

Fédération des Clubs Francophones de Vol à Voile



Rapport moral

Année 2018

Table des matières

INTRODUCTION	2
POURQUOI LA FÉDÉRATION DES CLUBS FRANCOPHONES DE VOL À VOILE ?	4
APPROVAL TRAINING ORGANISATION (ATO 326)	6
LICENCES PART 66 L	9
ESPACE AÉRIEN	12
LE VOL À VOILE, ÉGALEMENT UNE DISCIPLINE SPORTIVE	14
PROMOTION DU VOL À VOILE	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
SERVICES DIVERS FOURNIS AUX MEMBRES DE LA FCFVV	17
QUI FAIT QUOI AU SEIN DE LA FCFVV ?	18

Chers Membres,

Depuis que, j'ai accepté la présidence de la FCFVV, en octobre 2018, je puis vous affirmer que le travail fait par mon prédécesseur Monsieur Philippe Honoré et son équipe a été d'une grande qualité et nous a permis à tous de continuer notre belle activité dans les meilleures conditions.

En tant que nouveau président, je souhaite évidemment la consolidation des actions menées dans les différents domaines que vous connaissez tous en essayant d'apporter ma contribution sur certains éléments qui nous permettront de continuer à avancer encore dans la bonne direction.

Nous défendons concrètement les intérêts de tous, et ce grâce à de nombreux bénévoles du régional à l'international.

De plus en plus le vol à voile est considéré à juste titre comme une excellente école de formation au pilotage et à la décision. Il suffit d'être attentif à l'actualité pour s'en rendre compte.

Force est de constater que tout ce qui est formation de base au vol à voile fonctionne bien, nous devons cependant, en tant que fédération sportive nous atteler au développement du sport en lui-même et avoir des ambitions concrètes sur ce plan.

Je souhaite pour l'année 2019 travailler avec vous sur les points suivants :

- Sécurité. Un grand pas en avant a été franchi avec la concrétisation du projet FLARM dont la plupart des planeurs de la FCFVV seront équipés en 2019. Nous sommes au début de saison soyons vigilants.
- C'est en développant au sein des clubs une activité structurée du vol à voile de campagne structurée avec des instructeurs dédiés à cela, que nous aurons plus de membres. Je sais parfaitement les arguments que certains m'opposeront à ce sujet, mais nous ne pouvons pas apprendre à des marins à naviguer en restant au port... Je souhaite établir au sein du CA une commission qui prendra en charge ce développement en y intégrant également le vol à voile pour les pilotes paraplégiques qui doivent, eux aussi, pouvoir faire du vol à voile de campagne.
- Revaloriser les brevets FAI, qui sont une parfaite forme de progression et donnent un objectif concret aux pratiquants.
- Favoriser les jeunes compétiteurs. Ils seront l'image de notre sport dans l'avenir.
- Communication. Plateforme centralisatrice au niveau de la gestion, nouveau site web et actions sur les réseaux sociaux.

La route paraîtra encore longue à certains, c'est pourquoi nous avons besoin de vous, et des forces vives des membres de vos clubs.

Bonne lecture.

Patrick Stouffs
Président

Pourquoi la Fédération des Clubs Francophones de Vol à Voile ?

Une Fédération des Clubs francophones de Vol à Voile... mais pour quoi faire ?

« *Se fédérer* » signifie se mettre ensemble pour représenter et défendre des intérêts communs...

Suite à la régionalisation du pays, le Vol à Voile s'est scindé en 3 fédérations : la FCFVV en Fédération Wallonie-Bruxelles, la Liga en Flandre et les Belgian Air Cadets pour la Défense. Ces 3 fédérations sont membres de la Fédération belge de Vol à Voile (FBVV), elle-même membre de l'Aéro-Club royal de Belgique (ACRB) qui regroupe les autres disciplines de l'air. Les Fédérations interviennent comme interlocuteurs directs avec l'Administration de la DGTA (autorité officielle qui gère l'aviation en Belgique) et constituent une sorte de contre-pouvoir vis-à-vis de certaines décisions des Administrations. Ensemble, nous sommes plus forts pour parler d'une seule voix et défendre vos intérêts...

Que fait concrètement votre Fédération pour le Vol à Voile francophone ?

- Nous représentons les 9 clubs francophones et défendons vos intérêts de pilotes auprès de la FBVV, de l'ACRB et de la DGTA.
- Nous travaillons comme Fédération sportive reconnue par l'Adeps qui octroie des subsides à vos clubs pour l'achat de matériel sportif, des subventions pour des compétitions, voire pour d'autres activités promotionnelles...
- Nous informons les dirigeants de vos clubs des nouveautés en matière de réglementations et dispositions éventuelles à prendre.
- Nous gérons et finançons la nouvelle école « ATO fédérale 326 » qui a été créée pour répondre aux exigences européennes de l'EASA en matière de licences. De cette ATO, dépendent désormais tous les instructeurs et les examinateurs de vos clubs qui sont responsables de la formation ainsi que du maintien et du renouvellement de vos qualifications. Pour assumer leurs fonctions, qu'ils exercent bénévolement à votre service, ils devront en outre prendre part à des recyclages périodiques et il nous paraît normal que le coût de renouvellement de leur qualification soit pris en charge par notre Fédération.
- Nous organisons un Symposium annuel qui permet aux pilotes de se retrouver et de se tenir informés des nouveautés de notre sport.
- Nous mettons une balance agréée par la DGTA à disposition de vos clubs pour la pesée des planeurs, nous faisons imprimer vos carnets de vols, nous développons des supports de cours pour vos instructeurs, ...
- Nous accordons à vos clubs des prêts sans intérêt pour l'achat de matériels divers.
- Nous octroyons des subsides aux compétiteurs de haut-niveau et aux jeunes espoirs.

- Nous apportons notre aide et des subsides à l'organisation des compétitions de Vol à Voile organisées sur vos aérodromes.
- Nous participons à des actions de promotion du Vol à Voile dans le cadre du recrutement de nouveaux pratiquants.
- Nous disposons de délégués qui interviennent utilement dans différentes instances officielles :
 - À la Commission sportive de l'ACRB pour l'homologation officielle de vos brevets et des records FAI.
 - Au BELANC (Belgian Airspace and Navigation committee), chez Belgocontrol et chez Comopsair pour la défense et l'amélioration de l'espace aérien dont vous pouvez profiter.
 - À l'EGU (European gliding union) pour la défense du Vol à Voile au niveau européen.
- Nous intervenons dans le choix des contrôleurs techniques francophones en vue de leur agrégation par la DGTA pour l'inspection des planeurs immatriculés en Belgique.

Afin d'assumer ses missions, nous devons, comme toutes les fédérations sportives, pouvoir faire face à des charges financières. Les services dont toute notre communauté vélivole bénéficie, justifient une cotisation annuelle minimale, de la part de chaque pilote membre d'un club affilié.

Veillez croire en la volonté et au dévouement de vos représentants au sein de la FCFVV de continuer à se battre pour la survie de notre passion. La valorisation des services dont chacun d'entre vous bénéficie par l'action de nos bénévoles, dépasse largement le prix de la cotisation qu'il vous est demandé de verser sur le compte de votre club au profit de la Fédération.

Approval Training Organisation (ATO 326)

Pour 2018, les enjeux de l'ATO, ont consisté dans la mise en place d'un suivi efficace afin de pouvoir répondre aux obligations liées au mode de fonctionnement imposé par la réglementation EASA et de préparer l'éventuel transformation en « Declared Training organisation » (DTO).

L'essentiel des initiatives ou efforts reposant sur quelques bonnes volontés les enjeux de l'ATO n'ont été que partiellement rencontrés et les efforts de coordination devront être poursuivis en 2018 tant que nous ne serons pas passé en DTO.

Trois points essentiels ont particulièrement retenu l'attention en 2018 :

1. Remplacement du Safety Manager et Compliance manager

Les titulaires de ces fonctions essentielles au sein de l'ATO ayant soit démissionnés soit demandés à être relevés de leur fonction, le CA de la FCFVV a fait un appel pressant auprès des présidents de club afin de trouver des candidats.

La fonction de SAFETY Manager a été reprise par Mr. Patrick Stouffs, instructeur et Président de la FCFVV. La candidature soumise à approbation de la DGTA fin octobre 2018 n'est toujours pas actée par l'administration à fin janvier 2019.

La fonction de Compliance Manager a été reprise ad intérim par l'Accountable Manager R. Verhegghen et est dans la même attente d'approbation par la DGTA

Le problème, même si temporairement résolu, reste donc entier et lié au choix futur qui sera retenu dans le futur entre ATO et DTO.

2. Bilan chiffré de l'ATO après trois années

L'ATO est en régime de croisière et sur trois années nous pouvons tirer un premier bilan chiffré

- Le staff « instructeur »

	F(I)S	Inclusive	
		FI(S)TMG	Examineurs
EBSH	30	16	3
EBTY	13	2	7
EBTX	8	4	3
EBNM	11	4	5
Total	62	26	18

Suite au 1^{er} renouvellement des qualifications de septembre 2017 à octobre 2017 et des 23 non-renouvellements pour raisons multiples (décès, maladies, intérêt) le nombre d'instructeurs actif s'établit à 62 (dont 26 instructeurs qualifiés également en TMG et 18 examinateurs). Ceci est un sujet de préoccupation car seuls 10 nouveaux instructeurs ont été formés sur trois ans.

Fin 2018 un refresher « examinateur » et un cours pour candidats a été organisé conjointement avec la Liga et les BAC. La matière a été dispensée par MM Pihard et Vandendaele les deux « senior examiner » membres FCFVV/ATO326. Mr Verhegghen s'est présenté comme candidat FE(S) et Mr Dormant comme FEI(S).

Le nouvel Head of training Mr Patrice Vandendaele a pris ses fonctions en 2018 et a introduit quelques modifications au manuel de formation de l'ATO qui sont toujours en attente d'approbation par la DGTA depuis novembre 2018.

- Les formations

Le tableau ci-dessous donne les formations pour la SPL /LAPL en dehors des extensions de qualifications. Au total on peut cependant évaluer à près de 500 les formations dispensées sur les quatre antennes, incluant l'écolage de base mais aussi les formations pour l'extension à des qualifications additionnelles, dont notamment les formations TMG qui ont le vent en poupe.

SPL/LAPL formation de base

Année	# Elèves	Licences	Abandon	En cours
2016	128	15	91	15
2017	142	7		25
2018	116	16	?	35
TOTAL	386	38		75

Le taux d'abandon en écolage de base est difficile à estimer mais semble élevé même si constant

- Les licences et examens pour la licence :

Une réunion a eu lieu avec la DGTA le 12/12/2018 qui a permis de faire valoir un certain nombre de considérations sur les examens de licence et d'obtenir quelques chiffres. La DGTA planche actuellement sur la refonte de ses questions 'examen. C'est un dossier à suivre de près en 2019 avec nos collègues de la LIGA et des BAC avec qui nous entretenons une collaboration étroite.

38 Licences nouvelles ont été délivrées sur trois ans. Le tableau ci-dessous donne le relevé des examens qui ont été présentés par des élèves par date d'examen. Trois séances sont organisées par année à la DGTA.

	30-04- 2016	13-04- 2017	6-07- 2017	31-08- 2017	8-11- 2017	12-04- 2018	05-07- 2018	21-10- 2018	
Total	16	10	10	3	1	21	10	0	71
Réussites	11	5	6	3	1	12	3	0	41
Echec	0	5	4	0	0	9	7	0	25

3. Passage en DTO

La lourdeur du système ATO a amené l'EASA à se pencher sur une formule répondant aux critiques tout en gardant les principes de l'ATO en termes de contenu de formation, de moyens adaptés de politique de sécurité et de traçabilité de l'activité. Ces travaux ont débouché sur la formule dite DTO pour « Declared Training Organisation » moins lourde que l'ATO qui serait possibles dès le 8 avril 2019

Les textes sont finalement parus dans le **RÈGLEMENT (UE) 2018/1119 DE LA COMMISSION du 31 juillet 2018**. La FCFVV est devant le choix important de savoir s'il faut maintenir l'ATO ou passer sous une formule DTO. Une analyse exhaustive a été réalisée par l'AM sur les différentes options possibles avec leur avantages et inconvénient et une recommandation de passage en DTO a été présentée aux différents responsables des clubs début décembre 2018. A l'unanimité les clubs représentés ont émis un vote favorable de passage en DTO « fédérale ». C'est aussi le choix de la LIGA et des BAC

Des contacts pris avec la DGTA en vue de l'introduction du dossier de transformation ont révélé une interprétation divergente des textes européens par la DGTA qui estime qu'une structure « fédérale » comme en ATO n'est pas possible en DTO. Une contre-argumentation conjointe LIGA/FCFVV a été envoyée à la DGTA fin janvier 2019 et est en attente de réponse.

2019 sera donc une année charnière en fonction des options qui seront prises. Dans l'intervalle, l'ATO fonctionnera comme précédemment avec pour objectif l'amélioration de la coordination entre les différentes antennes et résolution/ amélioration de divers points non encore au point tels le Compliance monitoring et la remontée d'information. Lors du symposium de février 2019, un « safety board » et une réunion des instructeurs sera déjà organisée dans ce sens

R.Verhegghen

AM ATO 326

Maintenance des planeurs - Part 66 L

Vu les évolutions majeures en cours, un point complet (historique de la problématique et évolutions 2018) est fait sur ce sujet particulier.

Historique

Depuis 1975, la maintenance des planeurs immatriculés en Belgique est une responsabilité de l'Aéroclub Royal de Belgique (ACRB) en étroite collaboration avec la Fédération Belge de Vol à Voile (FBVV).

En 1988, une adaptation du système de maintenance par la FBVV a mené à l'édition d'un nouveau Certificat de Navigabilité. Le 7 décembre 1988, le Comité de Gestion de l'ACRB, sur requête de la FBVV, a repris le système de contrôle adapté dans la réglementation vol à voile. L'exécution pratique a été confiée à la FBVV avec possibilité de délégation à la Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs (LVZC) et à la Fédération des Clubs Francophones de Vol à Voile (FCFVV). Le nouveau système a été mis en application le 1 janvier 1989.

Quelques petites modifications ont été entérinées par l'ACRB le 9 septembre 1992. Par mesure d'ordre, une Note Technique complète a été à nouveau publiée sous le numéro TN 01/92. Elle est entrée en vigueur le 01-10-1992.

En 1999, le document "Certificat de Navigabilité" a été adapté pour un traitement automatique. La première version du "Manuel d'Organisation pour le Contrôle technique des Planeurs (en abrégé « MDO ») a été approuvé par la Commission sportive de l'ACRB le 14 décembre 1999. Il entra en vigueur le 1 janvier 2000 et remplaça la "TN 01/92" datée du 1 octobre 1992.

Avec l'arrivée des réglementations européennes, le MDO ACRB a de nouveau été adapté afin de lancer une période de transition pour nos contrôleurs techniques (disposant toujours d'une attestation de qualification nationale ACRB), en attendant le passage complet en licence européennes (Part 66 Light). Les reconnaissances nationales et privilèges des CS (= personnel de certification – contrôleur technique) d'application étaient toujours ceux qui sont définis dans le MDO-ACRB du 14/12/1999 et validés par la DGTA. A partir de ce moment, le service technique de la DGTA est rentré dans la boucle du contrôle des planeurs immatriculés en Belgique par les contrôleurs techniques ACRB/FBVV, pour la délivrance de Certificat de Navigabilité (CN) et de Renouvellements de Certificat de navigabilité (Airworthiness Review Certificate - ARC) aux normes EASA.

En octobre 2015, après concertation avec la DGTA, il fut décidé d'actualiser le MDO-ACRB et de l'orienter vers les conditions qui seront applicables pour la délivrance future des Part 66-Light. Il s'agit ici de se préparer à la conversion des reconnaissances nationales vers les licences Part 66-Light.

Evolutions 2018

L'EASA a décidé en 2018 que la procédure de conversion des attestations de qualification nationales (ACRB) des contrôleurs techniques en licences PART 66 Light (EASA) POUVAIT commencer le 01 octobre 2019 et DEVAIT être réalisée pour le 01 octobre 2020.

En octobre 2018, un groupe de travail conjoint ACRB/FBVV – DGTA a été mis en place avec trois missions :

1. Finalisation du Manuel d'Organisation pour l'Entretien des Planeurs (MDO) de l'ACRB et validation par la DGTA, afin de faciliter la conversion future en PART 66 L
2. Passage des contrôleurs techniques en attestation de qualification ACRB quasi conformes aux futures licences PART 66 L
3. Développement du système de formation futur des personnels de certification, aux normes EASA

A partir du 01 octobre 2020, les contrôleurs techniques ACRB prendront la dénomination officielle de personnel de certification (Certifying Staff- CS) EASA, et disposeront de la licence PART 66 L reprenant les privilèges auxquels ils peuvent prétendre sur base de leur expérience avérée et objectivée.

La première mission a été rondement menée et a conduit à la validation du nouveau MDO par la DGTA le 16 janvier 2019. Le travail de préparation était en cours à la FBVV depuis 2015 déjà. Le nouveau MDO reprend notamment la nouvelle attestation de qualification ACRB qui sera délivrée à partir de juin 2019. Cette attestation reprend les modules suivants :

Module A - cellule – bois/tubes en acier et toile, avec une limitation de qualification « Major structural repair »

Module B – cellule – composite, avec une limitation de qualification « Major structural repair »

Module C - cellule – métal, avec une limitation de qualification « Major structural repair »

Module D – instruments et appareillage électrique, avec une limitation de qualification « Opening » et une limitation de qualification « Overhaul »

Module E - Moteurs avec une limitation de qualification « Carter opening » et une limitation de qualification « Overhaul »

La nouvelle version du MDO reprend également les exigences liées au renouvellement des attestations de qualification, ainsi que le programme et la procédure de formation de nouveaux contrôleurs techniques ACRB avant le passage définitif en licences PART 66 L.

La seconde mission, toujours en cours, a commencé il y a plusieurs années déjà puisque les contrôleurs techniques ont été priés de tenir à jour un logbook recensant toutes les prestations qu'ils ont réalisées comme contrôleurs techniques, que ce soit des inspections ou des réparations mineures ou plus importantes. En outre, chaque contrôleur doit garder trace de formations ou stages qu'il aurait suivi afin de prouver son expérience dans des domaines particuliers.

D'ici juin 2019, le logbook et la documentation pertinente de chaque contrôleur seront analysés par les responsables du système ACRB afin de déterminer les qualifications qui seront reprises sur les attestations de qualification ACRB qui seront délivrées en juin 2019. La DGTA aura son mot à dire à ce sujet, ce qui permettra un passage beaucoup plus aisé en PART 66 L le moment venu.

La troisième mission n'a pas encore commencé.

Espace aérien

Les responsables « airspace » de la Fédération ont, cette année encore, effectué un très gros travail... De nombreux contacts ont eu lieu avec l'Administration SPF Mobilité (DGTA) ainsi qu'avec les instances civiles (*Skeyes*) et militaires (COMOPSAIR) en charge du contrôle de l'espace aérien belge.

Baudouin Litt et/ou Philippe Kamp ont participé à plusieurs réunions du BELANC ainsi qu'à des réunions plus ciblées de la LFAG Task Force. La coordination et le relais vers le CA de notre Fédération est assuré par Laurent Marenne.

Selon le calendrier établi au niveau national (FBVV), chacune de ces 3 personnes ont participé une douzaine de fois aux demandes d'activation des LFA Golf le matin. Ce service important pour la communauté véliole est effectué chaque week-end et lors des jours fériés en collaboration avec leurs 3 homologues de la Liga. Grâce à leur coordination efficace avec le superviseur de Brussels ACC (*Skeyes*), les pilotes peuvent bénéficier d'un bon espace aérien.

Voici un aperçu non exhaustif des gros sujets qui ont été traités en 2018 par la FCFVV :

- L'accès aux MilFag's aux parapentistes : un accord sous forme de LoA a été signé avec COMOPSAIR et le CNVV pour permettre à une partie d'entre eux de profiter du régime d'ouverture des MilFag's.
- L'extension de la LFAGolf 3 dans la région de Gouvy jusqu'à la frontière allemande a été rendue possible suite à l'introduction et à la présentation du dossier à la LFAG Task Force et au BELANC.
- La suppression de la TRA31 qui bloquait les planeurs sur une grande partie de l'Ardenne lors du GP de F1 de Francorchamps a été actée.
- L'entrée en vigueur des nouvelles fréquences 8.33 kHz des radios a nécessité un suivi attentif de la réglementation. De nombreux contacts ont eu lieu à ce sujet avec la DGTA ou l'IBPT ; une réunion importante s'est tenue à Spa le 4 décembre.
- L'organisation de l'OBGN 2018 en mai à St Hubert a nécessité une très grande préparation des fichiers d'Airspace et la coordination avec les contrôleurs aériens belges, allemands, français et luxembourgeois. Nous avons pu compter sur l'aide précieuse de Quentin Tendency et d'Olivier Brialmont. En automne, de nouveaux contacts ont déjà été pris avec le SPACC de *Skeyes* et COMOPSAIR pour l'organisation de l'OBGN2019...
- Le projet du rehaussement du plafond maximal autorisé (4500ft) en semaine au-dessus de l'Ardenne pendant les heures d'activité militaire a nécessité des réunions de coordination internes, la préparation de plusieurs Powerpoint de présentation, des contacts téléphoniques et l'échange d'une multitude d'e-mail ! Force est de constater qu'à ce stade les progrès sont difficiles à obtenir ; nous constatons cependant que ces négociations ont permis une meilleure compréhension et coordination avec les militaires. Nous ne lâchons pas le combat et espérons des avancées significatives de

ce projet en 2019 ! Notre espoir réside dans le soutien affirmé de la DGTA et de *Skeyes* dans ce projet...

La Fédération accorde une très haute importance au respect de l'Espace aérien par tous les pilotes de planeur de chaque club. Cette matière étant en perpétuelle évolution, un gros refreshing a été organisé le 13 janvier et le 24 mars à St Hubert. Ces deux cours assurés par Philippe Kamp et Laurent Marenne ont réuni environ 130 pilotes dans la salle de briefing du CNVV de St Hubert. Le même cours a été présenté à Maubray par Patrice Vandendaele. Les formulaires d'évaluation de la formation recueillis auprès des participants ont unanimement reconnu la qualité et l'utilité de ces présentations !

La mise à jour continue des nouvelles versions du « Résumé de réglementation » par Philippe Kamp et Laurent Marenne est un gros travail qui exige un screening mensuel des amendements des AIP.

En hiver, ces Instructeurs TKI ont aussi donné cours de la matière « Réglementation/Airspace » aux pilotes du CNVV préparant l'épreuve de l'examen théorique SPL à la DGTA.

Comme on peut le constater, les responsables de la Commission Airspace de la Fédé ont, en 2018, à nouveau été très actifs dans ce domaine !

Le vol à voile, également une discipline sportive

Le Comité Compétition composé de Pierre de Broqueville, président, de Ken Evens et Nick Frémau, représentants de la Liga, ainsi que de Bruno Pieraerts et Baudouin Litt représentants de la FCFVV s'est formellement réuni à deux reprises en 2018.

La première fois, le 11 février pour délibérer des propositions IGC du Plenary 2018 et ensuite le 21 novembre pour établir les sélections des représentants belges aux compétitions mondiales et européennes de 2019.

A ces occasions, mais également lors de multiples échanges téléphoniques ou d'emails, de nombreux autres sujets ont été débattus. En plus de celles des OBGN 2018 et 2019, le Comité a également participé à la rédaction des Local Procédures des coupes flamandes de Weelde, Kiewit et Keiheuvel.

Baudouin Litt, secrétaire du Comité a fait fonction de Contest Director à l'OBGN 2019 et de Team Captain aux deux WGC's de l'été 2019. Conséquence de la manière dont se sont déroulés ces deux compétitions, le Comité après consultation des pilotes ayant représenté notre pays lors des 3 derniers WGC's a préparé et va présenter une série de propositions à l'IGC Plenary du mois de mars 2019. Ces propositions ont reçu l'aval de la Fédération Nationale et seront testées lors de l'OBGC 2019 à Saint Hubert au mois de mai.

Quelques pilotes se sont plaints, par le passé, de ne pouvoir accéder aux compétitions de haut niveau, rapportant de gros points pour la sélection nationale. Le Comité est surpris de voir que seulement quatre des seize places disponibles lors de ces compétitions de haut niveau seront occupées par nos pilotes belges, dont une seule par un pilote francophone. Puisque nos pilotes ne se déplaceront pas à ces compétitions, rappelons que l'OBGN bénéficie d'un coefficient appréciable dans notre système de sélection et que la participation à celui-ci est obligatoire une année sur trois pour pouvoir représenter la Belgique aux WGC's et EGC's.

Quatre pilotes francophones étaient inscrits aux WGC's de 2018. Manu Litt a dû rentrer d'urgence de Pologne pour raison médicale, sans avoir participé à une seule épreuve. Yves Jeanmotte, accompagné d'Alexandre Emmanuelidis, a terminé à la 10ème place sur 18 en classe 20 M, en République Tchèque. En 18 M, Olivier Sevrin s'est classé 39ème sur 45, son ASG-29 étant dépassé par la concurrence à ce niveau.

Tous nos pilotes belges et le Team Captain sont rentrés frustrés de ces expériences où le pilotage n'est plus mis en valeur par le règlement actuel. Ce règlement rend le vol en gaggle incontournable et augmente, de fait, sa dangerosité ; d'où les propositions de changement initiées par votre Comité Compétition.

Compte rendu compétition et coupe Charron pour l'année 2018

Compétition :

Cette année, deux championnats du monde (WGC) ont eu lieu, l'un en Pologne (classe club, standard et 15M), l'autre en Tchéquie (Open, 18M et 20M). Plusieurs pilotes de notre fédération y ont participé, avec des fortunes diverses. Bruno Pieraerts, notre responsable compétition est très déçu du comportement des compétiteurs francophones...pas ou peu d'entraînement, départ en dilettante, problème de santé...etc etc. Aussi, il propose qu'une « charte de bonne conduite » soit rédigée et signée par les pilotes désirant recevoir une aide (subside) de la FCFVV. Cette charte demanderait à ces pilotes de se présenter à ces championnats (WGC, EGC, JWGC, WWGC) dans les meilleures conditions de succès (entraînement adéquat, matériel approprié, santé, environnement ...etc).

Dans les autres grands RV internationaux (Hanhweide, championnat de France, d'Allemagne ...), les pilotes francophones n'ont pas non plus brillé.

Il en est de même pour les pilotes juniors qui avaient affiché de belles promesses en 2017 et que l'on n'a pratiquement pas vu en 2018, à l'exception de Thomas Leduc (qui va d'ailleurs, défendre nos couleurs au JWGC qui se tiendra en Hongrie cet été)

Vu ce qui précède, BP se demande s'il ne faudrait pas mieux structurer et encadrer la compétition en créant une espèce de Pôle d'excellence avec du matériel (achat d'un biplace moderne), encadrement, lien avec d'autres pays (France). En tout cas, BP se réunira prochainement avec nos jeunes pilotes pour essayer de mettre en place, un plan d'action sur plusieurs années afin de les amener au haut niveau.

Si l'OBGN 2018 a été un franc succès pour le nombre d'épreuves (8 sur 8 possibles, première fois que cela arrive depuis la création de ces championnats), le résultat est un peu plus mitigé quant au nombre de participants, toujours un peu faible...Une réflexion doit s'engager pour comprendre le pourquoi de cette relative désaffection (concours trop cher, pas fun, époque choisie, durée ...) et essayer d'y apporter des solutions (concours sur we, pendant les vacances, couplé à un meeting ...). Je voudrais noter ici, la belle victoire de notre ami Benoit Evrard, du CNVV, en classe club.

On peut déjà noter que l'OBGN 2019 aura lieu à St Hubert du 18 au 25 mai, organisé à nouveau par le CNVV sous la houlette de Baudouin Litt. On vous y attend nombreux.

Ce que nous avons dit pour les championnats de Belgique peut, également, s'appliquer pour les grands RV internationaux. Même désintérêt, comme pour les prochains EGC et JWGC où sur 10 places disponibles nous n'avons que 3 candidats belges (dont Thomas Leduc, comme cité plus haut).

On peut ajouter aux causes invoquées plus haut, une certaine dérive constatée lors des derniers WGC, comme des aides extérieures par GSM, vol en paquet (gaggle) ...qui favorise les

grandes nations du vol à voile. Si l'IGC ne remédie pas immédiatement à cela, la compétition sous sa forme actuelle, disparaîtra pour faire place à une espèce de « game boy » où les pilotes seront dirigés par une équipe au sol ... La Belgique, par l'intermédiaire de sa commission compétition, a déjà fait des propositions, à l'IGC, pour remédier à ces dérives. Propositions qui seront examinées prochainement et qui seront testées lors du prochain championnat de Belgique en mai.

Pour l'avenir, nous aimerions mettre en place une structure (avec un bi-place de haut niveau) pour permettre aux pilotes (surtout les jeunes) de pouvoir s'entraîner, d'avoir un encadrement, un suivi, ainsi qu'une aide financière pour les compétitions où ils vont défendre nos couleurs...

Nous aimerions organiser sur la plate-forme de St Hubert, de manière régulière et fixé à l'avance des journées d'entraînement pour les jeunes avec briefing de-briefing, épreuves, cours théorique...

Coupe Charron :

Cette version 2018 s'est plutôt bien déroulée même si certains voudraient qu'on :

- Remette les vols de durée ;
- Fasse le distinguo entre ceux qui ont un transpondeur ou pas ; qui ont un moteur ou pas ;
- Fasse en classement par classe
- Ne prenne que les vols faits à partir de la Belgique.

Tout cela peut être discuté mais sachez que si l'on change la formule actuelle, il faudra trouver quelqu'un d'autre pour s'en occuper. Je voudrais remercier ici, mon ami Manu Severin pour sa précieuse collaboration à l'élaboration des classements.

Voici les différents vainqueurs.

Coupe Charron : François Delfosse

Coupe Charron Open : Johann Luckx

Coupe Charron féminine : Virginie Turc

Coupe Charron junior :

Coupe Charron Club : Aéro-club Royal des Ardennes (ACRA)

Services divers fournis aux membres de la FCFVV

1. Balance fédérale

Cette année encore, nous avons mis à disposition de nos clubs notre balance de pesée de planeur.

Cette balance, qui est disponible sur simple demande auprès du secrétariat de la FCFVV, a été sollicitée de très nombreuses fois par nos membres qui ont pu, grâce à cette offre de service, procéder à la pesée de leur planeur en vue du renouvellement de son Certificat de Navigabilité.

2. Prêts sans intérêt

Cette offre de service vise au soulagement financier de nos clubs, en cas d'achat de matériel coûteux, indispensable à leur fonctionnement.

Ces prêts sont proposés pour un montant maximal de 5000€, remboursables en 5 ans maximum.

3. Subsidés compétition

La FCFVV, en tant que Fédération Sportive, subsidie nos élites participantes aux WGC, EGC, JWGC et WWGC.

Les compétiteurs introduisent un dossier de demande de subside.

Le Conseil d'Administration valide leur dossier et attribue un subside équivalent au montant total de leur inscription au Championnat.

Ces subsidés sont débloqués à l'issue de la participation des compétiteurs ayant procédé à la demande, sur base d'un dossier complet relatant le déroulement de ce championnat.

Qui fait quoi au sein de la FCFVV ?

1. Conseil d'administration :

Patrick Stouffs (ACRA)	– président
Michel Pihard (CNVV)	– vice-président
Laurent Marenne (ACUL - CNVV)	– secrétaire général
Frédéric Pieltain (CAP)	– trésorier
Alain Deffrennes (ACUL - CNVV)	– administrateur
José Jaime (RVA)	– administrateur
Emilie Delvallee (CNVV)	– administrateur
Jean-François de Bie (CAP)	– administrateur
Marie-France Godeau (CNVV)	– administrateur

2. Secrétariat :

Nathalie Van Bever

3. ATO :

Robert Verhegghen (CAPVV)	– accountable Manager
Michel Pihard (CNVV)	– consultant
Patrice Vandendaele (RTAC)	– head of training
Patrick Stouffs (ACRA)	– head of Compliance and Monitoring & Security
Olivier de Harenne (ACUL)	– webmaster

4. Secrétariat technique :

Michel Pihard (CNVV)
Philippe Defooz (CEVV)
Vincent Devillez (CAPVV)

5. Compétition :

Bruno Pieraerts (BVGCC) – responsable commission Charron
– responsable commission compétition

6. Contacts avec instances externes :

FBVV :

Patrick Stouffs (ACRA)
Michel Pihard (CNVV)
Pierre-Jean Tasquin (ACUL)
Alain Defrennes (ACUL)

Commission compétition nationale :

Bruno Pieraerts (BVGK)
Baudouin Litt (RVA)

ACRB :

Michel Pihard (CNVV)
Jacques Servais (RVA)

Commission Sportive :

Laurent Marenne (ACUL)
Jacques Servais (RVA)

DGTA :

Michel Pihard (CNVV)
Jacques Servais (RVA)

BELANC, COMOPSAIR :

Philippe Kamp (ACUL)
Baudouin Litt (RVA)
Laurent Marenne (ACUL)

7. Relations publiques :

Patrick Stouffs (ACRA)	– responsable logistique – responsable coordination logistique d'événements
------------------------	---

Frédéric Pieltain (CAPVV)	– backup logistique – coordination logistique événement
Bernard Debauche (CNVV)	– coordination technique d'événement

A ces équipes, viennent s'ajouter l'ensemble de nos nombreux bénévoles qui, soucieux de la pérennité de notre sport, s'impliquent sans relâche dans nos travaux.
