



Association loi 1901 No8094 du 12/12/1974

No FFVL 03021

No Jeunesse et Sport 3887027

<http://www.clubsthilair.fr>

A l'attention du bureau directeur de la FFVL

Le 26 avril 2020,

Madame, Monsieur,

Dans son communiqué du 22 avril, Mme Gensac, présidente de la FFVL, appelle les clubs et autres organismes de la Fédération à contribuer de manière collaborative à des conseils pour la reprise des activités de vol libre au 11 mai 2020 suite à la pandémie de Covid-19, en direction des pratiquants, des clubs et des écoles.

Les pilotes du club St Hil'air ont voulu répondre à cet appel, en se concentrant sur les aspects concernant le parapente, pour les pratiquants et les clubs, le club St Hil'air n'étant pas une école et ne saurait conseiller ces dernières.

Voici donc une liste de propositions issues des réflexions des membres de notre club, se voulant un complément pratique des propositions de sortie de confinement déjà envoyées par la FFVL au ministère des Sports, le but étant d'une part de mettre en œuvre le plus simplement possible des mesures à l'intention des pratiquants, et d'autre part, de montrer aux pouvoirs publics que les pratiquants eux-mêmes sont disposés à tout mettre en œuvre pour respecter les règles de distanciation sociale et empêcher au maximum la propagation du virus tout en assouvissant leur passion du vol libre.

Il reste évident que pour les parapentistes comme pour les autres, la priorité absolue est de ne pas engorger les hôpitaux, et même si le nombre annuel d'accidents de parapente nécessitant une hospitalisation est assez faible au regard des urgences hospitalières en général, les parapentistes sont prêts à arrêter à nouveau leur activité au titre de la solidarité.

En espérant que ces différentes suggestions sauront attirer votre attention,

Bien cordialement,

Emmanuel CHABANI, président du Club Saint Hil'air

## 1. Conditions de transport

Les parapentistes ont pour habitude de se regrouper au maximum dans un véhicule pour monter au décollage, ce qui est bien sûr impossible dans le contexte actuel. Or, des règles ont été établies au niveau national pour le covoiturage, le club St Hil 'air propose donc de les utiliser, à défaut, monter au maximum à un par rangée de sièges (soit deux personnes pour un véhicule standard), avec port de masque de protection dans les véhicules et utilisation du gel hydroalcoolique avant de monter dans la voiture, excepté pour des personnes vivant sous le même toit.

Une alternative peut être la montée à pied au décollage, en respectant les règles de distanciation sociale. Du coup, les vols randos pourraient être considérés comme propices à la situation sanitaire ; le club Saint Hil'air souhaite toutefois rappeler que la pratique du vol rando nécessite de bonnes connaissances aérologiques qui demandent une certaine expérience, et surtout une capacité au renoncement si lesdites conditions aérologiques ne sont pas rencontrées sur le lieu de décollage.

## 2. Sur les décollages

La préparation et la taille du matériel fait qu'une distanciation sociale va s'imposer naturellement. Toutefois, il peut s'avérer utile de matérialiser des zones, pour la préparation du matériel, pour le décollage ou autre, afin de rendre visible cette distanciation aux yeux de tous (y compris de la population non parapentiste). Il conviendra de réduire au strict minimum les interactions avec les autres pilotes présents, et de les faire toujours en respectant les règles en vigueur de distanciation sociale, port du masque inclus, et de ne pas s'attarder sur les décollages.

Il est souhaitable de décoller depuis un site connu afin de favoriser une pratique la plus sûre possible, mais également d'éviter les gros sites (tels que St Hil !) pour en réduire la fréquentation. Il nous semble illusoire de mettre en œuvre des mesures nécessitant un contrôle par une quelconque autorité, pour compter le nombre de pilotes ou s'assurer qu'ils sont les uns à bonne distance des autres, nous comptons sur le savoir-être des pilotes et l'autogestion, et des messages en amont sur le comportement à avoir, qui pourraient être relayés par mail à l'ensemble des pilotes par la FFVL au travers de la CTS, et par les clubs sur l'ensemble des panneaux de décollages. Les clubs pourraient également éditer un fascicule explicitant les particularités de leurs sites (décollages, pièges aérologiques, particularités, moyens d'accès -funiculaires, télésièges-, etc).

## 3. En vol

En vol, A l'exception des vols biplaces, les principes de distanciation sociale s'appliquent naturellement, et le port du masque est inutile. Le club Saint Hil'air comprend que le vol en biplace est un élément clé du fonctionnement des professionnels, mais il en déconseille la pratique associative du fait de l'impossibilité physique de maintenir la distanciation sociale et de la complexité des mesures palliatives nécessaires, excepté pour deux personnes vivant sous le même toit.

Le club Saint Hil'air recommande avant tout de reprendre progressivement le vol, si besoin en revoyant ses objectifs à la baisse, d'autant que la reprise va s'effectuer au plus fort de la saison aérologiquement parlant, il faut donc que chacun garde en tête que les conditions qu'il va rencontrer pourront être fortes. La prudence est donc de mise et il serait souhaitable que les vols de reprise s'effectuent en début ou en fin de journée, ou l'activité thermique est moindre.

A ce titre, la prolongation de la suspension de la CFD pendant quelques semaines, le temps que chacun ait retrouvé un niveau suffisant nous semble souhaitable.

Il semble également important aux membres du club de privilégier le vol à plusieurs, ce qui permet de s'assurer que tous les pilotes sont bien revenus au sol sains et saufs, ou d'alerter les secours, le cas échéant.

En ce qui concerne les cross, le club considère que chaque pilote doit agir en commandant de bord de son aéronef, et s'il se sent en capacité après une reprise progressive de partir en cross, il n'y a pas de raison de s'y opposer, le pilote étant néanmoins conscient des risques d'atterrissages prématurés au cours de son parcours (vache), et des difficultés potentielles auxquelles il s'expose pour rentrer (voir paragraphe sur les atterrissages).

#### 4. Sur les atterrissages

La gestion des atterrissages devrait être très similaire à celle des décollages (balisage des zones, distanciation sociale, etc.), avec en plus la nécessité de ne guère s'attarder. Une fois posé, le pilote replie son aile rapidement et rentre chez lui, la bière de fin de vol avec les copains n'est malheureusement pas une option !

En cas de vache suite à un cross, il appartient au pilote de trouver un moyen pour rentrer à bon port, mais il faut très certainement s'attendre à ce que le stop fonctionne mal et ne pas compter dessus. C'est pourquoi le club recommande, à moins que des moyens spécifiques soient mis en œuvre (navette « voiture balai » qui récupère les pilotes comme en compétition), que les pilotes fassent preuve de modération dans leurs ambitions de distance, et restent sur des parcours de préférence déjà maîtrisés.

#### 5. Compétitions

Le club Saint Hil'air considère que la reprise des compétitions pourrait être envisagée une fois les pilotes ayant repris leur matériel et les conditions en main, mais la principale difficulté concernant les compétitions consiste à maintenir la distanciation sociale au sol, notamment lors des briefings et des chargement/déchargement des balises et des traces. Toutefois, les moyens modernes font qu'il est possible depuis longtemps de récupérer les balises et les parcours ou d'envoyer ses traces à distance, et permettent également des briefings à distances via conf call ou autre solution à l'aide des smartphones des compétiteurs et des organisateurs.

#### 6. Divers

Concernant l'utilisation de l'application StopCovid, celle-ci étant basé sur le volontariat, le club considère que c'est à chacun de décider en âme et conscience s'il doit l'utiliser ou non, et ne donnera pas de recommandation, ni dans un sens, ni dans l'autre.