



Fédération Française de Vol Libre
Delta · Parapente · Cerf-Volant · Kite · Boomerang



FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOL LIBRE

COMMISSION NATIONALE SITES ET ESPACES DE PRATIQUE



À l'usage des structures gestionnaires des sites de vol libre

DELTA – PARAPENTE GLISSES AÉROTRACTÉES CERF-VOLANT – BOOMERANG

Édition Février 2020

Note préliminaire : afin d'alléger le document, la commission nationale sites et espaces de pratique sera nommée CNS

Table des matières

1.	<i>Les conventions de site</i>	4
1.1	Principes généraux.....	4
1.2	La signature	4
1.2.1	Les conventions avec les personnes privées.....	4
1.2.2	Les conventions avec les organismes publics ou personnes morales	5
1.2.3	Les conventions de coordination.....	5
1.3	Coût	5
1.3.1	En cas de location.....	5
1.3.2	Révision du prix	5
1.4	Archivage	5
1.5	Rôle des responsables régionaux des sites (RRS).....	5
1.6	Conseils aux responsables de site(s).....	6
1.6.1	Contact avec la mairie et les communautés de communes.....	6
1.6.2	Panneaux de site.....	6
1.6.3	Panneaux de fléchage et de mise en garde	6
1.6.4	Cahier des charges de gestion des sites	6
2.	<i>Le recensement des sites</i>	7
2.1	Mode d'emploi pour la déclaration d'un site.....	7
2.2	Modification d'une fiche site.....	7
2.3	Pérennité foncière.....	8
2.4	Aménagements d'un site	9
2.5	Qualité des décollages (pour le cerf-volant, phase « envol de la plate-forme »)	10
2.6	Intérêt du vol.....	11
2.7	Qualité des atterrissages (pour le CV, phase « posé de la plate-forme »).....	12
2.8	L'espace de vol au-dessus et à proximité des sites	13
2.9	L'accueil de manifestations ou de compétitions sportives.....	14
2.10	Les sites situés en zones particulières.....	14
2.10.1	Les zones Natura 2000.....	14
2.10.2	Les Parcs naturels nationaux.....	14
	Selon les décrets de 2009 pris pour l'adaptation de la délimitation et de la réglementation des Parcs naturels nationaux (il en existe actuellement dix, dont un complètement maritime) aux dispositions du code de l'environnement issues de la loi de 2006, la donne en matière de vol libre a sensiblement évolué.....	14
2.10.3	Les Parcs naturels régionaux.....	15
2.11	Inscrire son site au PDESI	16
2.12	Sites accessibles aux personnes à mobilité réduite	16
3.	<i>Les subventions</i>	17
3.1	Processus du projet.....	17
3.2	Les organismes et collectivités à démarcher.....	18
3.2.1	Les collectivités territoriales	18
3.2.2	L'état et le changement de gouvernance et d'attribution des subventions	18
3.2.3	Les services décentralisés de l'État	19
3.2.4	Les comités départementaux (hors CDVL).....	19
3.2.5	Les fonds européens	19
3.3	Le dossier technique « investissements »	20
4.	<i>Les balises météo</i>	21
5.	<i>Les panneaux de site</i>	22
5.1	Le panneau à personnaliser.....	22
5.2	La procédure pour obtenir des panneaux	22

Préambule

Cette compilation d'informations destinée aux gestionnaires des sites et espaces de pratique est la matérialisation des réflexions devant permettre de poser les bases de l'organisation de nos terrains de jeu.

Loin d'être un aboutissement, ce document sert de schéma directeur afin d'être progressivement étoffé par toutes les réflexions, les documents ou les renseignements pratiques que les personnes concernées enverront à la commission nationale des Sites et Espaces de pratique.

Le vol libre répond, comme toute pratique encadrée, à des obligations ; nous partageons la nature et les milieux aériens ou aquatiques avec les pratiquants d'autres activités. Les respecter, c'est pouvoir exiger d'eux qu'ils nous respectent.

Les sites sont par définition des lieux où les divers utilisateurs du littoral, de la campagne, des espaces périurbains et de la montagne doivent cohabiter. Bien définir les règles du jeu et les expliquer afin qu'elles soient comprises et acceptées par tous (les représentants des municipalités, des regroupements de communes, les chasseurs, les défenseurs de la nature, les services de la préfecture, les services déconcentrés de l'État, etc.), voilà le rôle premier du gestionnaire de site. Cela demande un engagement important et ne peut pas être le travail d'une seule personne mais d'une équipe, la plus large possible. Il en va de la pérennité de notre activité que tous les libéristes comprennent la nécessité de se regrouper pour présenter un front uni à nos éventuels détracteurs.

De nombreuses actions individuelles ont permis de doter la France de multiples et remarquables sites de vol libre. Certains bénévoles, comme certains professionnels, défricheurs de la première heure ou nouveaux venus, gardent jalousement leur « trésor » en refusant de le placer sous la « protection » de la fédération de vol libre. Cette réaction est compréhensible mais, en cas de conflit avec une structure institutionnelle (mairie, ONF, DGAC, Conservatoire du Littoral...), un propriétaire ou un locataires, d'autres utilisateurs du site ou pour mener une action d'envergure, le soutien de notre ministère de tutelle ne pourra pas être sollicité. Tous les libéristes seraient alors pénalisés.

Les documents élaborés sont normalement adaptables à toutes les disciplines de notre fédération.

L'ensemble des documents est disponible au lien suivant : <https://federation.ffvl.fr/pages/creer-un-site-vol>

Il est essentiel de déclarer votre site de vol auprès de la FFVL. Par son référencement, vous améliorez sa pérennité et son existence, même sur des supports tels que les cartes IGN ou l'Internet. Son inscription lui permet d'être défendu à l'échelle nationale, régionale et départementale (PDESI) par des responsables fédéraux dans le cadre de sujets en rapport avec l'environnement, les espaces aériens, les conflits d'usage ou les assurances des propriétaires.

1. Les conventions de site

1.1 Principes généraux

La « **Convention Site** » établie entre la FFVL et un propriétaire permet à ce dernier de bénéficier d'une assurance en responsabilité civile quel que soit le pratiquant concerné, licencié assuré à la FFVL ou non.

La « **Convention Site** » vise à ce qu'un propriétaire mette à la disposition de la FFVL, via une structure locale, un terrain afin de permettre aux libéristes de décoller, d'atterrir et de pratiquer toute activité gérée par une structure affiliée à la FFVL sur le terrain en question.

La diversification des disciplines dont notre fédération est en charge peut entraîner la limitation ou l'interdiction de la pratique de certaines disciplines sur un site. Ces restrictions devront être consignées dans un document annexe joint à la convention standard, précisées sur la « fiche site » et affichées distinctement sur les panneaux du site.

Attention ! certains décollages à vocation particulière et usage restreint ou spécifique (vol de distance ou vol de pente par exemple), peuvent, selon les cas, ne pas bénéficier d'un atterrissage officiel associé.

Pour bénéficier des aides de la fédération, le site doit être conventionné FFVL. Cette « **convention** » engage la fédération.

Elle est donc établie en son nom et l'objet de la convention est ensuite rétrocédé à la structure locale signataire.

Puisqu'il engage la responsabilité de la FFVL, le texte de la « **convention** » doit être un document **standard**. Si tel ne peut être le cas, le texte doit alors être préalablement accepté par la commission des Sites et Espaces de pratique de la fédération.

L'établissement de la convention avec le propriétaire doit être précédé d'un accord des autorités publiques compétentes comme par exemple le maire ou le président de l'intercommunalité qui disposent de pouvoirs de police (interdire, réglementer) sur leur territoire administré.

Le projet de convention doit aussi, dès le départ, prendre en considération les droits des riverains : droits de propriété, droits d'usage, droits de passages coutumiers ou conventionnels. Il doit prendre toutes les dispositions pour éviter les nuisances et les troubles de jouissance sur les terrains limitrophes. Les sites demeurent fragiles ; leur pérennité passe par un comportement respectueux des règles édictées et faisant montre de civilité, ceci de la part des pratiquants.

L'ensemble des conventions est disponible au lien suivant : <http://federation.ffvl.fr/pages/creer-un-site-vol>

1.2 La signature

1.2.1 Les conventions avec les personnes privées

1.2.1.1 Convention simple

Elle n'est ni un bail commercial, ni un bail rural, mais une simple autorisation :

- ◇ à titre gratuit (convention à usage d'un site de vol) ;
- ◇ moyennant paiement (convention de location à usage d'un site) ;

... permettant à une structure affiliée à la FFVL d'organiser la pratique du vol libre sur un site qui devient dès lors accessible à tout libériste licencié ou non à la FFVL, qu'il soit français ou étranger, pour les disciplines autorisées.

Elle doit indiquer les points suivants :

- ◇ le nom du propriétaire ;
- ◇ la localisation précise du terrain concerné et le(s) n° de parcelle(s) sur le cadastre ;
- ◇ la durée de l'accord donné et les conditions de résiliation ;
- ◇ les conditions financières de location ;
- ◇ les conditions de fonctionnement de l'activité ;
- ◇ la prise en charge de l'assurance RC (responsabilité civile) du propriétaire par la FFVL, que le pratiquant soit ou non licencié à la FFVL.

1.2.1.2 Convention partagée

Outre les précédentes indications, cette convention précise les conditions et dates de répartition d'utilisation du site entre la structure signataire et un locataire-exploitant agricole qui veut continuer son activité. Ce tiers devra devenir cosignataire de la convention. Pour simplifier les documents standards de la FFVL, l'utilisation agricole, pastorale ou forestière doit être précisée sur un document annexe.

1.2.2 Les conventions avec les organismes publics ou personnes morales

Dans ce cas, le projet de convention est en général établi par le service juridique de l'organisme propriétaire ou, à défaut, par les services concernés par ce type de réglementation. Il doit alors être obligatoirement adressé au secrétariat fédéral avant signature pour analyse et approbation, puis ensuite être enregistré à la FFVL.

1.2.3 Les conventions de coordination

L'installation d'une école FFVL professionnelle ou associative sur un site est un avantage pour le site et pour la structure gestionnaire (club, CDVL ou ligue) qui voit généralement le nombre de ses adhérents augmenter. La vie du site est également améliorée par la présence de moniteurs professionnels et/ou bénévoles, navettes, renseignements téléphoniques, etc.

Pour permettre une cohabitation harmonieuse entre pilotes de loisir et moniteurs professionnels ou fédéraux, il existe une convention paritaire définissant les obligations et les contreparties de chacun (convention de coordination).

La convention de coordination doit être précédée d'une convention avec le propriétaire faisant mention de la notion de gestion paritaire.

1.3 Coût

1.3.1 En cas de location

Le montant de la location doit être précisé sans ambiguïté sur la convention.

Le mode de règlement ainsi que sa périodicité doivent également figurer et être respectés par le preneur (le montant de la location est réglé par la structure représentant la FFVL).

1.3.2 Révision du prix

Dans le cas où le propriétaire souhaite qu'une condition de révision de prix soit indiquée sur la convention, il semble souhaitable, bien que notre activité ne soit pas agricole, de faire référence à l'indice FERMAGE édité par les directions départementales des Territoires. Cette solution permet de conserver un prix proche du marché de la location des pâtures.

Nous proposons d'ajouter (uniquement dans ce cas) à la convention la phrase suivante : « *Elle est acceptée moyennant le versement d'un loyer annuel de XX €. Cette somme est révisable tous les ans en fonction de la variation de l'indice FERMAGE, l'indice de référence étant le dernier connu au jour de la signature de la convention.* »

1.4 Archivage

Lorsque la convention a été paraphée et signée (un exemplaire sur papier à en-tête de la FFVL pour chaque partie signataire), une copie doit être jointe à la fiche site intranet de la FFVL, ainsi que les coordonnées GPS au format décimal et une carte au 1/25 000^e pour préciser la situation de la plate-forme ou du décollage et de l'atterrissage correspondant au site concerné.

Les éventuelles annexes sont obligatoirement jointes à la convention. Pour joindre ces fichiers sur la fiche intranet de votre site de pratique, merci de bien vouloir suivre la procédure [infra](#) (paragraphe 2.2).

1.5 Rôle des responsables régionaux des sites (RRS)

Le RRS est élu par l'assemblée générale de sa ligue ; il en est membre du comité directeur.

Le RRS est membre de droit de la CNS de la FFVL. Il participe à la réunion plénière annuelle de la commission nationale ; il a la possibilité de s'y faire représenter par un membre du comité directeur de sa ligue ou par le conseiller technique FFVL de la ligue.

Il a pour rôle le suivi des dossiers sites et la coordination entre les divers acteurs gestionnaires des sites situés dans sa ligue.

À ce titre, ses fonctions comprennent à minima :

1. de faire le lien avec les instances régionales (CDVL et clubs) ;
2. de faire le lien avec l'instance nationale (CNS) ;
3. de faire le suivi et la validation des demandes de subventions faites à la ligue ;
4. de faire le suivi et la validation des demandes de subventions régionales (part nationale) ;
5. de s'occuper de la gestion du budget dédié à sa mission ;
6. de rendre compte de son action lors des réunions du comité directeur de sa ligue ;
7. de rendre compte de son action lors de la réunion annuelle de la CNS.

En cas de litige ou conflit concernant la gestion d'un site, il a un rôle de médiateur. Il intervient pour faciliter la communication ou rétablir une relation entre les divers acteurs locaux ou régionaux, afin d'aider dans la concertation à trouver une solution au conflit rencontré. Il ne peut se substituer aux décisions des responsables des structures gestionnaires de sites, pour autant que ces décisions soient prises dans le respect des lois en vigueur et des règles édictées par la FFVL. Il peut être épaulé dans sa mission par un conseiller technique FFVL.

1.6 Conseils aux responsables de site(s)

Lorsqu'un site est opérationnel et que le ou les propriétaires ont délégué la charge de gérer la pratique du vol libre à une structure de la FFVL, un minimum d'organisation de l'activité doit être entreprise.

1.6.1 Contact avec la mairie et les communautés de communes

Les contacts avec les élus locaux sont indispensables et doivent être réguliers, permettant d'initier toutes les actions visant à améliorer la sécurité de la pratique du vol libre (voir « Les responsabilités des collectivités locales », ainsi que le « GUIDE DU DIRIGEANT »).

1.6.2 Panneaux de site

La mise en place de panneaux aux abords de la plate-forme ou à l'atterrissage et au décollage permet d'informer le public et de rappeler aux pratiquants les dangers spécifiques, mais également les restrictions locales à la pratique du vol libre.

Il est indispensable de rappeler aux pilotes la nécessité de consulter la réglementation aérienne en vigueur avant d'entreprendre un vol.

Selon le cas, un schéma et/ou un extrait de carte peuvent permettre de visualiser plus facilement la configuration aéronautique du lieu.

L'affichage de ces indications est la première action menée en faveur de la pérennité du site. Vous pouvez vous procurer ces panneaux en vous adressant directement à votre ligue régionale.

1.6.3 Panneaux de fléchage et de mise en garde

Ils peuvent être mis en place le long des trajets d'accès aux sites. Ils sont en général indispensables en cas de développement de l'activité d'un site. Le rappel des règles élémentaires de sécurité routière et de stationnement, rédigé par les libéristes à l'attention des usagers du site, limite en général les conflits avec les riverains.

Ces panneaux doivent être mis en place avec l'accord des autorités municipales, de la Direction Départementale des Territoires (DDT) et des propriétaires privés s'il y a lieu.

Cette matérialisation de votre préoccupation de sécurité affirme la prise de conscience de vos responsabilités.

Exemples de panneaux :

- * fléchage directionnel ;
- * rappel de la limitation de vitesse ;
- * interdiction de stationner.

Courtoisie et respect des autres usagers sont autant d'informations qu'il est bon de rappeler sur les trajets des véhicules traversant des lieux habités.

1.6.4 Cahier des charges de gestion des sites

Afin d'alléger les conventions, les obligations du gestionnaire de site ont été regroupées dans un document annexe intitulé « [la charte du gestionnaire de site](#) ». Ce document peut être complété par des contraintes spécifiques imposées par le propriétaire ou par la configuration des lieux.

2. Le recensement des sites

Les chapitres 2.3 à 2.7 donnent des indications qui peuvent être utiles lors du « montage » des dossiers de demande de subventions, les « petits soleils » permettant de décrire la situation la plus favorable (quatre soleils).

2.1 Mode d'emploi pour la déclaration d'un site

Enregistrement d'un site directement via l'intranet fédéral

1. Se connecter sur l'intranet fédéral : <https://intranet.ffvl.fr> ;
2. Cliquer sur le lien « **Ma structure** » dans le menu en haut à droite ;
3. Une fois sur la fiche annuaire de votre structure, cliquer sur l'onglet « **Sites de pratique** » ;
4. Cliquer sur « **Proposer un nouveau site de vol** ».



5. Suivre les informations et remplir les champs adéquats. Une fois que la fiche est validée, celle-ci est envoyée directement au conseiller technique référent pour validation.

Attention ! la mise à jour de notre fichier sites est une nécessité. Si vous souhaitez modifier les informations rentrées dans cette fiche et si vous souhaitez rattacher un décollage et/ou un atterrissage à une fiche existante, rendez-vous [ICI](#).

2.2 Modification d'une fiche site

Comment mettre à jour les données d'un site de pratique et ajouter un décollage ou un atterrissage ?
Possibilité d'accès aux membres du bureau d'un club ou d'une équipe pédagogique.
Accès également disponible aux Responsables Régionaux Sites.

1. Se connecter sur l'intranet fédéral <https://intranet.ffvl.fr> ;
2. Cliquer sur le lien « **Ma structure** » dans le menu en haut à droite ;
3. Une fois sur la fiche annuaire de votre structure cliquer sur l'onglet « **Sites de pratique** ».



4. Cliquer ensuite sur « **Proposer une modification** » en face du site que vous souhaitez modifier ou sur « **Ajout déco/atterro** » pour rajouter un décollage ou un atterrissage sur un site existant. Vous mettez à jour les données puis vous terminez en cliquant sur le bouton en bas de la page « **Proposer les modifications** ». Un courriel sera alors envoyé automatiquement au conseiller technique de votre région pour que celui-ci valide les informations.

➔ Sur la carte, vous pouvez déplacer le pointeur orange pour affiner les coordonnées géographiques du site. Attention ! les nouvelles informations n'apparaîtront que lorsque le conseiller technique les aura validées.

5. Pour chaque site l'onglet « **Ajout convention et photos** » permet de stocker les différents éléments administratifs du site ainsi que les photos permettant d'illustrer celui-ci.

➔ **Merci de joindre impérativement la convention (si existante) pour chaque site.**

6. Sur les fiches sites de vol, les onglets qui suivent permettent d'accéder aux fiches du décollage et atterrissage.

Exemple d'une fiche site




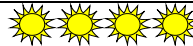


2.3 Pérennité foncière

La première raison d'exister d'un site est la réponse collective à l'obligation légale d'autorisation des propriétaires des terrains officiels de décollage et d'atterrissage.

De la qualité de cet accord dépend souvent la pérennité d'utilisation du site.




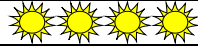
Voici les critères retenus pour évaluer la situation du site :

			
Autorisation orale	Autorisation écrite un an renouvelable ou non renouvelable	Bail trois à neuf ans renouvelable ou non renouvelable	Bail emphytéotique ou ↳ Propriété FFVL (fédération, ligue, comité départemental ou club)

2.4 Aménagements d'un site

L'accueil des pratiquants et du public, ainsi que la gestion des sites, sont autant de gages de sérieux. Ils montrent la maturité de notre activité et contribuent à affirmer notre image.

Voici les critères retenus pour évaluer la situation du site :

			
<ul style="list-style-type: none"> ↪ accès marche et ↪ treuil ou remorqueur présent sur demande et ↪ stationnement non géré et ↪ fléchage non géré et ↪ ramassage des ordures non géré et ↪ sans point d'ancrage 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ accès 4x4 et ↪ treuil ou remorqueur présent sur demande et ↪ stationnement géré et ↪ fléchage non géré et ↪ ramassage des ordures non géré et ↪ point d'ancrage unique 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ accès route ou remontée(s) et ↪ treuil ou remorqueur présent en permanence et ↪ stationnement géré et ↪ fléchage géré et ↪ utilisation fréquente par école(s) et ↪ ramassage des ordures géré et ↪ points d'ancrage multiples 	<ul style="list-style-type: none"> ↪ accès route ou remontée(s) et ↪ treuil et remorqueur présents en permanence et ↪ stationnement géré et ↪ fléchage géré et ↪ balise météo et ↪ école(s) permanente(s) et ↪ ramassage des ordures géré et ↪ points d'ancrage multiples de gros porteurs et ↪ possibilité de pratique « handi »




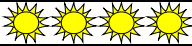
- ◇ **Accès** : marche ⇒ + d'1/2 heure ;
4x4 ⇒ chemin non utilisable par un véhicule léger ;
route ⇒ route ou chemin carrossable ;
remontées ⇒ remontées mécaniques téléportées ouvertes été et hiver.
- ◇ **Treuil ou remorqueur** : les sites de plaine n'existent que par la présence d'un treuil et (ou) d'un remorqueur servi par un opérateur qualifié. La présence de l'opérateur, permanente ou sur rendez-vous, modifie l'importance du site.
- ◇ **Stationnement** : aire de stationnement utilisable et/ou aménagée au décollage et à l'atterrissage.
- ◇ **Fléchage, panneautage du parking** : accès, indications des conditions d'utilisation et contacts sites au décollage et à l'atterrissage ou pour la plate-forme.
- ◇ **Ramassage des ordures** : poubelles en place sur les aires de parking, de décollage et d'atterrissage avec service de ramassage régulier.
- ◇ **Balise météo** sur le site ou à proximité ; raccordement de la balise sur répondeur téléphonique.
- ◇ **Point d'ancrage** : point de fixation nécessaire à certaines pratiques du cerf-volant monofil et strictement limité à cette pratique (pas de parapente captif !).

NOTA : le classement des critères est laissé à l'appréciation du rédacteur de la fiche de potentiel en fonction des pratiques en vigueur sur le site. Les caractéristiques n'ont d'intérêt que lorsque l'activité concernée est pratiquée régulièrement ; si cela n'est pas le cas, ne pas en tenir compte.

2.5 Qualité des décollages (pour le cerf-volant, phase « envol de la plate-forme »)

On considère, à raison, que le premier des critères de sécurité dans le décollage est la maîtrise technique associée à une bonne capacité d'analyse. Cependant il est indéniable que la qualité du décollage (taille, pente et nature du sol, dégagement, conditions aérologiques habituelles...) entre également en jeu.

Voici les critères retenus pour évaluer la situation du site au décollage :

			
<ul style="list-style-type: none"> ☞ peut accueillir une ou deux ailes et ☞ peut accueillir un à dix cerfs-volants et ☞ sol agressif et ☞ profil de pente technique et ☞ alimentation aérologique aléatoire 	<ul style="list-style-type: none"> ☞ peut accueillir une ou deux ailes et ☞ peut accueillir un à dix cerfs-volants et ☞ sol agressif et ☞ profil de pente technique et ☞ alimentation aérologique correcte 	<ul style="list-style-type: none"> ☞ peut accueillir au minimum trois ailes et ☞ peut accueillir + de dix cerfs-volants et ☞ sol doux et ☞ profil de pente correct et ☞ alimentation aérologique correcte et ☞ proximité d'une cabine téléphonique ou couverture réseaux 	<ul style="list-style-type: none"> ☞ peut accueillir + de trois ailes et ☞ peut accueillir + de dix cerfs-volants et ☞ sol doux et ☞ profil de pente correct et ☞ bonne alimentation aérologique et ☞ permet la pratique « handi » et ☞ sanitaires aménagés et ☞ proximité d'une cabine téléphonique ou couverture réseaux

◇ Capacité géométrique :

- delta : capacité de la zone de préparation des ailes ;
- parapente : capacité de la zone d'étalement des ailes ;
- cerf-volant : pratique sans organisation particulière (hors compétition).

◇ Sol :

- agressif ⇒ cailloux, souches ou racines, etc. ;
- doux ⇒ herbeux, moquette ou assimilé, tremplin fixé au sol (delta), etc.

◇ Profil technique :

- parapente : ne permet pas un respect absolu des phases *gonflage*, *temporisation*, *contrôle et décision* ⇒ court, pentu, plat, rupture de pente brutale ;
- delta : pente faible inférieure à 20° ou raide (supérieure à 40°), décollage en forêt dans une trouée étroite, pente concave, tremplin peu pentu ou/et très étroit.

◇ Profil correct :

- parapente : qui permet le respect des phases *gonflage*, *temporisation*, *contrôle et décision* ⇒ plate-forme de gonflage dégagée et en pente faible (10°) et rampe de décollage convexe de pente plus forte et progressive ;
- delta : aire d'équilibration dégagée, bonne rupture de pente, rampe de décollage dégagée et en pente forte inférieure à 40°, pente convexe, pas de rochers ni de marches d'escalier.

◇ Alimentation :


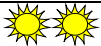

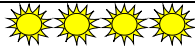
- aléatoire : piège aérologique local (faux vent de face par exemple), décollage utilisé dans des conditions météo plutôt exceptionnelles ou fortes ;
- correcte : pas de piège aérologique mais utilisation réservée à un créneau horaire plutôt court habituellement (deux heures) ;
- bonne : alimentation face régulière sans piège aérologique, évolution souvent prévisible.

- ◇ **Sanitaires aménagés** : lorsque la fréquentation augmente, il est indispensable d'ajouter à nos équipements des sanitaires d'un modèle agréé par les services d'hygiène.
- ◇ Présence d'une couverture réseaux téléphone et Internet pour les smartphones.
- ◇ Présence d'une manche à air et d'une balise connectée.

2.6 Intérêt du vol

Les niveaux et formes de pratique sont parfois d'intérêts différents ; il est toutefois possible de mettre en avant les conditions générales d'utilisation de l'espace aérien.

Voici les critères retenus pour évaluer la situation du site :

			
<ul style="list-style-type: none"> ↳ utilisé en situation particulière et ↳ pas de zone d'ascendance remarquable ou ↳ espace aérien limité réglementairement 	<ul style="list-style-type: none"> ↳ utilisation courante. et ↳ ascendances dynamiques ou thermiques et ↳ espace aérien limité réglementairement 	<ul style="list-style-type: none"> ↳ utilisation fréquente et ↳ ascendances dynamiques et thermiques en montagne ou ↳ ascendances dynamiques en bord de mer ou ↳ thermiques en plaine et ↳ possibilités de parcours en local 	<ul style="list-style-type: none"> ↳ utilisation fréquente et ↳ ascendances dynamiques et thermiques en montagne ou ↳ ascendances dynamiques en bord de mer ou ↳ thermiques en plaine et ↳ possibilités de parcours intéressants




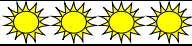
- ◇ **Utilisations** :
 - situation particulière : vol montagne, secteur de vent rarissime localement ; utilisation réservée à un créneau horaire plutôt court habituellement (deux heures) ;
 - courante : vol réalisé souvent et habituellement par les pilotes locaux ;
 - fréquente : vol réalisé habituellement par les pilotes locaux ou occasionnels, fréquentation importante, notoriété.
- ◇ **Espace aérien limité** : les limitations en altitude ou en déplacement horizontal rendent plus techniques les possibilités de parcours.
- ◇ **Ascendances** : généralement rencontrées.
- ◇ **Parcours** :
 - en local : peu de distances significatives réalisées au départ du site ;
 - intéressants : distances significatives, pour la région, réalisées au départ ou en passant par le site.

NOTA : pour les cerfs-volants, cette rubrique correspond à la qualité aérologique du site.

2.7 Qualité des atterrissages (pour le CV, phase « posé de la plate-forme »)

La phase de retour au sol est celle qui demande le plus d'attention. Il est indispensable de porter un soin tout particulier aux atterrissages.

Voici les critères retenus pour évaluer la situation du site à l'atterrissage :

			
<ul style="list-style-type: none"> ↳ en pente et ↳ court et ↳ obstacle dans le cône de descente ou ↳ à + de cinq de finesse du décollage en parapente et ↳ à + de sept de finesse du décollage en delta et ↳ situation aérologique aléatoire 	<ul style="list-style-type: none"> ↳ plat et ↳ court et ↳ obstacle dans le cône de descente ou ↳ à - de cinq de finesse du décollage en parapente et ↳ à - de sept de finesse du décollage en delta et ↳ situation aérologique classique 	<ul style="list-style-type: none"> ↳ plat et ↳ taille moyenne et ↳ pas d'obstacle dans le cône de descente et ↳ à - de trois de finesse du décollage en parapente et ↳ à - de quatre de finesse du décollage en delta et ↳ situation aérologique classique et ↳ proximité d'une cabine téléphonique ou couverture réseaux 	<ul style="list-style-type: none"> ↳ plat et ↳ grand et ↳ pas d'obstacle dans le cône de descente et ↳ à - de trois de finesse du décollage en parapente et ↳ à - de quatre de finesse du décollage en delta et ↳ situation aérologique classique et ↳ sanitaires aménagés et ↳ proximité d'une cabine téléphonique ou couverture réseaux

- ◇ **En pente ou plat :** dans l'axe principalement utilisé en finale, le terrain est en pente si + de 5° à 7° d'angle - delta : pente descendante inférieure à 2° ; contre-pente, pente ascendante jusqu'à 20° - parapente : pente ascendante inférieure à 5°.

- ◇ **Dimensions :**

- court (dans l'axe principalement utilisé en final) :
 - * parapente : moins de 50 m,
 - * delta : moins de 100 m.
- taille moyenne :
 - * parapente : 50 à 100 m ;
 - * delta : 100 à 150 m ;
 - * rigide : 100 à 200 m.
- grand :
 - * parapente : 100 m et plus ;
 - * delta : 200 m et plus ;
 - * rigide : 200 m et plus.

- ◇ **Qualité de roulage (delta et rigide) :**

- en herbe (roulage possible si tonte OK) ;
- irrégularité de surface (fossé, labours, pierres...) ;
- obstacle à la surface (socle béton, clôtures...).

- ◇ **Cône de descente :**
 - parapente : cône de 100 m de diamètre à la base pour une hauteur de 100 m et un diamètre de 300 m au sommet ;
 - delta : cône de 150 m de diamètre à la base pour une hauteur de 100 m et un diamètre de 500 m au sommet.
- ◇ **Situation aérologique :**
 - aléatoire : sous le vent, turbulente, venturi, brise de vallée + de 30 km/h en journée (+ de 40 km/h delta) ;
 - classique : en conditions standard, utilisable par le plus grand nombre toute la journée.
- ◇ **Sanitaires aménagés :** lorsque la fréquentation augmente, il est indispensable d'ajouter à nos équipements des sanitaires d'un modèle agréé par les services d'hygiène.
- ◇ **Réseau hertzien :** présence d'une couverture réseau pour les smartphones.

NOTA : pour les plates-formes de treuillé et de remorqué, les critères d'approche et d'atterrissage doivent être appréciés dans cette rubrique.

2.8 L'espace de vol au-dessus et à proximité des sites

Dès que les pieds ont quitté terre, le commandant de bord d'un Planeur Ultra Léger se trouve confronté à la responsabilité de son choix de trajectoire dans un immense milieu translucide où on ne peut pas aller n'importe où !

La lecture du document [La réglementation aérienne applicable au vol libre](#) est recommandée pour bien comprendre que nous partageons un espace en 3D avec de multiples autres usagers, selon des règles qui ont été définies au niveau international par l'OACI, en fonction de différents critères d'équipement des aéronefs, de qualification des pilotes et de types d'usagers.

Respecter ces règles est une obligation, car c'est respecter autrui, et c'est surtout préserver pour demain la liberté qui est la nôtre aujourd'hui.

Cette réglementation aérienne a pour but d'éviter les abordages entre tous types d'aéronefs civils, de loisirs ou commerciaux, ou militaires, et de préserver également les biens et les personnes à la surface. Il appartient donc à chaque pilote de s'assurer de la faisabilité de son vol à partir du site de son décollage, en consultant les documents sur le site Internet du [Service de l'Information Aéronautique](#).

On y trouve notamment dans la rubrique e-AIP France ainsi que pour chaque DOM TOM (cliquer sur la date en vigueur) les localisations des zones permanentes et leurs caractéristiques (aller notamment cliquer dans le panneau de gauche, la partie 2 « En Route », le sous-chapitre / ENR 5 « Avertissement à la Navigation » / ENR 5.1 « Zones Interdites Réglementées »).

Ces mêmes zones sont visualisables en 2 D sur **une carte IGN aéronautique FRANCE de Géoportail**. (Cliquer sur Cartes en haut à gauche / données thématiques / territoires et transport / transports / Carte OACI-VFR).

On trouve aussi sur ce site officiel, plus difficile à appréhender, les espaces temporaires, dont certains obstacles, et qui sont publiés par Notice to Air Men, NOTAM (faire une recherche de résumé par Flight Information Région (FIR) : [Bordeaux](#) code LFBB ; [Brest](#) code LFRR ; [Marseille](#) code LFMM ; [Paris](#) code LFFF ; [Reims](#) code LFEE), ainsi que tous les suppléments à l'AIP, SUPAIP, ainsi que les cartes AZBA (zones d'entraînements militaires à très grande vitesse basse altitude où les pilotes de chasse ne regardent pas à l'extérieur du cockpit !).

Le tri est un peu fastidieux au début, car ces informations concernent tous les pilotes d'aéronef, mais avec l'habitude on va à l'essentiel.

En cas de difficulté, n'hésitez pas à prendre contact avec votre ligue ou CDVL ; un référent espace aérien peut éventuellement vous informer sur les zones proches de vos sites, et notamment lors de l'établissement d'une fiche de site où les espaces réglementés situés à proximité doivent figurer.

Pour les rares pilotes qui n'auraient pas suivi l'évolution numérique il existe toujours à l'achat [4 cartes papier NE - SE - SO - NO](#) au 1/500 000^e, du sol à 5 000 pieds (**réactualisées en avril et en octobre de chaque année**), disponibles en version CD Rom sur le site de l'IGN [format numérique téléchargeable](#).

2.9 L'accueil de manifestations ou de compétitions sportives

Notre contrat d'assurance prévoit que les propriétaires des terrains sur lesquels se déroulent des manifestations ou compétitions sportives organisées par la FFVL pourront bénéficier de la RC de l'organisateur si et seulement si les sites en question sont déclarés à la FFVL.

Il est donc important de vérifier avant d'organiser une compétition / manifestation que le site figure bien dans la base de données des sites de la FFVL. Si ce n'est pas le cas, il faut penser à mentionner les lieux où se dérouleront les différentes manches lorsque vous inscrirez votre manifestation sur le site fédéral.

Cela est particulièrement vrai pour les compétitions de speed-riding qui se déroulent souvent sur des domaines « hors-pistes » qui ne sont pas forcément déclarés.

S'il est difficile de décrire l'aménagement idéal d'un site permettant d'accueillir des manifestations / compétitions sportives, on peut toutefois se référer aux descriptions des chapitres 2.3 à 2.6 et considérer que les sites correspondant au classement « Trois soleils » semblent parfaitement adaptés.

Soyez attentifs au fait que, selon certains critères d'organisation prévus (utilisation de voie publique, démonstrations et appel au public notamment), votre manifestation peut nécessiter le dépôt d'un dossier en préfecture. Il est donc impératif de bien identifier ces différents aspects en amont, afin d'ajuster si besoin le projet en fonction des contraintes administratives associées pour éviter tout surdimensionnement superflu.

2.10 Les sites situés en zones particulières

2.10.1 Les zones Natura 2000

Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats. Natura 2000 concilie préservation de la nature et préoccupations socio-économiques.

Préserver ou créer un site en zone Natura 2000 est une chose complexe mais pas impossible. En effet la démarche Natura 2000 n'exclut pas la mise en œuvre de projets d'aménagements ou la réalisation d'activités humaines dans les sites Natura 2000, sous réserve qu'ils soient compatibles avec les objectifs de conservation des habitats et des espèces qui ont justifié la désignation des sites. L'outil de prévention qu'est l'évaluation des incidences permet d'assurer l'équilibre entre préservation de la biodiversité et activités humaines. Pour avoir plus de renseignements sur le sujet voir le lien suivant :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Natura-2000.2414-.html>

2.10.2 Les Parcs naturels nationaux

Selon les décrets de 2009 pris pour l'adaptation de la délimitation et de la réglementation des Parcs naturels nationaux (il en existe actuellement dix, dont un complètement maritime) aux dispositions du code de l'environnement issues de la loi de 2006, la donne en matière de vol libre a sensiblement évolué.

Il est écrit à l'article 15 de ces décrets :

- I. Sauf autorisation du directeur de l'établissement public du Parc le survol du cœur du parc à une hauteur inférieure à 1 000 m du sol des aéronefs motorisés est interdit.
- II. Le survol du cœur du parc à une hauteur inférieure à 1 000 m du sol des aéronefs non motorisés est réglementé par le directeur de l'établissement public et, le cas échéant, soumis à autorisation.

Remarques au sujet de ce texte :

- Il est à présent fait la distinction explicite entre aéronefs motorisés et non motorisés. Les aéronefs motorisés, quels qu'ils soient, restent soumis aux contraintes précédentes : aucun atterrissage ou décollage à l'intérieur du cœur des parcs et survol autorisé à une altitude au moins égale à 1 000 m/sol (avec exceptions pour les secours hélicoptérés, le ravitaillement des refuges...).
- Il est écrit qu'une réglementation (et non plus une interdiction totale) devra être élaborée au cas par cas en matière de vol libre à l'intérieur du cœur des parcs ; comme il est fait une distinction explicite entre « réglementation » et « interdiction », cela laisse clairement entendre que la réglementation pour les aéronefs non motorisés ne doit pas être une simple reconduction des interdictions antérieures.
- Cette réglementation est du ressort de la direction des Parcs (et non des conseils d'administration de ceux-ci) et peut évoluer au fil du temps en fonction de ce qui est constaté sur le terrain.

C'est en s'appuyant sur ces décrets que la FFVL a mis en place des équipes de « référents FFVL » pour chacun des Parcs nationaux français.

L'idée est bien sûr de convaincre les responsables de ces Parcs qu'il est possible de concilier la pratique du vol libre (à des conditions à négocier au cas par cas) et les objectifs et les missions dévolus aux Parcs nationaux.

La réglementation « vol libre » ne concerne que l'activité de vol en-dessous de 1 000 m/sol dans les « zones cœurs » (vols de distance et vols rando et/ou montagne).

Les survols à plus de 1 000 m/sol des « zones cœurs » sont toujours autorisés partout et toute l'année.

En ce qui concerne les « zones d'adhésion », l'activité vol libre reste également autorisée tout le temps et partout, à condition simplement de respecter les règles liées à l'espace aérien.

Des réglementations spécifiques « vol libre », malheureusement souvent très contraignantes, ont été mises en place dans la plupart des Parcs nationaux.

En fait le contexte est très différent selon les interlocuteurs qui représentent les Parcs.

Certains sont ouverts à la pratique du vol libre et ont mis en place des réglementations assez souples et ouvertes à la pratique ; d'autres sont moins favorables à la pratique du vol libre, alors que d'autres activités sportives de nature sont autorisées toute l'année dans ces Parcs sans contraintes particulières (randonnée à pied, à skis ou en raquettes, VTT, escalade...).

Les discussions se poursuivent pour faire évoluer ces réglementations vol libre vers plus d'ouverture et de souplesse.

2.10.3 Les Parcs naturels régionaux

Les Parcs naturels régionaux (il en existe actuellement 54) ont pour vocation d'asseoir un développement économique et social du territoire, tout en préservant et valorisant le patrimoine naturel, culturel et paysager.

La richesse des Parcs réside dans la transversalité dont ils font preuve, en intégrant les enjeux de biodiversité à leurs projets de territoire.

Les cinq missions des Parcs naturels régionaux (article R333-4 du Code de l'Environnement) sont les suivantes :

- la protection et la gestion du patrimoine naturel, culturel et paysager ;
- l'aménagement du territoire ;
- le développement économique et social ;
- l'accueil, l'éducation et l'information ;
- l'expérimentation, l'innovation.

À la différence des Parcs naturels nationaux qui ont des missions très fortes en matière de protection de la faune et de la flore, ainsi que des contraintes élevées en matière d'urbanisation ou de développement touristique en leur sein, les Parcs naturels régionaux ont au contraire des missions liées au développement durable et ils sont très ouverts à un développement touristique maîtrisé et durable.

En matière de vol libre, contrairement à ce que l'on croit parfois, il n'y a *a priori* aucune restriction particulière. Il existe en effet, dans un certain nombre de ces Parcs (Bauges, Vercors, Queyras, Chartreuse...) des sites officiels de vol libre, des écoles et des clubs de vol libre !

De surcroît, on compte en France nombre de réserves naturelles poursuivant différents buts :

- préservation d'espèces animales ou végétales et d'habitats en voie de disparition ou remarquables ;
- reconstitution de populations animales ou végétales ou de leurs habitats ;
- conservation de jardins botaniques et arboretums constituant des réserves d'espèces végétales en voie de disparition, rares ou remarquables ;
- préservation de biotopes et de formations géologiques, géomorphologiques ou spéléologiques remarquables ;
- préservation ou constitution d'étapes sur les grandes voies de migration de la faune sauvage ;
- études scientifiques ou techniques indispensables au développement des connaissances humaines ;
- préservation de sites présentant un intérêt particulier pour l'étude de la vie et des premières activités humaines.

Ces réserves naturelles ont en général une réglementation stricte en matière de vol libre : survol interdit à moins de 300 m/sol (donc aucun décollage ou atterrissage n'est en principe autorisé dans ces réserves).

Et un certain nombre de ces réserves se trouvent justement à l'intérieur de certains Parcs régionaux (ex. : Vercors, Bauges...).

Les discussions avec les Parcs régionaux au sujet du vol libre à l'intérieur de ces Parcs (en particulier en ce qui concerne les réserves naturelles situées à l'intérieur de ceux-ci) sont du ressort des acteurs locaux du vol libre : clubs, écoles, CDVL et ligues.

Certaines collaborations sont d'ailleurs particulièrement fructueuses (exemple : Parc régional des Bauges où une coordination étroite entre ce Parc, la LPO locale et les acteurs locaux du vol libre existe depuis de nombreuses années).

2.11 Inscrire son site au PDESI

La loi 2000-627 du 6 juillet 2000 a confié aux départements la compétence pour favoriser le développement maîtrisé des sports de nature. Afin de permettre aux départements d'assumer cette compétence, le législateur a proposé un outil, le Plan Départemental des Espaces Sites et Itinéraires (PDESI) et une méthode, la Commission départementale des Espaces Sites et Itinéraires (CDESI).

Il est donc important de se renseigner sur l'existence d'un PDESI dans votre département afin d'y inscrire nos sites de pratique. Cela permet d'obtenir un investissement du conseil départemental dans l'acquisition, l'aménagement ou la gestion des sites à travers l'utilisation de la taxe d'aménagement conformément à l'article 142-2 du code de l'urbanisme.

Au-delà de l'obtention de subventions, il est primordial que les instances du vol libre soient présentes dans les CDESI car cela contribue à la pérennisation de nos espaces de pratique.

2.12 Sites accessibles aux personnes à mobilité réduite

Dès l'instant où un club envisage de créer ou de réaliser des travaux sur un site de vol libre, il est important qu'il se pose la question de l'accessibilité du site aux personnes à mobilité réduite (PMR).

La prise en compte de cette spécificité est positive pour tous : pour les visiteurs qui profitent du spectacle, pour les pilotes à mobilité réduite qui ont ainsi accès à plus de sites de pratique et enfin pour le club gestionnaire qui bénéficiera souvent de subventions plus importantes.

Si l'accessibilité est prise en compte dès le début du projet, le surcoût est souvent modique, voire nul. La CNS ne souhaite pas fixer de critères stricts inspirés des normes légales d'accessibilité. Nous ne souhaitons pas que l'accessibilité de nos sites de pratique devienne un obstacle !

Le club gestionnaire peut solliciter la CNS en amont du projet pour l'aider dans sa réflexion. Avec seulement du bon sens, nous pouvons améliorer sensiblement l'accès à bien des sites de vol.

Par ailleurs, la grille d'évaluation disponible auprès de la CNS peut servir de base à l'étude de faisabilité.

3. Les subventions

Un site de vol libre nécessite un décollage et un atterrissage ou une plate-forme, mais également un minimum d'équipements, des accès et une signalétique appropriée. Tout cela implique des coûts et des efforts.

Ces aménagements sont également à considérer comme une valorisation des sites naturels qui améliore l'environnement socio-économique local, d'où l'importance de solliciter les décideurs et les institutions pour une contribution à l'effort entrepris. La pérennisation des sites est un objectif prioritaire.

3.1 Processus du projet

Ce mémento est destiné à aider les créateurs et gestionnaires de sites afin de les aiguiller dans leurs démarches de création et d'aménagement des sites au niveau financier. Toute demande de subvention adressée à la CNS devra obligatoirement transiter par le RRS (responsable régional des sites).

- 1) Je définis **la nature de mon projet d'investissement** :
 - ◇ aménager un site (décollage, atterrissage, accès) ;
 - ◇ construire un local d'accueil pour un club ou une école ;
 - ◇ acquérir du matériel (aéronefs divers, véhicules, outils pédagogiques du type simulateur de vol).
- 2) J'identifie **la nature du maître d'ouvrage du projet** ; il est :
 - ◇ soit privé : individuel, association, entreprise (SARL), etc. ;
 - ◇ soit public : collectivité locale (commune, structures intercommunale) ;
 - ◇ soit mixte : SEM, GIE, syndicat mixte.
- 3) Je fais **un avant-projet en évaluant sommairement le montant des dépenses**.
- 4) Je m'informe **des possibilités de financement de mon projet** auprès de l'ensemble des financeurs potentiels :
 - ◇ auprès des collectivités territoriales : commune ou intercommunalité, Département, Région ;
 - ◇ auprès de la préfecture et des services décentralisés des ministères pour les financements de l'État et de l'Europe ;
 - ◇ auprès des structures du mouvement sportif : comité départemental olympique et sportif (CDOS), comité départemental de vol libre (CDVL), ligue et niveau national de la fédération ;
 - ◇ auprès de sponsors (privés, associations caritatives...).

Je me renseigne pour chaque financeur à quelle date je peux commencer les travaux (avant ou après le vote de la subvention). Cette information est très importante car elle conditionne le règlement de la subvention.

- 5) Je constitue **le dossier du projet** : je rédige une note explicative décrivant et argumentant l'intérêt du projet qui peut être différemment présenté en fonction des fonds sollicités (sport, tourisme, économie, aménagement du territoire, etc.).
Je chiffre le coût détaillé en dépenses avec des devis précis et je bâtis le plan de financement prévisionnel (recettes) qui peut être différent en fonction des fonds sollicités.
J'évalue mes possibilités maximales d'autofinancement (fonds propres, prêts, sponsoring, subventions fédérales).
Je joins toutes les pièces complémentaires qui étaient le dossier :
 - ◇ cartes, photos ;
 - ◇ devis de travaux ;
 - ◇ statuts de l'association et délibération du comité directeur sur l'opération ;
 - ◇ délibération de la commune ;
 - ◇ relevé d'identité bancaire.

J'envoie les dossiers à tous les organismes identifiés et, pour les collectivités, j'en informe par courrier les élus concernés en leur adressant le double du dossier.

- 6) Je suis l'**état d'avancement du dossier** :
 - ◇ en identifiant l'interlocuteur technique afin de vérifier la réception du dossier ;
 - ◇ je propose éventuellement une rencontre avec l'interlocuteur technique ;
 - ◇ je relance et demande les dates de prises de décisions par les élus (vote des subventions) : plus on s'éloigne du local, plus ce travail de suivi est compliqué car les circuits de décision sont lourds (le pire ce sont les Fonds Européens).

- 7) J'obtiens **les fonds sollicités** :
 - ◇ pour chaque organisme financeur, je me renseigne sur les modalités de versement et la nature des justificatifs à produire (simples rapports ou factures acquittées, etc.) ; ces modalités sont généralement fournies avec l'arrêté de subvention qui vous parvient après le vote ;
 - ◇ je n'oublie pas de mentionner sur les projets mes partenaires financiers ou de les inviter si j'inaugure le projet.

En guise de conclusion : faire appel à des fonds extérieurs, notamment publics, est bien souvent une nécessité pour pouvoir mener à bien un projet. Ceci dit, compte tenu de la longueur des procédures administratives, il faut anticiper et ne pas déposer un dossier la veille de l'inauguration.

Sachez également que les financeurs sont de plus en plus contrôlés sur l'utilisation qu'ils font des deniers publics ; ils exigent donc, pour les projets qu'ils financent, de plus en plus de détails dans la demande, mais surtout dans la justification des dépenses.

3.2 Les organismes et collectivités à démarcher

La FFVL n'est pas le seul organisme qui pourra dégager des financements pour les sites.

Dans tous les cas, la part de budget allouée par la FFVL (CNS) ne pourra dépasser 50 % du budget total.

Toutes les demandes doivent transiter par les RRS. Lorsque les sommes demandées sont relativement peu importantes, nous conseillons de solliciter dans un premier temps votre comité départemental, puis votre ligue. L'intervention de la CNS ne devant se faire qu'en complément des deux premières structures déconcentrées.

Vous pourrez trouver sur le lien suivant : <http://federation.ffvl.fr/pages/subvention-ffvl> tous les renseignements concernant une demande de subvention auprès de la CNS.

3.2.1 Les collectivités territoriales

- ◇ **La commune** pourra être sollicitée lorsque son avis favorable pour la pratique du vol libre a été clairement exprimé par le conseil municipal.
- ◇ La contribution pourra être en nature quand il s'agit de prêt de terrain, d'aménagements pris en charge, de réalisations d'accès et sentiers, etc.
- ◇ Il peut être envisagé que la commune soit maître d'œuvre du projet, ce qui dispense de payer des taxes si c'est la collectivité territoriale qui achète le terrain pour le compte du club.
- ◇ **Les intercommunalités** peuvent, à l'échelon local, être un levier et un interlocuteur facilitant le montage des dossiers. Il faut se renseigner sur les statuts de chaque intercommunalité qui peuvent être variables concernant les compétences sur lesquelles nous pouvons les solliciter : urbanisme (pour le PLU et le classement des terrains en zone agricole ou constructibles par exemple), sports (gestion équipements sportifs) ou encore tourisme. Les interlocuteurs peuvent être les services d'urbanisme, les services juridiques ou les services techniques selon les besoins. Mais en tout état de cause, les décideurs sont les élus et la meilleure porte d'entrée reste dans la plupart des cas le maire de la commune où se trouvent les terrains.
- ◇ **Le conseil départemental** peut être démarché avec succès avec un dossier bien monté et le soutien de la DDCS (direction départementale de la cohésion sociale, anciennement Jeunesse et Sports).
- ◇ **Le conseil régional** pourra être sollicité de la même façon avec le soutien de votre DRJSCS (direction régionale de la jeunesse et des sports et de la cohésion sociale). Pour prendre un exemple : par l'intermédiaire du plan d'aménagement concerté du territoire (PACT), une région a été sollicitée avec succès pour la revalorisation du tourisme dans un secteur en créant un site associé à un panorama.

3.2.2 L'état et le changement de gouvernance et d'attribution des subventions

Avec la disparition et l'intégration de l'ex-CNDS dans l'Agence nationale du sport en 2019, la part territoriale de l'ex-CNDS fait l'objet d'une nouvelle procédure. La FFVL s'était portée volontaire en 2019 pour expérimenter le nouveau dispositif, elle a eu la possibilité d'avoir une marge de manœuvre relative par rapport aux contraintes antérieures très fléchées et comme la pérennisation des sites est une de

nos priorités fédérales, ce point fait partie des dépenses éligibles pour une demande de subvention. En 2020, toutes les fédérations seront traitées de la même façon : ce sont elles qui attribueront les subventions en fonction de leur Projet Sportif fédéral (PSF). L'existence de sites de pratique dotés d'une bonne signalétique, bien entretenus, est une condition vitale de notre activité.

Frais éligibles : loyers versés aux propriétaires des terrains, frais d'entretien, de signalétique.

Indicateurs : fréquentation annuelle du site (ou des sites) ; durée de la convention.

Mais l'Agence impose des contraintes :

- ne sont éligibles que les dépenses de fonctionnement (loyer, entretien, signalétique), ce qui exclut les achats supérieurs à 500 € (on peut avec des factures détaillées cumuler plusieurs dépenses) ;
- le plancher de 1 500 € est aussi une contrainte mise par l'Agence (il est de 1 000 € en zone rurale à revitaliser) ; ce plancher s'applique à toutes les demandes faites par une même structure (par exemple un club peut très bien demander 500 € pour l'entretien de son site et 1 000 € au titre d'autres actions).
- les demandes se font via le « compte asso » ;
- délais pour les demandes, tout est expliqué ici : <https://federation.ffvl.fr/pages/demande-subvention-ans>

Ce qui n'a pas changé

Les investissements lourds sur les sites (création de voies d'accès, de parkings, accessibilité...) sont en général portés aussi par d'autres partenaires (collectivités territoriales) qui sont en général maîtres d'œuvre et qui peuvent éventuellement faire un dossier de subvention, mais gérés nationalement par l'Agence du sport, et pas par la FFVL.

3.2.3 Les services décentralisés de l'État

- ◇ **La DRJSCS** (Direction Régionale de la Jeunesse et des Sports et de la Cohésion Sociale). Une démarche visant l'aide de la DRJSCS pourra prendre la forme d'un contrat d'objectif. Il faudra alors se concerter avec le président de la ligue. Une demande peut être également faite auprès de la direction régionale via le dispositif du CNDS « équipement ». C'est un dispositif national qui permet de demander des fonds plus importants lors d'aménagements de « grande ampleur ». Les renseignements se trouvent au lien suivant : <http://federation.ffvl.fr/pages/subvention-cnnds>
- ◇ **La DDT** (Direction Départementale des Territoires) peut être sollicitée pour une aide financière à l'aménagement et la valorisation de site par le FGER (Fond de Gestion de l'Espace Rural).

3.2.4 Les comités départementaux (hors CDVL)

- ◇ **Le CDT** (Comité Départemental au Tourisme) : il peut être associé au financement des travaux dans le cadre du développement des équipements et des sites touristiques.
- ◇ **Le CODERANDO** (Comité Départemental de Randonnée) : si le site nécessite des sentiers d'accès ou de jonction, il aura probablement un caractère intéressant pour les randonneurs. Cela vaut la peine d'associer le CODERANDO au projet pour les impliquer financièrement ou matériellement dans l'aménagement des sentiers.

3.2.5 Les fonds européens

- ◇ Les fonds européens de développement économique régional (**FEDER**) peuvent être sollicités avec succès dans le cadre du « développement de l'activité socio-économique ».
- ◇ Il est indispensable que le site se trouve sur une zone éligible aux fonds FEDER. Se renseigner à la préfecture de région, auprès de la délégation régionale au tourisme.
- ◇ En parallèle du FEDER existe aussi le FEADER qui est réservé plus spécifiquement au développement des territoires ruraux.
- ◇ Il existe aussi le FSE qui est un fond particulier destiné essentiellement au soutien de l'emploi.

Solliciter ces fonds est relativement complexe. Vous pouvez également vous adresser à votre DRJSCS et demander à prendre contact avec le coordonnateur de la cellule régionale des sports de nature.

Pour plus de renseignements vous pouvez consulter le lien <http://www.europe-en-france.gouv.fr/>

3.3 Le dossier technique « investissements »

Le dossier sera établi en considérant qu'un site, c'est au moins **un décollage et un atterrissage** ou **une plate-forme** regroupant en un même lieu les deux possibilités.

Les renseignements demandés devront obligatoirement porter sur les deux lieux du site.

Les pièces évoquées ci-dessous concernent en général un « dossier type » de demande de subvention.

Les pièces nécessaires pour la demande faite à CNS

1/ Une présentation précise des travaux à réaliser : en quelques mots, préciser le lieu et la nature des travaux projetés.

2/ **Le motif** : toujours en quelques phrases indiquer les raisons principales qui motivent votre demande d'investissement : la sécurité, l'environnement, le confort des usagers...

3/ **Une carte IGN** précisant la situation du site ou la référence du site dans la base de données de la FFVL permettant (atterrissage et décollage ou position de la plate-forme) ; la situation géographique du site est nécessaire pour permettre le suivi des dossiers par des personnes extérieures à la région concernée. Sur la carte doivent figurer tous les éléments qui permettent de se repérer : ville importante, autres sites, coordonnées GPS.

4/ **Un extrait du plan cadastral** indiquant le nom du ou des propriétaire(s) des parcelles concernées par le projet ; lorsque l'on touche au terrain, il est prudent de vérifier l'exactitude des informations. Il est arrivé que, lors de négociations, des erreurs de terrains aient lieu. Le site Internet de l'IGN, Géoportail, vous permet de vérifier aisément les numéros de parcelles cadastrales.

5/ **Les conventions FFVL longue durée pour les parcelles** constituant l'ensemble du site ; il est utile de vous assurer que les propriétaires acceptent bien votre installation.

6/ **Le compte rendu de la dernière AG et le bilan du club** : si vous avez déjà envoyé ces documents, il suffit d'en faire une copie à la CNS (dans le cas où les documents n'auraient pas été envoyés, l'envoi d'une copie à la CNS met votre club en situation régulière vis-à-vis des statuts de la FFVL).

7/ **La liste éventuelle des écoles que le club a autorisées à travailler** régulièrement sur le site : cette information permet de juger du développement potentiel de la fréquentation.

8/ **Des photographies du site** permettant de juger des améliorations apportées par les aménagements projetés.

9/ **Les délibérations du ou des conseils municipaux** concernant la pratique du vol libre sur le site. Cette demande est faite à la suite d'interdictions municipales prononcées après que d'importants investissements aient été réalisés sur des sites conventionnés. La pérennisation des sites passe aussi par une volonté de la commune de participer, ou pour le moins de ne pas entraver le développement du vol libre.

10/ **L'autorisation écrite du propriétaire permettant de réaliser les travaux projetés** : cela est tellement élémentaire que certains l'oublient.

11 / **L'accord des autorités du district aérien pour les envols, les décollages ou atterrissages** situés près des zones aériennes réglementées : rien ne sert de braver les autorités ; il vaut mieux négocier au préalable et mettre en place une information adaptée.

12/ **L'engagement de principe écrit à verser les subventions accordées par les partenaires sollicités**, si possible.

13/ **Une copie des différents devis** établis par des entreprises.

Les points 1, 2 et 3 peuvent être renseignés directement sur [la fiche type de demande de subvention FFVL](#). Quelles que soient les suites données à votre projet, il ne pourra pas être financé à 100 % par la CNS : 10 à 50 % maximum. Dans des cas très particuliers et avec accord préalable du Bureau directeur, le financement fédéral peut atteindre un pourcentage supérieur. Votre dossier sera traité par la CNS dans les trois mois suivant votre demande.

Après acceptation de votre dossier, vous percevrez un premier versement correspondant à 75 % de la somme totale de la subvention accordée. Un second versement correspondant aux 25 % restants sera effectué sur présentation des justificatifs de dépenses.

Lors de la demande de reversement, il convient donc de joindre toutes les factures concernant le dossier pour justifier de dépenses correspondant au budget initial et ainsi recevoir le montant total de la part fédérale.

La participation de la FFVL ne sera valable qu'une année après acceptation du dossier. Dans le cas où les travaux ne seraient pas réalisés dans ce délai (sauf demande exceptionnelle et motivée) vous ne pourrez plus bénéficier de la subvention.

Il est primordial que la globalité des problèmes soit traitée lors de l'étude (parkings, accès, communications, sanitaires, etc.) et que la réflexion sur l'aménagement d'un site soit intégrée à une réflexion régionale. Il est plus facile d'obtenir des aides départementales ou régionales pour un vaste projet que pour une étude limitée. Les dossiers peuvent être financés sur plusieurs années sous forme de « contrat d'aménagement de stade de vol libre » passé entre la CNS et la ligue ou le comité départemental. Il appartient au RRS ou au RDS de négocier devant la CNS le pourcentage du budget pris en charge proposé au Bureau directeur.

Si vous vous sentez trop seul pour entreprendre les démarches, n'hésitez pas à joindre le secrétariat fédéral qui vous orientera vers votre conseiller technique régional, pour vous aider à résoudre vos problèmes.

4. Les balises météo

La FFVL encourage les clubs à équiper leurs sites de pratique de stations météo appelées « balises VL » ou « balises vol libre ». Elles constituent un élément essentiel de la sécurité de notre pratique. La lecture des relevés météo délivrés par ces balises stimule l'attention et la finesse d'analyse indispensables à la sécurité de notre pratique. Les balises VL aident enfin à l'organisation de sorties en évitant par exemple les trajets inutiles.

La FFVL concentre les informations délivrées par les balises VL sur le portail FFVL : www.balisemeteo.com.

Certains modèles de balises VL diffusent leurs relevés sous forme vocale en émettant sur la fréquence radio FFVL 143,987.5 MHz.

Les relevés des balises VL peuvent être consultés via le serveur vocal FFVL : 0825 150 289 (0,15 €TTC/min).

La FFVL fournit aux développeurs une API permettant aux applications et web apps tierces parties, de récupérer les informations collectées et validées par la FFVL : <https://data.ffvl.fr/pmwiki/>. Le développeur de l'application tierce a pour obligation de mentionner la source de données (FFVL ou balisemeteo.com).

Ces indications sont consultables sur smartphone (par exemple sur SpotAir, Mobibalises, Windfinder, ParaglidingMap..., etc. sans engagement FFVL).

En 2019, le portail www.balisemeteo.com agrège les données émanant des équipements fabriqués par les sociétés ADISON, HOLFUY et PIOUSPIOU. Chacun de ces fabricants présente des fonctionnalités, des sous-ensembles, des options qui disposent chacun d'avantages technico-économiques qui devront être appréciés et analysés par les clubs, en fonction de leur projet et de leur budget. La FFVL demeure neutre à l'égard des fabricants cités, mais peut éclairer et accompagner les clubs dans leurs démarches : email balises@ffvl.fr.

L'affiliation d'une balise météo au portail www.balisemeteo.com est conditionnée à une localisation présentant un intérêt reconnu pour la pratique du vol libre : décollage, atterrissage, sommet.

L'acquisition, l'installation et la gestion d'une balise VL est à la charge de la structure. La FFVL ne subventionne pas l'acquisition de balises VL ni les constructeurs de balises VL. Une fois l'installation effectuée, la structure se met en relation avec la FFVL (balises@ffvl.fr) pour affilier sa balise VL au portail www.balisemeteo.com.

Une fois la balise installée, la FFVL recommande à la structure gestionnaire une visite annuelle préventive, une attention quotidienne et la mise en hivernage des balises VL exposées aux intempéries. La FFVL veille sur la qualité et la cohérence des relevés émis par les balises VL affiliées à www.balisemeteo.com ; elle peut supprimer l'affiliation ou assortir les relevés d'une mise en garde explicite en cas d'anomalie signalée (par les usagers ou la structure gestionnaire) à balises@ffvl.fr.

5. Les panneaux de site

5.1 Le panneau à personnaliser

Vous pouvez le consulter sur le lien <http://federation.ffvl.fr/pages/signal-tique-sites-vol>

Si des contraintes d'aménagement locales vous imposent d'utiliser d'autres modèles de panneaux, il est important que vous repreniez les consignes figurant sur le panneau « type » de la fédération.

5.2 La procédure pour obtenir des panneaux

La procédure est régionalisée. Il faut donc vous adresser directement à votre ligue pour obtenir ces panneaux.

Vous trouverez de plus [ici](#) le fichier numérique nécessaire pour toute impression.

Vous trouverez de plus nécessaire pour toute impression.