenté - trop peut-être parfois - est depuis le début à la fois un site problématique, perpétuellement menacé de fermeture et un site extrêmement rentable à l'origine de records. Abordons donc pour commencer son histoire mouvementée...

Histoire

Les premières démarches pour ouvrir un site à Beauraing datent de 1988 mais à l'époque la commune refuse de déboiser le terrain convoité.

Les membres du Club Delta de Namur ne baissent pas les bras et, sous l'impulsion de Christian Courtois, négocient un terrain d'atterrissage (l'actuel terrain auxiliaire) et trouvent un autre terrain pour décoller situé juste avant le tunnel de la voie ferrée, non électrifiée à l'époque. En 1990, avec l'accord du propriétaire, ils déboisent cette parcelle pensant pouvoir ouvrir rapidement le site...

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

LE DOSSIER SITES - BEAURAING

Le premier conflit fut avec les chasseurs. L'un d'entre eux porta plainte et l'accès au bois fut interdit par la commune. Début 1991, un accord avec le propriétaire permit de contourner temporairement cette interdiction en passant sur ses terres le long de la crête et de faire les premiers vols. Malheureusement, le décès du propriétaire et la pression d'autres chasseurs rendit dès le 1er juillet l'accès au décollage à nouveau interdit.

D'habiles négociations ont cependant permis de continuer à voler sur le site et, le 6 septembre 1991, Jean Solon réalise un record de Belgique de delta en volant 97 km vers Manre en France. Il devient alors évident que ce site a un énorme potentiel pour réaliser des (records de) distances.

Malgré quelques rebondissements mineurs et deux propositions infructueuses de la FBVL pour acheter le terrain en 1991 et 1994, le site continue à être utilisé sans trop de problèmes jusqu'en 2002 lorsque la SNCB électrifie la ligne passant juste sous le décollage et se plaint à la commune du danger que cela représente (en pratique limité pour les deltas mais réel pour les parapentes) et l'accès au bois est une fois encore interdit.

Des démarches sont effectuées en 2003 auprès de la commune et des chasseurs pour trouver un nouveau décollage et le propriétaire de la parcelle comprenant les deux décollages décide finalement de donner suite aux offres d'achat de la FBVL. Il contacte le conseil et la FBVL achète la parcelle début 2006.

Le titre de propriété n'a cependant pas empêché d'autres alertes au fil des années:

- Les deux décollages ont manqué de se retrouver en zone Natura 2000 mais Jean a négocié et réussi à repousser la limite de la zone pour en exclure le nouveau décollage.
- La SNCB a voulu à nouveau interdire le décollage sous prétexte qu'il restait trop près de la ligne électrifiée mais un rapport technique et l'ajout dans le règlement de devoir partir à droite après le décollage a finalement décidé la commune à refuser cette interdiction.
- Le comportement inapproprié de certains libéristes a causé un froid avec le propriétaire du terrain d'atterrissage qui a décidé de planter du blé et donc d'empêcher les atterrissages à certaines périodes. Finalement, un accord a été trouvé avec le propriétaire de l'actuel terrain officiel.
- L'affluence des bons jours avec les voitures stationnées devant leur propriété, le trafic et les nuisances sonores (certains se sentent obligé de crier en volant) ont fini par excéder les riverains qui se sont plaint à la commune. Un terrain d'atterrissage et un parking "en haut" ont - pour l'instant - calmé la situation.

Malgré ces problèmes récurrents, la popularité du site ne faiblit pas, que du contraire. Il reste exceptionnel et il vient encore de le prouver en permettant récemment à deux de nos pilotes non moins exceptionnels - Paul Schmidt et Thibault Voglet - de battre l'ancien record de distance en parapente en parcourant respectivement plus de 300 km (à deux reprises !) et 250 km !!

Fréquentation, règlement et riverains

Les nombreux conflits qui ont émaillé l'histoire du site ont donné lieu au fil du temps à un règlement plus imposant et arbitraire que d'autres. De nombreux pilotes le trouvent - à juste titre peut-être - contraignant mais, s'il existe, c'est avant tout dans l'optique d'éviter certains excès et ainsi une nouvelle fermeture du site.

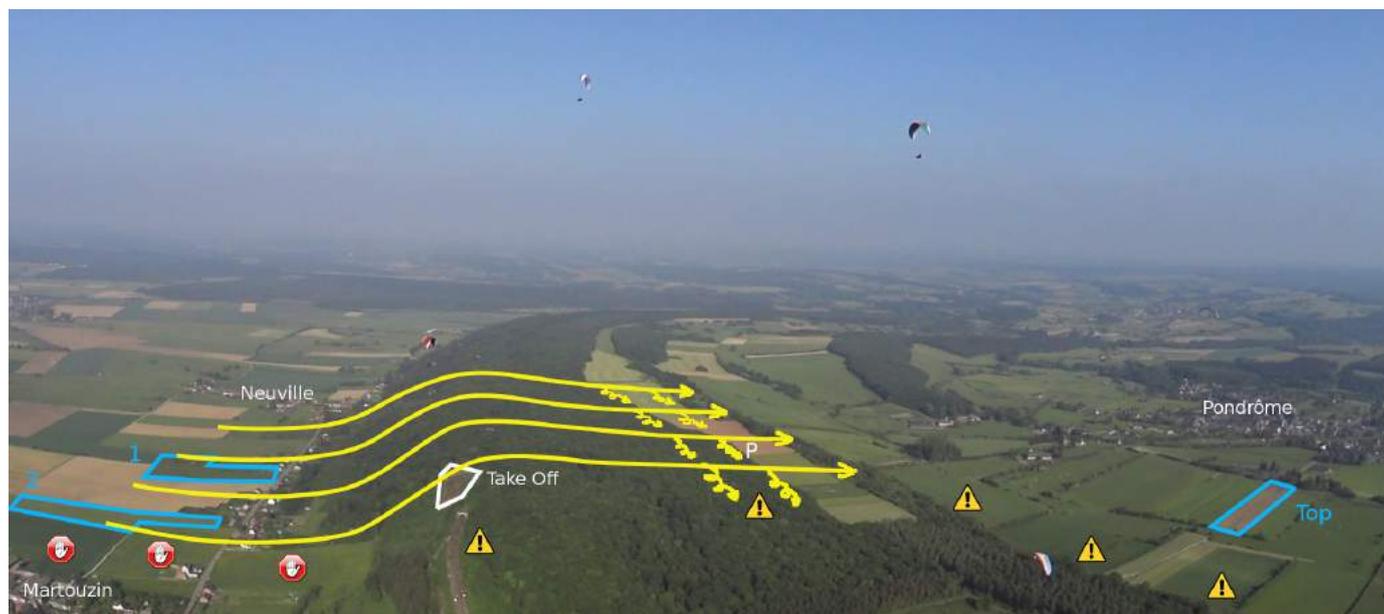
Le problème majeur à l'heure actuelle est la tranquillité des riverains. Certains d'entre eux sont plus tatillons que d'autres sur le sujet - peut-être parfois à la limite de l'excès - mais il est évident que tous souhaitent préserver une certaine quiétude et c'est parfaitement légitime. Malheureusement, on a parfois vu des comportements tout à fait inadaptés de la part de pilotes: cris, passages à ras du toit des maisons, posés n'importe où, paroles (fort) déplacées... On a aussi vu beaucoup de "je-sais-tout" ou de distraits pendus dans les arbres et ainsi provoquer des interventions des pompiers qui, comme chacun sait, ne sont généralement pas particulièrement discrets.

Enfin, la qualité du site - et surtout sa renommée - ont encouragé une fréquentation hors du commun, du moins pour un site belge. Tout le monde le connaît, il attire même des frontaliers de France, Hollande ou Allemagne. Si des gens n'ont volé que sur un seul site belge, c'est souvent à Beauraing. Ni Coo, ni les 7 Meuses ne peuvent égaler certains records d'affluence constatés à Beauraing. Un "bon" week-end, ce sont des dizaines de pilotes qui, tout au long de la journée, attendent pour décoller... et autant qui sont déjà en l'air... et quelques uns qui sont déjà partis!

On comprend donc aisément que dans ces conditions il est parfois difficile de maintenir un équilibre entre les aspirations des riverains et les nôtres. Jean Solon, Denis Lebrun et d'autres ont souvent dû, ensemble ou séparément, âprement négocier avec la commune, les riverains et les chasseurs pour préserver notre possibilité de voler. Le règlement du site ne doit donc pas être vu comme une contrainte mais plutôt comme un "guide de bonne pratique" pour limiter les problèmes.

Il convient peut-être de rappeler également ici que le respect de ce règlement est la responsabilité de TOUS. Il n'y a pas de service d'ordre à la fédé et les membres du conseil ou les responsables site ne sont pas "la police". On entend parfois (trop souvent) de courageux pilotes se plaindre des réactions négatives des gens à qui ils ont rappelé une règle; et pourtant... c'est le rôle de CHACUN de faire remarquer à quelqu'un une éventuelle infraction. Gentiment et poliment, bien entendu, et sans culpabiliser à outrance le "contrevenant", mais il faut le faire pour essayer d'induire avec le temps à la fois une meilleure connaissance des règles et une "culture du respect" bénéfique pour tous.

LE DOSSIER SITES - BEAURAING



Aérologie

La topographie simple du site, avec sa longue crête bien droite et régulière de près de 4 kilomètres faisant face à une large vallée de près de 3 kilomètres, entraîne une aérologie relativement peu complexe et saine. Un vent plus fort ou légèrement de travers sera donc - dans des limites raisonnables - souvent parfaitement toléré.

Le site est répertorié comme ayant une orientation nord, mais le relief à gauche du décollage (vers Beauraing) est plutôt globalement orienté NNO. A droite du décollage, l'orientation est la même sur un petit kilomètre puis la crête fait une courbe vers la droite pour s'orienter de plus en plus vers l'est. Avec un dénivelé très limité de 100 mètres, pas question ici d'une quelconque brise établie mais le site et ses environs sont fort propices aux déclenchements de thermiques (raison pour laquelle on adore y voler!). Les bons jours, les "cycles" réguliers vont donc provoquer des "bouffes" qui faciliteront les décollages par vent faible mais les compliqueront voire les rendront (temporairement) impossibles par vent (météo) plus fort.

Dans ces conditions de vent plus fort, il faut naturellement veiller à ne pas se laisser dériver au-dessus de la ligne de crête, sous peine de se retrouver, comme tant d'autres précédemment, pendu dans les arbres. Pour rappel (si nécessaire), lorsque l'on vole en dynamique (soaring) le long d'un relief, il faut se trouver bien DEVANT celui-ci (là où ça "porte") et non au-dessus où les "lignes de vent" (voir photo) sont horizontales et où la vitesse de ce vent est maximale (vous vous souvenez de Venturi?). Lors de conditions "vivantes", il est par ailleurs prudent de prévoir une certaine marge de sécurité car une brusque combinaison "vent météo + thermique" peut (désagréablement) surprendre. En arrière de la ligne de crête, il faut également anticiper à basse altitude des rouleaux. La plus grande vigilance sera donc de mise lorsqu'on viendra poser sur le terrain près de la chapelle; il faudra s'attendre à rencontrer des turbulences et bien tenir son aile.

LE DOSSIER SITES - BEAURAING

Par vent plus faible, lorsqu'il n'est pas possible de "tenir" en dynamique, le faible dénivelé du site impose de "choper" très rapidement un thermique de passage pour éviter le "plouf". Dans ce cas, le mieux est donc d'attendre un cycle pour décoller au bon moment. Quand? Difficile à garantir. Lorsque les arbres tout en bas de la pente commencent à (bien) bouger, puis ceux de plus en plus haut en direction du décollage, c'est en principe un bon moment pour partir lorsque la "bouffe" arrive mais bon, cela reste une indication et non une certitude. La différence entre un "tas" et un beau vol peut parfois se jouer à 2 minutes d'écart pour décoller... Par vent (légèrement) de travers, peu de remarques si ce n'est, bien évidemment, que le rendement dynamique de la pente diminuera. Par tendance "est", il peut être intéressant d'aller plus à droite jusqu'à la petite combe à environ 700 mètres du déco après laquelle la crête tourne et est donc mieux orientée.

Attention qu'une tendance "est" marquée (au-delà de NNE) avec un vent un peu fort peut rendre les décollages très techniques, voire **dangereux**. En effet, les turbulences provoquées par le rideau d'arbres à droite du décollage peuvent provoquer des fermetures en phase de décollage avec retour à la pente ou, plus "simplement", rendre impossible le passage des arbres avec pour conséquence un arbrissage en bas de la pente ou, au mieux, un posé dans le terrain "de secours" interdit (voir plus loin). De plus, tout cela mis à part, le terrain d'atterrissage peut devenir difficile à atteindre.

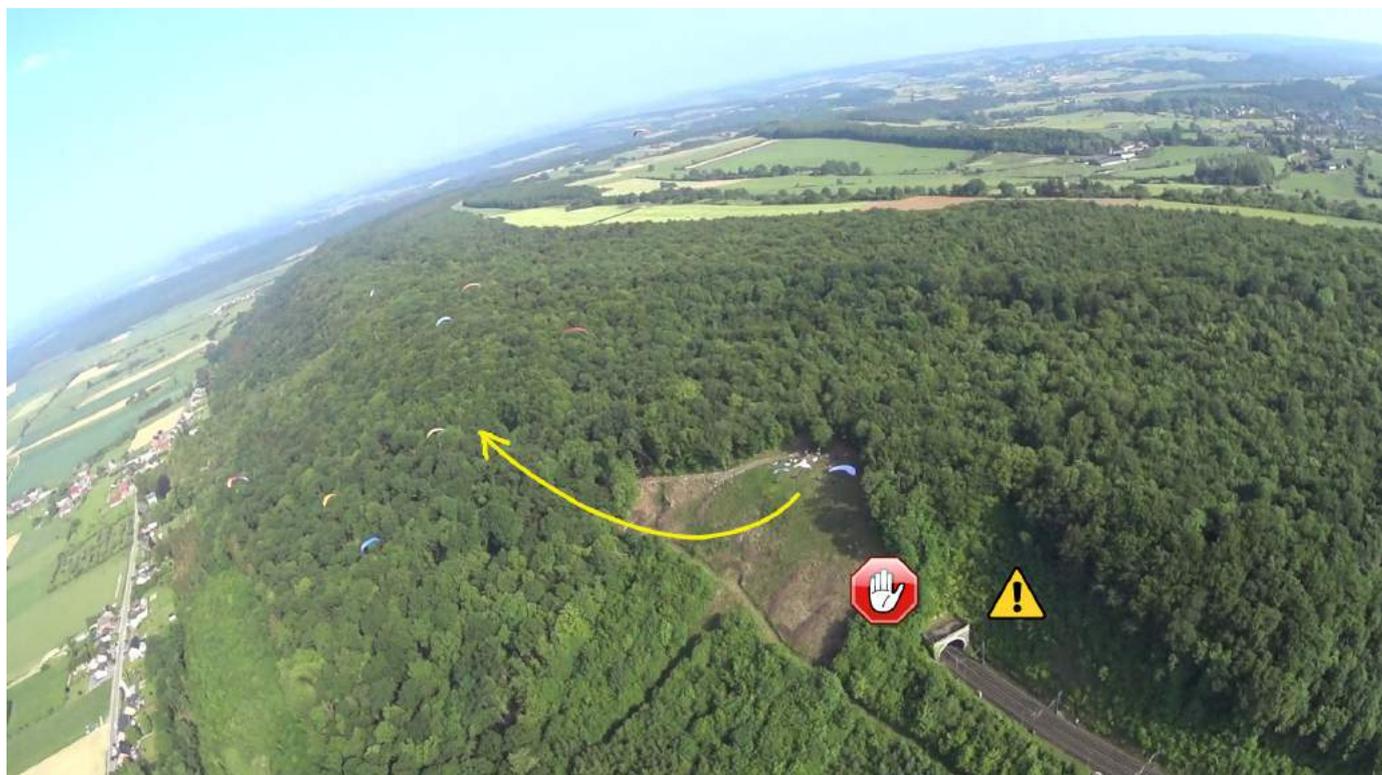
Décollage

Il est révolu le temps où il y avait des souches, des ronces et de la végétation en tout genre dans la pente. Il reste bien l'une ou l'autre bosse ou fosse mais, grâce au travail d'Alain, elle est à présent bien dégagée et il ne devrait en principe plus y avoir grand-chose à dire sur ce décollage, sauf que...

On l'a vu plus haut, le site est apprécié pour ses thermiques et la possibilité d'y voler en dynamique par vent un peu plus soutenu. Or, qui dit thermique, dit turbulences et renforcement irrégulier du vent. Lors de certains cycles, il peut parfois devenir plus technique et pourtant d'autant plus nécessaire de contrôler correctement son aile avant de décoller. Une bonne maîtrise du gonflage est donc indispensable.

Malheureusement, il est (bien trop) fréquent de voir des pilotes incapables de gérer ces conditions et qui, au mieux, doivent s'y reprendre à de multiples reprises ou se font traîner à travers tout l'espace de décollage (et les autres voiles étalées) ou, pire encore, décollent de manière incontrôlée et risquent sérieusement leur intégrité physique (et éventuellement celle des autres).

LE DOSSIER SITES - BEAURAING



On peut bien entendu aisément admettre qu'occasionnellement un pilote doive recommencer son gonflage à cause d'une clé dans les suspentes, d'une cravate, de conditions perverses et incompatibles avec un décollage en sécurité, ou même d'un doute quelconque; c'est tout à fait normal. Toutefois, le systématisme avec lequel certains pilotes enchaînent les tentatives de décollage chaotiques laisse penser que quelques séances de gonflage leur seraient bénéfiques.

Le site est indéniablement FORT fréquenté. Les beaux jours, on voit régulièrement 20 à 30 pilotes attendre pour décoller. Or, chaque tentative avortée, c'est au moins un pilote de plus qui "rate son tour" et doit patienter; faire tomber sa voile sur le voisin, c'est au moins 2 pilotes impactés; un incident plus conséquent, c'est des risques de blessures et souvent la mobilisation de plusieurs personnes pour "réparer les dégâts" (remettre les voiles, démêler le maladroite...). Il est heureux qu'à l'inverse de nombreux pilotes soient plus compétents sinon les derniers n'auraient jamais l'opportunité de voler!

Après le décollage, le règlement impose de partir à droite. Dans la très très grande majorité des cas, cela relève du bon sens, le terrain pour poser étant un peu éloigné dans cette direction et le dénivelé étant faible. Ceci étant, si on a un thermique juste devant le décollage ou si on voit les copains enrouler (et bien monter) juste à gauche... l'important est surtout de ne pas se retrouver obligé de poser n'importe où, ou pire encore: se retrouver pendu au caténaires du chemin de fer.

LE DOSSIER SITES - BEAURAING

Atterrissage de "Martouzin"

Le terrain d'atterrissage officiel (zone marquée 1 sur la photo ci-dessous) est légèrement en pente et il faut en tenir compte pour ne pas se retrouver trop "long". Il est largement suffisant pour y poser en parapente mais, à cause de cette pente, il est peut-être un peu plus technique à aborder pour les deltistes.

Pour éviter d'envenimer nos relations parfois tendues avec les riverains qui, pour certains, apprécient peu notre activité, le règlement impose certaines exigences pour y poser. Rien d'impossible toutefois et relevant pour l'essentiel du bon sens ou de la "bonne éducation". Donc, pour commencer avec les bases du civisme: ne pas hurler, laisser des débris, insulter les gens (même s'ils sont désagréables) ou faire des commentaires déplacés.



Ensuite, éviter à tout prix de passer au-dessus des maisons pour rejoindre l'atterro. C'est facile et les panneaux réalisés par Denis (un au déco et un à l'atterro) sont très complets et explicites et indiquent précisément les trajectoires recommandées (voir également la photo ci-dessus). Bien entendu, ne pas attendre la dernière minute pour se diriger vers le terrain et ainsi avoir le temps de construire une approche correcte. Lorsqu'on se retrouve à mi-pente, il devient largement temps d'arrêter de "gratter" car cela ne sert de toute manière plus à rien à part risquer de terminer dans les arbres ou les maisons et entretenir l'animosité des riverains à notre égard. Si par manque d'anticipation le survol d'une maison est indispensable, le faire en ligne droite et sans bruit.

L'approche à privilégier est une PTU main gauche en faisant sa perte d'altitude au-dessus du champ qui borde le terrain. Le mieux est sans doute de prévoir un point d'aboutissement au milieu du terrain pour pouvoir pallier aux altérations de trajectoire dues aux fréquents déclenchements thermiques.

LE DOSSIER SITES - BEAURAING

On demande également d'essayer de poser dans la deuxième moitié du terrain (la plus éloignée de la route et des maisons), histoire de ne pas venir faire une approche trop basse et risquer de déranger les riverains. Cela permet également de faire les éventuels virages supplémentaires qui seraient nécessaires au-dessus du terrain et non des maisons et de la ligne électrique. Dans tous les cas, où que l'on pose, l'important est avant tout de respecter la tranquillité du lieu et de ne déranger personne.

Atterrissage alternatif

Il existe également un terrain d'atterrissage auxiliaire "en bas", à Martouzin (zone marquée 2 sur la photo ci-dessus), qui est en fait l'ancien terrain officiel du site, du temps de l'ancien décollage. On peut toujours y poser pour autant qu'il ne soit pas cultivé ou que les cultures ne soient pas mûres (cfr règlement du site). En pratique, il n'offre que peu d'intérêt pour les parapentes mais les deltistes apprécient qu'il ne soit pas en pente. La finesse nécessaire (5) pour y arriver est sensiblement la même que pour le terrain officiel et il sera donc surtout utile pour ceux qui seront partis à gauche (ouest) du décollage sans tenir (tututut!). Dans tous les cas, ne jamais poser sur les terrains à côté!

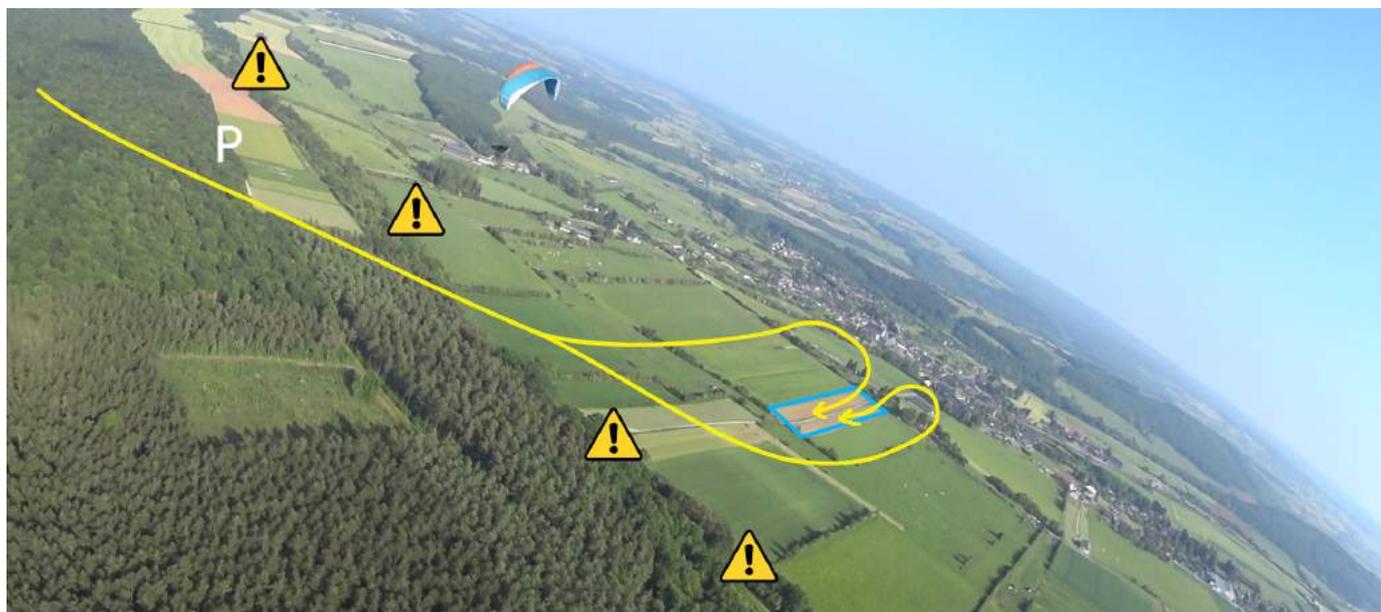
Juste en contrebas du décollage, il y a encore un terrain où il est possible - mais INTERDIT - de poser. Il faut donc tout faire pour ne pas se retrouver obligé d'arriver là. Si c'est le cas, attention que le sol est assez fort en pente et qu'il peut être vraiment difficile d'y poser. Comme ailleurs, il faudra anticiper ici des perturbations thermiques mais il faudra aussi tenir compte d'un certain effet dynamique dû à la pente assez marquée. Après avoir posé, prendre sa voile en boule et sortir au plus vite la plier ailleurs, en principe sur le terrain officiel.

Atterrissage "Pondrôme"

Depuis quelques années maintenant, nous disposons également d'un terrain officiel "en haut", sur le plateau derrière le décollage, le long de la route d'accès à celui-ci. Encore une fois pour limiter les interactions (et donc des problèmes potentiels) avec les riverains de l'autre terrain d'atterrissage, il est préférable venir si possible poser sur ce terrain situé loin de toute habitation.

Il est bien entendu que pour venir y poser, il faut pouvoir le faire en toute sécurité et donc, avant tout, gagner suffisamment de hauteur. Certains disent que 100 mètres suffisent, mais certains arrivent parfois un peu court et se font mal... Chaque pilote est seul juge de la hauteur qui lui semble suffisante, mais l'aérologie peut être surprenante (descendances, rouleaux) et il vaut mieux arriver plutôt un peu "trop" haut pour avoir plus de temps pour effectuer son approche.

LE DOSSIER SITES - BEAURAING



Le terrain étant bien dégagé, cette approche peut se faire de plusieurs manières même si, avec la chapelle et les arbres devant le terrain, une PTU est sans doute plus appropriée. Attention qu'à faible hauteur sur le plateau on se retrouve sous le vent du relief et du bois! Si le vent est un peu fort, il y aura fort probablement des rouleaux, du gradient et éventuellement des turbulences thermiques à gérer. Il est nécessaire de garder une réserve de hauteur (quitte à allonger un dernier virage) et de vitesse (tout en "tenant" sa voile).

La remontée à pied

Pour les infortunés obligés de poser en bas, la meilleure (et certainement la plus écologique) solution pour remonter tenter sa chance consiste fort probablement en une petite séance de marche. La remontée à pied ne nécessite en effet généralement pas plus de 15 minutes à la plupart des pilotes, ce qui est proche du temps nécessaire à faire le (très long) tour en voiture. Pour ceux qui ne connaîtraient pas encore le site et ne comprendraient pas bien les explications reprises dans le règlement et sur les panneaux d'information (qu'ils auront pourtant minutieusement lus !): En sortant de l'atterrissage officiel (attéro 1), prendre à gauche sur la route. Marcher 200 - 300 mètres en regardant attentivement à droite pour trouver le départ en biais (vers "l'arrière") du sentier qui mène droit au décollage. Prendre ce sentier, tout droit, c'est tout et ce n'est pas très long... bonne marche!

Liens utiles

Le règlement complet du site: https://www.fbvl.be/flying_sites/beauraing/

Un petit rappel de certaines règles: <https://www.fbvl.be/fbvl-nouvelles/rappel-beauraing/>

Un article de Denis paru en 2014 dans le Fly! n°100:

<https://www.bvfvf.be/wordpress/wp-content/uploads/2014/09/%C2%B0%C2%B0%C2%B0-Fly100-p.08-10.pdf>

LE DOSSIER SITES - BEAURAING

Remerciements

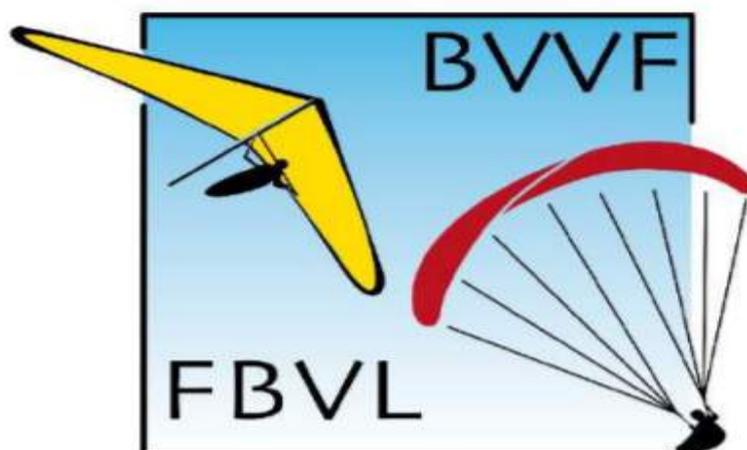
Merci à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de cet article par leurs idées, leurs critiques constructives ou simplement pour m'avoir au fil des années appris ce que j'ai essayé ici de transmettre.

Merci tout particulièrement à Jean Solon, notre secrétaire, pour sa mémoire concernant l'histoire de la fédé et des sites, ainsi que pour sa défense de celui-ci.

Merci également à Denis Lebrun pour son dévouement en tant que responsable du site, une tâche parfois particulièrement difficile et ingrate dans le cas de Beauraing.

Enfin, une fois de plus un tout tout grand merci à Alain Peraux qui nous a une nouvelle fois fourni une photo pour illustrer cet article (celle du début, près du titre) et qui continue à entretenir toujours aussi énergiquement (au point de se retrouver en bas de fourchette paraît-il!) plusieurs de nos sites de vol, dont Beauraing. Mille fois merci, Alain!

Bons vols à tous, à Beauraing et ailleurs!



Atom S.à r.l.

Vous n'avez pas pu profiter de nos derniers test days pour essayer la voile qui vous fait tant rêver,... rien n'est perdu.

Venez l'essayer sur un week end à Annecy dans les meilleures conditions et profitez du logement au sein même de notre Test Center, à 4km de l'atterrissage de Doussard.*



ADVANCE

AXIS

BGD
BRUCE GOLDSMITH DESIGN



GIN

neo



nervures



OZONE



PAPILLON PARAGLIDERS



SKYWALK
PARAGLIDERS

**Logement offert en cas d'achat*

Contactez-nous pour recevoir nos conseils ou pour l'organisation d'un essai.

info@atom-paragliding.com – www.atom-paragliding.com

Thierry Moreau : +32 496 22 63 01 ou +33 667 36 89 07

INCIDENT A BEAURAING LE 25 06 2018

La fédération a pour but d'offrir des sites de parapente à ses membres et aux membres de fédérations étrangères. C'est pour cela qu'elle négocie des sites avec différents interlocuteurs. Lors de ces négociations nous nous engageons envers des riverains et des communes où se trouvent nos sites.

Sous la menace de se faire fermer des sites, de plus en plus de membres nous demandent de faire le nécessaire pour faire respecter les règles qui sont d'application sur les sites.

Lundi 25 juin 2018, Yvan D. B., pilote non breveté se met aux arbres à Beauraing. Causant une médiatisation négative de notre sport. Alors on peut argumenter que des accidents il y en aura toujours, même avec des pilotes brevetés, ce qui n'est pas faux, cependant c'est un site fragile où il y a des règles claires. Non breveté, il n'avait pas à être là.

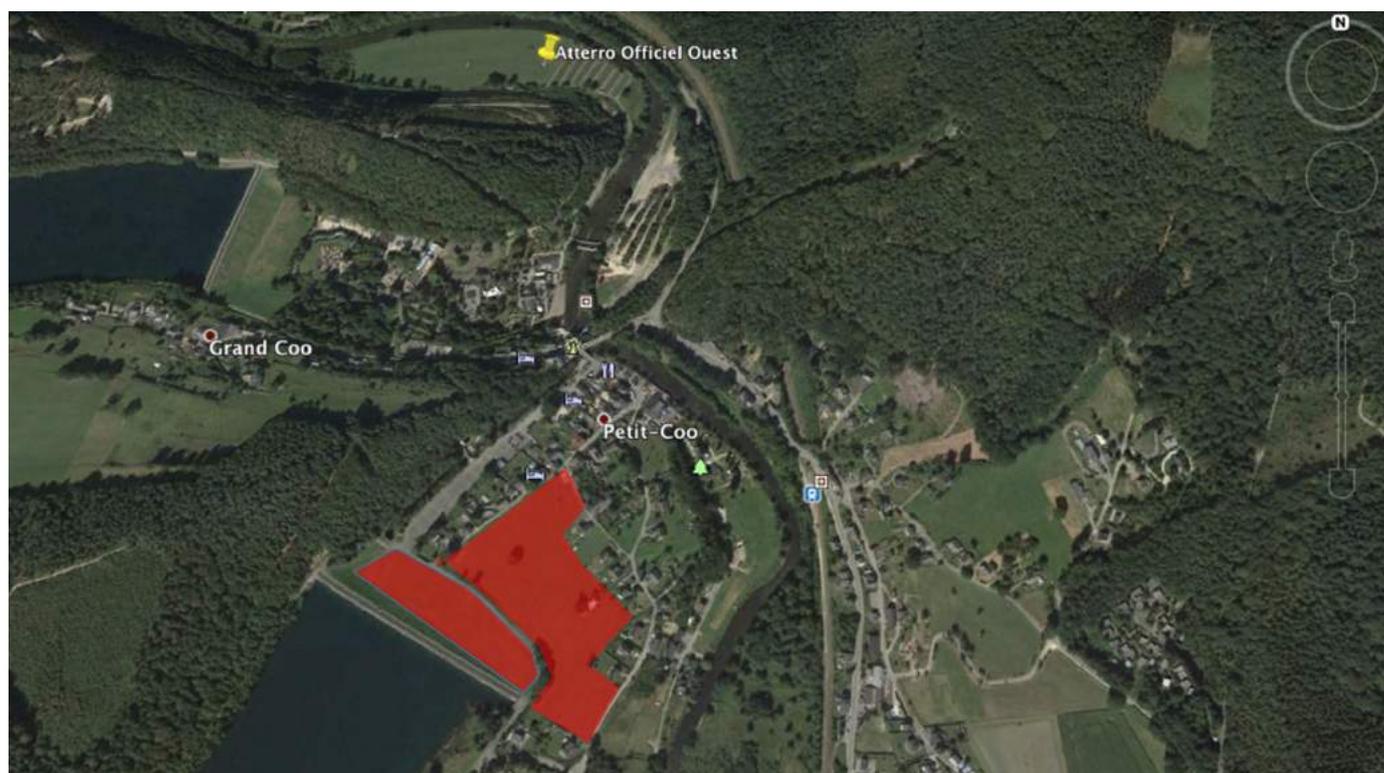
Son choix met clairement nos relations avec nos partenaires à Beauraing sous tension.

Si un tel événement se reproduit sur un des sites Belges, la FBVL se réserve le droit de déposer plainte pour toute utilisation abusive du site, qui est contraire aux conventions d'utilisation. Nous vous rappelons qu'un incident sur un de nos sites de vol doit être immédiatement communiqué à la fédération.

ZONE INTERDITE D'ATERRISSAGE A COO

Monsieur Wansard demande de ne plus atterrir dans sa grande prairie près de la digue (et du Val). Notez bien que cet atterro n'est pas officiel. Il est utilisé par ceux qui ont très soif, ce qui n'est pas notre cas.

Pèpère :) (Louis Neys)



SUR SON DOS SON PARAPENTE, SUR SON VISAGE UN GRAND SOURIRE

C'est avec sa bonne humeur contagieuse que Jason est parti il y a dix mois à la rencontre des gens. Un petit fou passionné de parapente et d'aventures humaines, ce sont les premiers mots qui viennent pour le décrire.



En juillet dernier, il a entamé son périple : un tour de France en marche et vol, en autonomie. Aujourd'hui, un détour lui a fait franchir la frontière pour goûter à la générosité Belge. Parti sans argent, sa philosophie est basée sur le partage. En échange d'un repas ou d'un lit, Jason a mille choses à offrir. De la forge à la cuisine, il est surdoué de tout ce qu'il touche et ne demande qu'à partager son savoir. Au gré des rencontres et des jolis vols, il progresse dans son aventure, chaque jour un peu plus épaté par la bonté et la générosité des gens qui l'accueillent. Et toujours, en fil rouge, le parapente.



Seul en sauvage ou sur site accompagné de locaux, il vole autant qu'il le peut. Après les côtes normandes et les vols de bords de mer, il découvre à présent les wagas sur les terrils. Attaché à montrer la bonté des gens et à prouver qu'avec le partage tout est possible, Jason raconte son aventure au jour le jour sur les réseaux sociaux. Il documente ses vols, ses rencontres, ses petits délires et toujours avec beaucoup d'humour partage son quotidien sur la route. Avec cette communauté qui le suit, il ne compte pas en rester là : c'est des projets plein la tête (long métrage, humanitaire, tour du monde ?) que Jason va continuer son voyage.

Chloé Capoulade

Photos : [Albane Buisson](#)



Thierry Moreau

Moniteur FBVL

**Détenteur de la carte
professionnelle
française**

Prochains évènements :

Stage Cross loisir : du 13 au 17 août. Encadrement Thierry Moreau & Joël Favre. Vous êtes débutant en cross. Vous avez déjà pratiqué le cross mais vous ne volez pas régulièrement. Vous voulez néanmoins vous balader en vol, progresser, prendre les bonnes décisions au bon moment, assurer votre sécurité tout au long du vol, mieux transiter, augmenter votre efficacité en montée en thermique....? Vous désirez des conseils pédagogiques avant, pendant et après les vols (GPS tracker fourni à chaque pilote pour permettre l'analyse des traces)? Alors ce stage s'adresse à vous !
Il reste quelques places.

Dolomites : du 3 au 7 septembre. Encadrement Thierry Moreau. Vous souhaitez découvrir cette merveilleuse région aux massifs calcaires, survoler les 3000 du nord de l'Italie, progresser en thermique, améliorer vos choix dans le cheminement et avoir une meilleure analyse en vol. Nous vous aiderons à bien préparer votre vol la veille et avant de décoller et à gérer votre mental et votre physique tout au long du stage et des vols.

Stage pilotage: du 8 au 11 octobre. Stage avec David Eyraud. Vous avez déjà accumulé une expérience de vol. Vous voulez vous préparer à «attaquer» des conditions de vol plus instables, plus thermiques, et donc plus turbulentes... Vous voulez aussi mieux connaître et exploiter le potentiel de votre voile, augmenter la précision de votre pilotage, accroître votre niveau de confiance, gérer et dédramatiser les fermetures de votre voile. Alors inscrivez-vous sans plus attendre.

Grands voyages itinérants : Brésil, fin novembre 2018 - Budget +/- 2500€ tout inclus*. Encadrement Joël Favre (20 ans d'expérience sur ces voyages) & Thierry Moreau.

(*Avions – encadrement 2 moniteurs – logements – repas – boissons - véhicules sur place - visites)

Petits voyages : vu la réussite des derniers séjours, nous proposerons à nouveau des séjours sur demande en Albanie, au Portugal, en Sicile ou en Corse.

Et toujours la possibilité de vous joindre à nous pour tester notre toute nouvelle formule d'encadrement « Séjours Guidés » vous permettant de voler encadré et sans stress sans pour autant devoir participer à un stage. **FORMULE SOUPLE ET ECONOMIQUE** organisable dès 3 pilotes intéressés.

Pour plus d'infos sur nos stages et voyages :
thierrymoreau@aufilduvent.net ou www.aufilduvent.net

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 05 AVRIL 2018

Présents: Philippe, Leen, Patrick, Jan, Fabian, Jean-Yves.

Excusés: Nathanael, Olivier.

- GDPR (General Data Protection Regulation)

- Responsable pour le proces 'AVG'
- Coordinateur "privacy"

Afin d'être conforme avec le nouveau règlement européen GDPR il faut :

- Décrire ce que l'on garde et d'où ça vient et comment on collecte les informations personnelles de nos membres et le publier sur le site.
- Informer les membres existants de ce l'on garde comme infos sur eux.
- Les nouveaux membres doivent être d'accord avec le disclaimer de la fédé.
- Les écoles et clubs doivent faire signer le disclaimer (et aussi pour eux-mêmes).
- Nous allons faire un PDF signable avec le disclaimer.
- Nous devons faire en sorte de ne pas publier les données (cacher les adresses mail dans un mailing par exemple).
- Fabian ajouteras le projet en Asana.

- Questionnaire FBVL

Ok pour publication.

Patrick fait un Google docs.

Le questionnaire sera anonyme.

Envoyé par Mail + rappel 5 jours.

A ajouter dans asana (Patrick).

- Asana

Nous avons fait le point et continuons à utiliser Asana pour le moment.

- Respect des règles sur les sites

Beauraing sera le prochain site à la loupe dans le Fly.

Nous allons insister pour que les pilotes rapportent les infractions constatées à la fédé afin que nous soyons au courant et que nous puissions prendre nos dispositions par rapport aux pilotes en défaut.

- Brevets approuvés :

Jean-Claude Bodart obtient le brevet d'Aide-Moniteur de delta limité à l'école de Tom Haagdorens.

Il faudra qu'il organise un examen pratique.

Rapporteur : Jean-Yves.

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 03 MAI 2018

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

Excusé: Philippe Mal, Leen Mortier, Patrick Brison.

- Félicitations

A Philippe Mal (membre du conseil) qui est devenu papa d'un nouveau membre de sa famille, sa fille Pauline. Maman, Pauline, Guillaume et papa se portent bien.

A Paul Schmit et Thibaut Voglet pour leurs vol de distance en parapente de respectivement 303 km en 243 km, volé le mercredi 2 mai au départ de Beauraing.

- Championnat de Belgique de Delta 2018

Le Championnat de delta qui aurait eu lieu cette année à Tolmin du 2 au 6 juillet a été annulé. Un trop petit nombre de pilotes belges pouvaient être présent dans cette période. Les frais qui ont déjà été faits (120 + 68 €) seront remboursés puisqu'ils seront comptés dans le budget de sponsoring prévu de 250 €.

- Incident à La Roche

Plusieurs vaches ont été effrayés par un parapentiste qui les survolait à basse altitude et se sont échappés de leur champ. Tous les animaux, sauf une, ont pu être ramenés par la police. Une vache a été retrouvée au bord de la route avec 2 pattes cassées et a dû être achevée.

Le parapentiste responsable s'est vite déguerpi sans laisser son identité. A cause de cet acte notre fédération va devoir payer les dégâts de presque 1000 €. De l'argent qui ne peut pas être consacré à d'autres fins, dommage. Donc voici un appel à tous qui pourraient nous fournir plus d'informations.

- DGTA

Nous allons envoyer un mailing concernant une campagne de l'EASA et de la DGTA sur les violations de l'espace aérien, aux membres. On demandera à Jean de rédiger un texte.

- GDPR

L'utilisation des données des membres sera très fortement régulé au niveau européen (https://www.groups.be/1_87037.htm). Bien sûr nous n'allons jamais divulguer les données de nos membres ou les utiliser à mauvais escient. Cela ne s'est jamais produit dans le passé et cela ne se produira jamais.

Une déclaration de renonciation sera établie, pour ce qui est du contenu, Jean-Yves s'informerera auprès de l'Aéroclub (<http://www.belgianaeroclub.be>) et l'EHPU (<http://www.ehpu.org>). Nous voulons nous aligner autant que possible.

Nous enverrons cette déclaration par mail à tous nos membres existants concernant l'utilisation ou la non-utilisation de leurs données. En absence de réponse des membres on estimera qu'ils approuvent le contenu.

A de nouveaux membres on soumettra immédiatement une déclaration concernant l'utilisation de leurs données, avec laquelle ils peuvent se déclarer d'accord.

A une cinquantaine de membres près, nous pourrons joindre tous les membres via e-mail. Les autres membres seront contactés par lettre.

On enverra une proposition de déclaration aux clubs et écoles afin de garder tout le monde le plus que possible sur la même ligne et pour éviter des ennuis.

- Panneaux d'information sites

Olivier a établi le lay-out pour une douzaine de sites. Pour les espaces aériens, le texte est rédigé en Anglais afin que les pilotes étrangers puissent également être informés correctement. Fabian donnera l'attention nécessaire au texte en Anglais et en Néerlandais. Tous les membres du conseil reverront les lay-out.

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 03 MAI 2018

- Fly!

Une proposition a été faite à l'Aéroclub pour rassembler toutes les magazines dans une édition commune en papier.

Le topo sites parlera cette fois-ci de Beauraing (éventuellement en comparaison avec Rochefort). Nathanaël écrira un texte.

Nous recevons trop souvent des plaintes et ceci menace nos sites.

Fabian rédigera un texte de sensibilisation afin d'interpeller, comme première action et en tant que collègue, les pilotes qui sont en infraction concernant leur comportement et les conséquences possibles. Nous avons tous une responsabilité à prendre. En deuxième instance on demandera de transmettre à la fédération les données et actes des pilotes qui transgressent malgré tout encore les règles afin d'établir une plainte officielle.

Nathanael va demander aux pilotes, qui participent aux Championnats d'Europe, de faire un récit d'une demi-page sur la compétition.

- "Guest License" autrichien

En ce moment, si on passe auprès d'une école autrichienne pour obtenir l'autorisation, celle-ci n'est valable que localement où on la prend.

Il y a un accord de prévu pour obtenir une licence de vol pour toute l'Autriche pour 30€/année et une durée de 365 jours, formation supplémentaire.

Evidemment vous pourrez toujours encore choisir entre l'option payante et l'option gratuite.

- Cours de réglementation aérienne

Appel à tous les membres: nous cherchons des personnes avec de bonnes connaissances sur la réglementation aérienne afin de renouveler le cours et l'examen actuel. Merci pour votre contribution !

- Brevets

- Jean-Claude Bodart obtient le brevet d'Aide-Moniteur delta limité à Trike Valley et peut continuer sa formation pour le brevet de moniteur chez Trike Valley (Tom Haagdorens).

- Rudi Roelens a réussi son examen pratique pour le brevet d'Aide-Moniteur de parapente avec Koen Michiels. Il obtient donc son brevet définitif d'Aide-Moniteur de parapente.

- Arnold Van Remoortere est accepté comme formateur pour treuilleurs.

- Sergiu Enea obtient le brevet d'Observateur de parapente.

- Bert Adams peut faire sa formation pour le brevet de Pilote Biplace de parapente chez Airsport.

- Côme Oldenhove peut faire sa formation pour le brevet de Pilote Biplace de parapente chez Fou d'L

- Steven Vermeulen peut faire sa formation de Pilote Biplace de parapente chez Airsport.

- Outil fonctionnement interne conseil

Un mode d'emploi est en cours d'élaboration pour l'outil online Asana qui sert à améliorer le fonctionnement interne. Jan s'en occupe.

ean-Paul Goffaux

COMPTE-RENDU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 18 JUIN 2018

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

Excusé: Jan Lauwers.

Invité: Jean Solon.

- Meeting moniteurs

Les moniteurs ont continué leur travail sur les nouveaux brevets.

Ils préparent un carnet de vol reprenant les compétences pour les brevets mais aussi un peu de théorie.

Ils aimeraient revoir le cours et examen de réglementation aérienne. Si vous voulez y participer, merci de prendre contact avec la fédé.

- Fly!

Nous allons essayer de sortir un numéro pour la fin du mois.

Le conseil essaye de faire le nécessaire rapidement.

- Championnat d'Europe de parapente

Lors du BPO tous les participants au championnat d'Europe seront présents.

Ce sera le moment pour la fédé de les rassembler en vue de préparer cette compet.

- Agrégation Mousquet'air

Le conseil agréé ce nouveau club, il sera repris dans la liste des clubs agréés sur le site FBVL.

- Guest card Autriche

Jean va faire une publication à diffuser par mail aux membres.

Ceux qui veulent une guest card pour l'Autriche peuvent passer par le secrétariat afin d'avoir les détails pratiques.

- Communications de sécurité et sites

Il sera proposé de les diffuser aussi aux responsables de clubs afin que eux puisse aussi juger de l'importance de le faire suivre à leurs membres.

- Bourse Aventura

On proposera aux écoles d'y participer.

- Travaux Rochefort (réparation du tremplin delta)

Les (petits) frais pour la réparation du tremplin sont approuvés.

- Congés Jean

Demande de congé de Jean du 16 juillet au 14 août. Le Conseil approuve.

- Brevets et demandes de formation

- Jean-Claude Bodart obtient le brevet d'Aide-Moniteur delta (définitif).

- Nicolas Annys peut faire sa formation pour le brevet de Pilote Biplace de parapente chez Airsport.

- Olivier Duplicy peut faire sa formation pour le brevet de Pilote Biplace de parapente chez Fou d'L.

- Tim Stoelzaet peut faire sa formation pour le brevet de Pilote Biplace de parapente chez Ikarus.

COTISATION ET ASSURANCE FBVL 2018

	<u>Sans assurance (1)</u>	<u>Avec assurance (2)</u>
Membre normal	65 €	90 €
Première affiliation	50 €	75 €
Après le 31 août 2017	20 €	45 €
Supplément Fly! papier	+ 35 €	+ 35 €
Assurance RC passagers biplace (3)		+ 50 € / + 150 € / + 300 €
Assurance moteur auxiliaire (4)		+ 25 €

(1) La carte de membre n'est délivrée que si vous 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 2017 au 31 décembre 2018. Pour les couvertures voir le point (5) ci-contre.

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

(3) Assurance Responsabilité Civile complémentaire (en plus de la cotisation avec assurance de base) vis à vis de tiers transportés, jusqu'à 325.000 € par passager (sans franchise), avec responsabilité civile « admise » jusqu'à 114.500 € et frais premiers secours pour passagers jusqu'à 10.000 €, uniquement pour les pilotes détenant le brevet FBVL de Pilote Biplace lors de vols biplaces non-commerciaux. Cette assurance peut être prise par aile/voile, avec la possibilité d'assurer plusieurs Pilotes Biplace brevetés par la FBVL volant sur cette même aile/voile. Prime par aile/voile : 300 €, par pilote individuel : 50 €.

Le biplace non-commercial avec (et sans) moteur auxiliaire est couvert pour les détenteurs des brevets FBVL de Pilote Biplace ET de Pilote XC, en payant l'assurance moteur auxiliaire (voir (4)) et une surprime de 150 €, donc un supplément de 175 € (delta) ou de 225 € (paramoteur dorsal).

(4) Assurance complémentaire (en plus de la cotisation et l'assurance normale) uniquement pour Pilotes XC brevetés. Moyennant le supplément de 50 €, la FBVL règle votre cotisation à la Fédération Belge de Paramoteur (FBPM), mais il faudra compléter vos données sur le site FBPM. 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) ASSURANCE

AVIABEL, Avenue Louise 54, 1050 Bruxelles, TEL: 02 349 12 11.

Responsabilité Civile pour la pratique du vol libre:

Couverture maximale: 1.600.000 €.

Franchise dégâts matériels: 150 €.

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

Dégâts corporels suite à un accident de vol libre:

Décès de l'assuré: 3750 €.

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

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

Frais de recherche et de sauvetage de l'assuré jusqu'à 3000 €.

Extension territoriale:

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

PAYEMENT UNIQUEMENT PAR VIREMENT AVEC MENTION COMPLETE DU NOM ET DE L'ADRESSE SUR LE COMPTE
FBVL: ING 310-0902218-10 - IBAN: BE41 3100 9022 1810 - BIC : BBRU BEBB
 Couverture par l'assurance dès paiement de la cotisation, l'extrait de banque faisant foi.

COUVERTURES COMPLÉMENTAIRES POSSIBLES À L'ASSURANCE DE BASE FBVL

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

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

COUVERTURES EN CAS DE DÉCÈS OU DE DÉGÂTS CORPORELS SUITE À UN ACCIDENT DE VOL LIBRE

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

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

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

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

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

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