

# PLANEUR



Revue d'information de la Fédération Française de Vol à Voile

NUMÉRO 27 • FEVRIER 2010

Dossier

page 10

**les rencontres  
fédérales du  
développement**



# au sommaire



# 3

- 2 News**
- 3 Assemblée Générale de la FFVV**, cette année, le club du Puy en Velay accueille notre assemblée
- 4 le G-NAV** entre dans sa phase opérationnelle
- 6 Sécurité**, le symposium, le site fédéral et le flarm
- 12 Au CNVV**, les stages de détection jeunes et les Cadets Air-France
- 14 Club** de Narbonne
- 16 Hommage** Guy Plouchart
- 17 Internationnal** l'OSTIV
- 18 DG 808C** essai
- 20 Trombin'air**



# 6



Dossier

## les rencontres fédérales du développement

# 8





**Jean-Emile Rouaux**  
Président de la FFVV

## Rendez -vous à l'AG !

L'Assemblée Générale de la Fédération va se tenir dans quelques jours au Puy en Velay.

Je souhaite qu'elle soit un moment privilégié pour débattre, échanger sur l'évolution de notre sport loisir. L'après-midi du samedi sera consacré aux ateliers : sport, formation, développement, GNAV, CNVV.... Les Présidents de commission, le personnel fédéral seront à votre disposition pour répondre à vos demandes, vos interrogations, mais aussi recueillir vos remarques, vos propositions.

Deux chantiers particulièrement importants pour l'avenir nous ont mobilisés cet hiver.

Le GNAV a pris en charge la navigabilité des planeurs à coût maîtrisé en apportant une plus value

aux clubs et responsables techniques de nos associations. Aujourd'hui plus de 1200 planeurs sont inscrits au GNAV et près de 200 actes de renouvellement de certificats de navigabilité ont été effectués.

J'y vois tout d'abord l'expression du formidable potentiel humain que recèle notre Fédération et je tiens à féliciter tous les acteurs pour leur engagement.

Deuxième grand chantier, le projet « Vu du Ciel » fil rouge de cette Olympiade. Son lancement lors des rencontres fédérales a réuni plus de cinq cents dirigeants ou membres actifs des clubs.

Ces réunions ont été studieuses et j'ai ressenti une réelle volonté des participants de s'impliquer dans le recrutement en s'appropriant ce plan de développement.

Déjà de nombreuses actions ont été lancées. Alors pour ceux qui s'interrogent encore, je les invite à s'engager. Des cadres de la Fédération sont à leur disposition pour les accompagner !

Recruter et fidéliser devient aussi une exigence économique pour notre mouvement. Dans une période difficile nous craignons en effet une forte contraction des budgets qui nous seront alloués par nos ministères de tutelle où les collectivités locales. Augmenter le nombre de nos licenciés permettra en augmentant nos ressources propres de mieux appréhender ces difficultés.

**Je vous souhaite une très belle saison 2010, beaucoup de beaux vols, en sécurité !**



**Abonnez-vous**

à la revue de votre Fédération lors de la souscription de votre licence fédérale et retrouvez l'essentiel de l'info du Vol à Voile !

Inclus dans ce numéro, le guide de 12 pages du CNVV.



opération "vu du ciel", le discus du club de Beynes aux aurores au Siège de la DGAC

**Planeur Info**

29 rue de Sèvres - 75006 Paris  
Tél : 01 45 44 04 78 ● Fax : 01 45 44 70 93  
info@ffvv.org www.ffvv.org  
Association loi 1901 - ISSN : 1275-935X

**Directeur de publication :** Jean-Emile Rouaux  
**Rédactrice en chef :** Valérie Vankeerberghen  
**Comité de rédaction :** Christian Vrancken, Benjamin Néglais.

**Design & Impression :** Agence Mageral & Associés  
Tél. 01 47 25 35 25 ● www.mageral.fr  
Imprimé en France à 9 800 ex. - **Crédit photos :** FFVV.  
© Tous droits réservés. 02.2010

Contactez-nous ! envoyez vos articles et infos : [info@ffvv.org](mailto:info@ffvv.org)



L'auteur de la BD éditée dans Planeur Info N°23 est Benoit Lonier.

# NEWS

## Fayence et son histoire

Voici donc l'histoire de ce terrain qui débute en 1929 et qui, en 1935, devient le lieu d'évolution des planeurs de l'aéroclub de la Côte d'Azur.

Il faut dire qu'il bénéficie d'une situation géographique et climatique exceptionnelle pour un terrain idéalement situé entre mer et montagne.

Dès 1947 les premiers vols d'onde sont réalisés par Jules Landi, grande figure de ce terrain et les premières distances en montagne suivent en 1948.

L'activité est en pleine progression mais en 1954 une première menace se fait jour: Le SALS annule le contrat qui lie Fayence à St Auban et récupère planeurs et stagiaires.

La seconde menace a lieu en 1975 quand les militaires voisins du camp de Canjuers projettent une extension du camp sur les pentes de Seillans et du Malay: c'est donc l'asphyxie programmée de la plateforme, mais là aussi l'AAPCA se défend. La mobilisation générale auprès des élus et de la population est décrétée, l'intervention auprès des autorités jusqu'au sommet de l'Etat et le lancement d'une campagne dans les médias, télévision comprise freinent les décisions.



La troisième menace en 1979 vient d'EDF qui projette de faire passer une ligne THT à mi hauteur des pentes de Seillans. Mais les militaires refusent le tracé et font alliance avec les vélivoles. Un autre tracé sera finalement retenu.

Malgré toutes ces épreuves, Fayence va de l'avant et avec les communes avoisinantes, crée un projet de syndicat mixte pour l'aménagement du vol à voile à Fayence. Ce projet réalisé reste d'actualité: Il donne au terrain les moyens de créer une école départementale du vol à voile et un centre d'hébergement pour les jeunes.

Fayence oriente ensuite sa politique vers les vols de distances et dès 1979 trois grands vols de 755, 639, 828 km sont réalisés par de grands pilotes J.P. Barrois, J.F. Pierrard et F. Ragot.

Tous ces obstacles levés et ces performances réalisées n'ont pu exister que par la détermination et la valeur personnelle des dirigeants impliqués avec toujours un seul objectif: défendre et promouvoir le vol à voile sur la plateforme.

Tout au long de ces 158 pages vous retrouverez des figures connues, certaines sont parties à St Auban au Centre National, d'autres ont rejoint des postes importants à la Fédération ou ont des responsabilités sur des terrains de France et même encore aujourd'hui à Fayence, vous en rencontrerez.



### Site internet FFVV

2 nouveaux Encarts :

➔ Assurances et Retours d'expérience

Accès en un "clic". Téléchargez tous les contrats et formulaires... Renseignez en directe le formulaire Rex sécurité.

Onglet "Dirigeant" - simplifié, retrouvez toutes les rubriques en un seul déroulant : téléchargements, notes, Commissions....



### Inclus avec ce numéro, le nouveau guide 2010 du CNVV

Incontournable et indispensable, la nouvelle édition du guide 2010 du Centre National de Vol à Voile.

Le centre, les stages, les tarifs et les nouveaux équipements treuil 2010.

Découvrez le vite !

13-14 mars 2010

# L'Assemblée Générale 2010 de la FFVV

Cette année, le Centre de Vol à Voile du Puy en Velay accueillera notre Assemblée Générale le week-end du 13 et 14 mars prochain.

Le samedi sera consacré aux rapports des commissions, différents ateliers (développement, G-Nav, formation, services FFVV, DTN) et remise des prix en fin de journée.

Le dimanche matin sera réservé aux rapports statutaires (activité, financier, moral) et votes.

**L'**Assemblée Générale a pour objet de rendre compte de l'activité, des décisions et orientations politiques prises par le Comité Directeur durant l'année écoulée, c'est aussi l'occasion de présenter le budget à venir qui devra être approuvé par un vote. Statutairement, seuls les groupements sportifs et associations affiliés peuvent voter.

Néanmoins, l'Assemblée Générale ouverte à tous, jeunes et moins jeunes, est l'occasion de se rencontrer, dialoguer, s'informer, échanger des idées...

L'occasion aussi de se retrouver autour d'un repas convivial animé.

Pour les accompagnants, une visite pédestre de la ville de Puy-en-Velay et de la cathédrale sous la conduite d'un guide conférencier est prévue le samedi 13 mars 2010 à partir de 9 h 30. Le rendez-vous est à l'Office du Tourisme, Place du Clauzel au Puy.

#### Programme de la visite :

Rendez-vous à l'Office de Tourisme, accueil de votre groupe par un guide conférencier et départ pour la visite pédestre du secteur sauvegardé et de la cathédrale (inscrite au patrimoine mondial par l'UNESCO) Au cours de la visite de la ville, présentation des différents monuments de la ville, rocher Corneille et statue Notre-Dame de France, rocher et chapelle Saint-Michel d'Aiguilhe, histoire du Chemin de Saint-Jacques de Compostelle, histoire d'une tradition locale, de la dentelle du Puy.

De plus, si vous le souhaitez vous pouvez acheter un billet jumelé qui vous permettra de visiter quatre monuments (Rocher Corneille et statue Notre-Dame de France, Musée Crozatier, Cloître de la cathédrale et le rocher et chapelle Saint-Michel d'Aiguilhe) Ce billet pourra être acheté sur place à l'Office du Tourisme.

**Centre Culturel André Reynaud**  
Avenue Charles Massot  
Vals-Près-Le-Puy (43) Tél : 04.71.04.07.28  
<http://www.centreculturel-vals-pres-le-puy.com>



# Le G-NAV

## entre dans sa phase opérationnelle

**Le premier semestre 2010 sera décisif pour le groupement fédéral chargé du renouvellement des Certificats d'Examen de Navigabilité (CEN).**

**L**e G-NAV devra en effet renouveler un bon millier de CEN au cours des six premiers mois de l'année 2010 si l'on en juge par le nombre de conventions signées à ce jour. Pour ce faire, le G-NAV dispose déjà de 23 inspecteurs habilités. Néanmoins une vingtaine d'inspecteurs supplémentaires seront habilités au cours des trois premiers mois de l'année afin de mieux répondre à la demande. Dès lors, le réseau des inspecteurs sera à la fois suffisamment dense et réparti de façon homogène afin d'offrir souplesse et réactivité.

Dans un même temps, le G-NAV met en place son outil informatique qui permet la gestion de la navigabilité des aéronefs des adhérents ainsi que l'administration au moindre coût de l'organisme.

Nous vous invitons à découvrir cet outil par son portail [www.g-nav.org](http://www.g-nav.org) qui comporte des informations utiles aux adhérents ou tout simplement à ceux qui hésitent encore par manque d'informations.

Le portail G-NAV comporte des onglets tels que celui représenté (FAQ ou Foire aux Questions) que l'on peut ouvrir pour accéder aux informations ou aux fonctions souhaitées.

L'accès adhérent est celui qui ouvre l'outil de gestion de la navigabilité des aéronefs (l'OSRT pour Outil de Synthèse Règlementaire et Technique). Chaque nouvel adhérent se voit attribuer un identifiant et un mot de passe personnels pour gérer l'ensemble de son parc.

**G-NAV**  
Groupement pour la Navigabilité des Aéronefs du Vol à Voile

ACCUEIL ACTUALITÉS FAQ L'ÉQUIPE CONTACT TÉLÉCHARGEMENT ACCÈS ADHÉRENTS ACCÈS WIKI

**LE G-NAV : UNE INITIATIVE FÉDÉRALE**

Le Groupement pour la Navigabilité des Aéronefs du Vol à Voile (G-NAV) a été créé le 30 mars 2008 à l'initiative de la Fédération Française de Vol à Voile (FFVV). Il fait suite à de nombreux travaux préparatoires réalisés dans le cadre de la Commission Navigabilité de la FFVV.

La création du G-NAV, inspirée des démarches analogues des autres fédérations européennes de vol à voile, a été encouragée par le Directeur Général de l'Aviation Civile dans sa lettre du 11 février 2008 adressée au Président de la FFVV.

Il a pour objectif de renouveler les Certificats d'Examen de Navigabilité des aéronefs des adhérents grâce à un réseau d'Inspecteurs répartis sur le territoire métropolitain.

Il est agréé par la DGAC pour procéder aux examens de navigabilité depuis le 19 mai 2009.

Le G-NAV établit des conventions avec ses adhérents qui donnent lieu à une cotisation annuelle couvrant le renouvellement des CEN ainsi que l'accompagnement en matière de suivi de navigabilité grâce à son site internet.

**Actualités**

**LE G-NAV RENOUVELLE LES PLANEURS EN D-xxxx**

Le G-NAV a adapté sa procédure de renouvellement des CEN...

[Lire la suite](#)

**Liens favoris**

FFVV  
CNVV  
Planeur.net

**G-NAV**  
Groupement pour la Navigabilité des Aéronefs du Vol à Voile

ACCUEIL ACTUALITÉS FAQ L'ÉQUIPE CONTACT TÉLÉCHARGEMENT ACCÈS ADHÉRENTS ACCÈS WIKI

**Foire aux questions**

- Le G-NAV ?
- Adhésion au G-NAV
- Renouvellement des CEN
- Programmes d'entretien
- Le Personnel d'Examen de Navigabilité (PEN)
- OSRT (espace adhérents) et Wiki

© 2009 G-NAV | contact | Administration

L'accès WIKI nécessite aussi un identifiant et un mot de passe qui sont communiqués aux adhérents lors de leur inscription. C'est la base documentaire où l'on trouve notamment les Consignes de Navigabilité et les notes techniques ou réglementaires applicables aux aéronefs des adhérents.

**Ne pas hésiter à nous contacter (onglet contact).**

# Portrait d'un PEN



## Présentation

Jean-Philippe Rogier  
personnel d'examen de navigabilité du GNAV  
président de l'aéro-club d'Issoudun depuis 2009

*Je suis venu au vol à voile tardivement,  
c'est mon fils aîné qui m'y a amené il y a 10 ans.  
Avoir des regrets n'est pas dans ma nature, mais si j'avais su le  
plaisir que j'y prendrai et les rencontres formidables que j'y  
ferai, j'y serai venu plus tôt.*

## Comment avez-vous été amené à participer aux travaux de la FFVV ?

*Je crois que j'ai rencontré J-P de Loof lors de réunions à  
la DGAC où j'étais présent comme délégué d'un grou-  
pement de professionnels de l'aviation générale, étant  
responsable technique d'une société de maintenance  
avions et hélicoptères. Il m'a sollicité ensuite pour que j'ap-  
porte mes compétences en la matière au profit de la com-  
munauté ce que j'ai fait dans la mesure de mes disponi-  
bilités.*



## Définition d'un PEN :

**littéralement Personnel d'Examen de Navigabilité. Règlementairement le rapport de sujétion étant impératif, le PEN est vacataire du GNAV et agit en son nom quand missionné par celui-ci en vue de renouveler le CEN (Certificat d'Examen de navigabilité) du planeur ou avion remorqueur d'un adhérent. C'est sa mission première. La 2<sup>e</sup> mission peut être aussi d'apporter des conseils aux adhérents pour les aider à effectuer dans les meilleures conditions possibles les tâches qui leur incombent en matière de navigabilité grâce aux outils qui sont mis à leur disposition.**

## Comment voyez-vous le GNAV ?

*Le GNAV est le fruit de la croyance que l'on est plus fort ensemble. C'est pour l'instant un pari audacieux de la fédération débuté durant la précédente olympiade et fortement soutenu maintenant. Que les uns et les autres en soient remerciés. L'ampleur du travail entrepris sous l'impulsion de Christian Malavergne force le respect, je suis certain que nous aboutirons, mais aussi que nous aurons probablement quelques difficultés à surmonter. 2010 sera une année charnière pour tous, PEN et adhérents. Comme la fédération, le GNAV n'est pas un prestataire au service des clubs, il est d'abord une émanation de nos associations, le GNAV ne pourra se substituer aux propriétaires (associations et privés) pour assumer les responsabilités qui leur incombent.*

## Comment avez vous été recruté ?

*Quand le GNAV s'est mis en place, j'ai naturellement posé ma candidature pour devenir PEN, et comme je remplissais les critères règlementaires, celle ci a été retenue. L'accréditation des PEN étant jusqu'ici un privilège de l'Autorité, je fus audité par celle ci et accepté.*

*Depuis quelques semaines, Christian Malavergne a fait la démonstration de la crédibilité de l'organisation en obtenant de l'Autorité que le GNAV puisse lui même accréditer ses PEN. La procédure d'accréditation des examinateurs de PEN est en cours.*

## Ce qui me motive ?

*J'ai pensé bien sur que cela pouvait rendre service à mon club et au mouvement et comme toujours, cela m'a permis de faire des rencontres, le mouvement recèle décidément des sommes de compétence et d'humanité.*

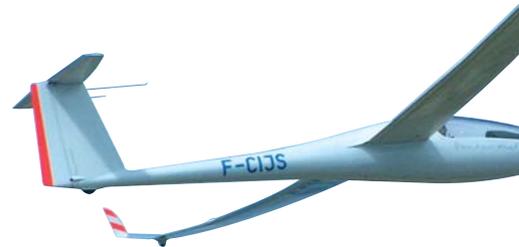


# Symposium

## Sécurité Aviation

### Légère et Sportive

**Le Symposium 2009, Sécurité Aviation Légère et Sportive, débute avec ce rappel du BEA : 260 accidents et 64 morts en moyenne par an. Avec 14 morts sur notre territoire, 2009, est la seconde plus mauvaise année depuis 1995.**



Acteurs essentiels de la sécurité, les instructeurs sont le maillon clef de la chaîne sécurité des vols. Ils sont les seuls à pouvoir, en permanence, apprécier en vol les comportements des pilotes, élèves ou brevetés.

La Fédération se doit de jouer un rôle majeur en apportant l'aide nécessaire à l'amélioration de la sécurité des vols.

- Par la mise en place d'un site internet entièrement dédié à la sécurité ;
- Par la publication de messages forts sur nos différents supports (site internet, circulaires) ;
- Par la mise en place d'un module facteurs humains dans le cursus de formation ;

#### Voici la conclusion du groupe PRISE DE DECISION :

La sécurité vise à ce que les pilotes puissent être à la hauteur des situations rencontrées le plus

couramment. Il ne s'agit pas d'en faire des érudits de la théorie aéronautique ni des maîtres du pilotage. Il s'agit ici de les sensibiliser sur le processus de décision qu'ils doivent suivre, non pas de façon plus ou moins consciente, mais de manière lucide et méthodique, à chaque étape de leur préparation.

Ainsi, ils auront les moyens de juger si le vol qu'ils souhaitent entreprendre est à leur portée, s'ils ont mis toutes les chances de leur côté et ce faisant, s'ils sont à même de mener à bien leur projet en se faisant plaisir et sans engager la sécurité.

Mais savoir prendre des décisions demande une forme d'apprentissage. Il n'est pas pour autant nécessaire de réinventer les structures, de remettre en cause les capacités des formateurs et/ou de rajouter des contraintes réglementaires.

Mais peut-être faudrait-il profiter de l'élan donné par ce symposium pour porter un regard critique sur ce qui parfois distrait la formation de son but.

# Flarm



**Le Bureau Directeur de la FFVV du 11 décembre 2009 a entériné la décision prise par les participants à la réunion " sécurité dans les Alpes " du 1<sup>er</sup> octobre 2009 en présence des représentants de la DGAC et du ministère en charge des sports, qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, tous les planeurs évoluant au sein des Alpes devront être équipés d'un dispositif anticollision de "type Flarm" et de marquages haute visibilité.**

Il est probable que cette démarche amènera à reconsidérer, entre autres, la façon de concevoir l'apprentissage et l'articulation de la progression, l'esprit des questions des examens théoriques, les critères d'aptitudes des épreuves pratiques ainsi que l'objectif des vols de prorogation lorsqu'ils existent. Sur le sujet de la prise de décision qui nous occupe ici, une nouvelle approche pédagogique du pilotage peut être proposée.

Il s'agit de l'enseignement par mise en situation qui pourrait trouver son inspiration dans le concept anglo-saxon de « competency based training ».

Le groupe de travail chargé de l'étude de la prise de décision a émis l'idée que ce travail pourrait être l'un des grands objectifs de la revue de sécurité. Mais il serait sans doute nécessaire d'asseoir



la légitimité de cette instance et d'élargir ses compétences de manière formelle.

Je vous recommande vivement de consulter, sur le site de la DGAC, l'intégralité de ces travaux.

Bons vols à tous, en toute sécurité. 

**Philippe Guiré-Vaka**

Président de la Commission  
Sécurité - Vice-Président de la FFVV.

## La FFVV présente son site dédié à la sécurité

<http://www.isimages.com/ffvsec/>



## Un seul objectif : notre sécurité

Accès au site complet par le mot de passe identique à celui de l'onglet « dirigeants/informations/documentation fédérale » du site fédéral: ASPRES ou aspres

### Accès libre pour la saisie des REX :

<http://www.isimages.com/ffvrexvav/>  
<http://www.isimages.com/ffvrexea/>

### et par la page d'accueil du site fédéral.

- 1- Espace véliole pour tous les vélioles par les vélioles
- 2- Apprendre des erreurs par les Retours d'Expériences
- 3- Mieux communiquer en interne
- 4- Mutualiser toutes les énergies
- 5- Par une information plus riche
- 6- Améliorer les apprentissages
- 7- Partager les informations
- 8- Augmenter prévention
- 9- Diminuer les risques

**Cette mesure identique à celle prise pour toute participation à une compétition du calendrier fédéral s'inscrit dans la démarche globale d'amélioration du niveau de sécurité de la pratique du vol à voile. Je tiens à rappeler que les collisions ont occasionné cette année le décès d'un pratiquant et l'évacuation en vol de deux pilotes.**

**Afin de pallier à l'équipement progressif par les clubs et propriétaires de planeurs, la FFVV s'est dotée d'un parc de 31 FLARM. Ce matériel est disponible à la location au CNVV.**

# A la suite des rencontres fédérales du Développement...



**Les six Rencontres Fédérales du Développement se sont tenues entre le 14 Novembre et le 13 Décembre 2009 à Paris, Nancy, Toulouse, Angers, Salon de Provence et Valence.**

**Elles ont permis d'échanger avec l'ensemble des acteurs de clubs autour de la problématique du développement de notre activité et du vol à voile au sens large.**

**L'assistance très nombreuse représentant la quasi-totalité des clubs français est significative et encourageante. C'est le signe que notre mouvement est à la fois réceptif à ces enjeux mais aussi qu'il recèle les potentialités et les motivations pour y répondre dans l'avenir.**

Nos remerciements vont tout d'abord aux clubs et aux comités régionaux locaux qui ont permis l'organisation de ces journées, de même qu'à tous les vélivoles qui souvent ont dû faire de longs déplacements pour y participer tout en conservant une attention soutenue, et ce malgré des contenus parfois denses.

## **Les enjeux au travers du caléidoscope du Vol à Voile français :**

Nous l'avons déjà eu l'occasion de l'évoquer ensemble : si notre mouvement est bien souvent exemplaire pour toutes ses réalisations techniques

et ses résultats sportifs, il n'en est pas de même en regard de l'évolution globale du nombre de pratiquants. Et c'est bien là l'un de nos grands enjeux.

Les clubs de Vol à Voile français forment un caléidoscope extraordinairement varié, c'est ce qui fait l'une des richesses de notre mouvement. Mais qui dit situation diversifiée dit bien sur des problématiques particulières et des besoins tout aussi spécifiques. Des « petits », des « moyens », des « gros » clubs, avec leurs différences en termes d'infrastructures, de ressources bénévoles ou professionnelles, de niveaux d'équipement, de situation financière... Mais aussi des clubs à proximité de zones urbaines et d'autres en régions rurales faiblement densifiées...

Les rencontres à Nancy



Un des groupes de travail en réunion à la DGAC



Un constat ressort de l'examen des récentes expériences locales réussies de développement ; c'est que celles-ci ne sont pas reliées aux situations aérologiques naturelles réputées favorisées (et même si cette dernière ne gêne rien bien entendu).

C'est donc en tenant compte de cette diversité que la Commission Développement a voulu développer pour la FFVV un dispositif adaptable le plus facilement possible à chaque spécificité et contrainte de club.

### Un double objectif de retombées pour les clubs :

- Générer des retombées numériques à terme en aidant à recruter, à mieux former
- Mais aussi en tout état de cause déclencher des retombées en matière de légitimation, de reconnaissance, et donc d'ancrage local dont les clubs ont souvent besoin.

### « VU du CIEL »



Ce dispositif appelé « Vu du Ciel » se décline autour de 4 volets pour 3 démarches prioritairement orientés vers les jeunes :

#### Pour aider à faire connaître :

- Les « Métiers vus du ciel »
- Les « Classes vues du ciel »

#### Pour aider à faire essayer un plus grand nombre puis fidéliser avec une formation plus productive :

- Les « Pôles d'initiation aéronautiques jeunes » et les « Ecoles Françaises de Planeur » (E.F.P.)

### Pour aider à faire pratiquer :

- Les « Aéro-Job's »

### Des partenariats, des outils et des supports

A chacun de ces quatre volets de « Vu du Ciel » sont associés des partenariats, des outils et des moyens d'accompagnement :

- Un partenariat national officiel avec Air Emploi (GIFAS, FNAM, Armée de l'Air) permettant aux représentants de clubs d'intervenir comme correspondants auprès d'établissements scolaires de leur ville sur les métiers et les filières de l'aéronautique, avec le vol à voile comme support de valorisation personnelle pour les élèves.
- Des supports de communication d'un haut niveau de réalisation technique présentant à la fois le vol à voile et les métiers de l'aéronautique pour les actions dans les lycées comme pour les manifestations locales (voir illustrations).
- Des simulateurs de vol biplaces à vocation à la fois d'animation et de formation pédagogique vol (en cours de développement technique par un groupe de travail).
- Des aides à l'emploi d'instructeurs saisonniers pour permettre aux clubs non professionnalisés d'encadrer des stages durant l'été et de mieux rentabiliser les retombées de leurs actions « Vu du Ciel » entreprises dans les lycées (attente de la reconnaissance de la CQP professionnelle en cours qui permettra de salarier les ITP).



Les supports de communication pour les clubs



## A la suite des rencontres fédérales du Développement...

- La possibilité de mutualiser des postes d'agents de développement régionaux pour assister les clubs et les Comités régionaux dans leurs actions.
- Des formules d'assurances adaptées.

Sachant que la disponibilité de nos dirigeants et actifs de clubs est limitée, l'ensemble de ces outils et moyens est accompagné de supports humains avec l'appui des CTN et CTS de la DTN pour la mise en oeuvre, la coordination ou le montage de dossiers :

- Boites à outils, supports de présentation, documents, disponibles à la fédération ou consultables et téléchargeables sur le blog développement du site FFVV : (<http://developpement.ffvv.org>)
- Aides et facilitations financières aux clubs : pour des acquisitions ou le fonctionnement.
- Aides aux montages de dossiers de subventions locaux complémentaires.
- Remontées convectives des actions entreprises dans les clubs (blog).

### Les premières remontées de Janvier / Février 2010 :

A la suite des rencontres, les actions ont commencé à se mettre en oeuvre :

- Une des premières étapes : les formations aux techniques et outils d'Air Emploi pour la labellisation préalable :

Plusieurs sessions se sont déjà déroulées ou sont en cours d'organisation soit au siège d'Air Emploi (Roissy) soit regroupées en régions avec des participants de 4 à 6 clubs, deux à Roissy, Toulouse, Limoges, Angers, Salon, Valence. D'autres sessions vont également s'organiser dans les prochaines semaines (à voir avec les CTN).

- Les commandes des kits d'animation avec les banderoles personnalisées pour les clubs parviennent à la FFVV.
- Des actions mutualisées sont mises en place dans plusieurs Comités Régionaux ou Départementaux.
- Des présentations « Vu du Ciel » ont été entreprises auprès de Chefs d'établissement très réceptifs et débouchent sur des interventions programmées par les Clubs au printemps.
- Parmi les autres informations remontées, signalements des retours très positifs de responsables de collectivités locales, Maires, Présidents de Communautés d'agglomération, CG, qui manifestent leur volonté très concrète d'accompagner les clubs dans leur démarche.

### Les prochaines étapes dans les clubs :

- La mobilisation des énergies locales est la phase clef pour entreprendre les interventions et les accompagner afin d'obtenir les retombées concrètes dans les clubs.

Les rencontres à Angers



Présentation par Jean-Marc Caillard du simulateur à Maxime Coffin, à la DGAC





"Le site du blog "développement" tenu par les CTN Benjamin Néglaïs et Nicolas Barelrier

### A vos agendas :

Lors de l'Assemblée Générale de la FFVV au Puy en Velay le 13 Mars 2010 des ateliers « Vu du Ciel » seront consacrés aux questions spécifiques des clubs avec la Commission Développement, les CTN et CTS.

### Une gageure réussie !

Aller à la rencontre de tous les clubs de France en aussi peu de temps était une première et semblait une gageure. Mais ces rencontres se sont particulièrement bien déroulées grâce à une forte mobilisation et un gros travail de tous.

En plus des clubs locaux, des CR et des CTS un grand merci à tous ceux qui ont participé à la préparation et au déroulement de ces rencontres : ceux qui pendant plusieurs semaines ont consacré leurs weekend end en sillonnant les routes et les gares de France depuis tôt le



A Salon de Provence, une partie de l'équipe fédérale.

matin jusqu'à tard dans la nuit (Julien Henry (dit « Juju »), Jean Marie Kisler, François Bourgeois (dit « Menuise »), Jean Nicolas Barelrier, Benjamin Néglaïs, , Hervé Perrin, Jean Marc Caillard, Christian Vrancken, Eric Napoléon, Philippe Guiré-Vaka ainsi que les élus du Bureau et du Comité Directeur de la FFVV qui ont pu accompagner la caravane), de même qu'à toute l'équipe de la rue de Sèvres Valérie, Valérie, Valérie et Ginette.



De gauche à droite : Julien Henry, Philippe Guiré-Vaka et Jean-Marc Caillard.



Le Général Mercier, Commandant des écoles de l'Air à Salon de Provence aux côtés de Joël Denis et Jean-Emile Rouaux.

**Joël Denis,**  
Vice Président FFVV,  
Président Commission  
Développement.



Les rencontres à Valence



Les rencontres à Salon de Provence





# Stage de détection des jeunes sportifs 2010

**Dernière semaine d'octobre 2009, afin de préparer la saison sportive 2010, la Direction Technique Nationale a invité 20 jeunes pilotes, sélectionnés localement, à une semaine de stage au Pôle France de St-Auban.**

**C**e stage encadré par l'Entraîneur National, Eric Napoléon, a permis de sensibiliser les pilotes aux parcours sportifs et de formation dans le vol à voile, le thème central étant les compétitions organisées en 2010. Le programme est ainsi revenu sur les techniques de préparation d'une compétition, les techniques et tactiques de vol, les différents types de courses, l'intérêt de l'analyse des fichiers de vol, le statut de sportif de haut niveau,...

La semaine a bien sûr été l'occasion également de faire voler ces « jeunes pousses » en biplace pour compléter leur évaluation technique, les sensibiliser à la gestion du risque et aux procédures à appliquer, juger de leur perception de l'aérodynamique, ... et les lâcher sur la plateforme de St-Auban aux commandes des Piwi, LS4, LS8, Ventus2, Discus2 et ASG29 !

En parallèle et vue l'aérodynamique assez molle, l'ULM et le motoplaneur ont permis de dépoussiérer et revoir les procédures d'approche aux vaches.

Le Président de la Fédération Jean-Emile Rouaux, accompagné de Jean-Marc Caillard, a également échangé avec les jeunes à propos du plan de développement de la FFVV « vu du ciel », les incitant à se sentir concernés dans cette action au travers de formations pour devenir les instructeurs de demain.

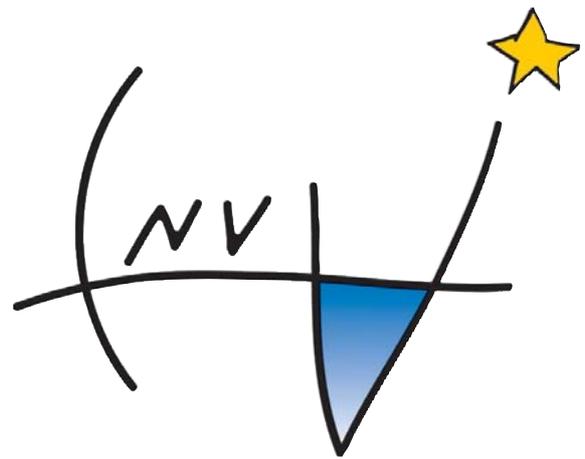
Gabriel Briffe, Président de la Commission Jeunes, est également intervenu dans ce sens, insistant sur l'importance de faire changer la perception du vol à voile chez les jeunes des établissements scolaires, notamment en participant au rajeunissement des cadres dans les clubs.

Au final, malgré une météo stable, ces pilotes ont profité d'un encadrement au sol comme en vol pour se projeter sur la saison 2010 avec des objectifs et des outils pratiques pour mieux les atteindre.

Pour certains, c'était les premiers coups d'ailes en montagne, et tous sont repartis motivés pour les compétitions à venir, locales comme nationales.

**Gabriel Briffe**





# Les Cadets

## Air-France au CNVV

**Le Centre National de Vol à Voile (CNVV) à reçu l'été dernier une nouvelle population de stagiaires : des élèves pilotes de ligne d'Air-France issus de sa filière "Cadets".**

**En effet 8 "Cadets" d'Air France, se sont vus inclure dans leur formation, à titre expérimental, un stage de vol à voile de 4 semaines au CNVV.**

**L**e but était de former ces élèves au pilotage des planeurs qui demande finesse et précision et également de les initier à l'art du vol à voile qui développe l'esprit d'analyse et de décision. S'adapter en permanence aux évolutions de la situation, apprécier les risques et vérifier constamment la pertinence de ses choix constituent l'essentiel des activités du pilote de planeur. C'est en ce sens que l'école du Vol à Voile est un réel enrichissement pour toutes les catégories de pilotes. L'accent a été mis sur l'identification des menaces et des risques propres à chaque phase de vol afin que les élèves aient le souci de l'anticipation et prennent l'habitude d'avoir en tête un panel de solutions pré étudiées et susceptibles de répondre au plus vite aux aléas du vol.

Le vol à voile est aussi un sport d'équipe qui nécessite entraide et assistance entre les différents pratiquants. Poussez le planeur des copains, soutenir l'aile de ceux qui décollent et nettoyer le matériel constitue une bonne introduction au travail en équipage. Mais c'est aussi l'apprentissage d'un des fondements des métiers de l'aviation où une coopération étroite doit exister entre navigants, techniciens et personnels commerciaux. Le vol à voile est donc, même au niveau de ses servitudes, une excellente école pour qui se destine aux métiers de l'Air.

Les stagiaires ont également suivi une initiation au remorquage. Même s'ils n'ont pas été qualifiés pour cette activité (ils n'avaient pas encore les pré requis), ils ont pu toucher du doigt ce qu'est un avion lorsqu'il est employé comme un "outil" au service

d'un "client". Le remorquage est un concentré de savoir faire qui, outre le pilotage rigoureux de la machine, exige une surveillance du ciel sans faille, une bonne anticipation des trajectoires une bonne compréhension de l'aérodynamique. Il demande aussi de l'efficacité opérationnelle, un souci des coûts et un haut niveau de sécurité qui sont les maîtres mots du fonctionnement des compagnies aériennes.

Le bilan de ce stage est globalement très bon : sur le plan technique les 8 stagiaires ont été brevetés au bout des 4 semaines allouées et la quasi totalité a été lâchée au 5ème jour de stage. La précision technique, l'analyse de la situation et la finesse du pilotage ont été d'un très bon niveau. Ces résultats encourageants font qu'Air France confirmera en 2010 au CNVV 56 nouveaux stagiaires afin qu'ils suivent une formation similaire.

Pour conclure, le mouvement "Vol à voile" ne peut qu'être fier du déroulement de cette formation, non seulement parce qu'il aura su rallier à sa cause huit nouveaux adeptes enthousiastes, mais surtout parce qu'ayant été choisi par Air France pour parfaire la formation des ses Cadets, il se trouve gratifié d'une véritable reconnaissance de ses vertus.

**Philippe Lèguevaque**  
Instructeur CNVV



# L'aéro club de Narbonne

Dans les années 1990, une poignée d'irréductibles passionnés décide d'assumer leur passion en construisant une piste permettant le décollage et l'atterrissage d'aéronefs. Le mot d'aérodrome n'était pas encore d'actualité.

A l'aide de pelles, de pioches, de brouettes, de tronçonneuses, de pelle-teuses, de camions et surtout beaucoup de travail et de transpiration, ils vont aménager une plateforme de 700m qui permettra en septembre 1993 de voir le premier posé d'un avion et d'un planeur.



**D**éjà des projets extension, d'allongement de la piste, de construction d'installations sont élaborés, mais leur ardeur et leur fougue ne suffit pas à vaincre les citadelles administratives. Il faudra presque 15 années pour que le statut de cette plateforme privée puisse être modifié.

A l'heure où les aérodromes font l'objet de convoitise urbanistique, certains en sont même à la fermeture afin de satisfaire des vellétés de profits et de spéculations. Il devient donc heureux d'être en zone inondable afin de ne pas aiguïser les appétits de profits. Pour autant l'Etat en a décidé autrement :

En effet, le 24 décembre 2007, comme un cadeau du Père Noël, le Ministre de l'écologie du développement et de l'aménagement durables prenait un arrêté d'ouverture à la circulation aérienne publique de l'aérodrome de Narbonne.

L'aéroclub allait pouvoir enfin développer SES activités sur SON terrain, car en effet, il faut savoir que les activités d'école en avion et en planeur n'étaient autorisées que sur le site de Lézignan-Corbières et que tous les jeunes qui s'engageaient dans la formation de pilote devaient faire face à des déplacements très coûteux qui en ont découragé plus d'un.

Désormais l'école de pilotage s'exerce sur l'aérodrome de Narbonne. C'est une centaine de pilotes, adhérents de l'aéroclub, qui peut s'adonner à sa passion et qui va peut être, cette année, approcher voire dépasser les 1000 heures de vol.

Cet été douze jeunes collégiens de Narbonne et son agglomération ont suivi une formation au pilotage avion et planeur avec l'opération « Donnes des ailes à tes rêves » instiguée par le Comité Départemental Aéronautique et le Comité Départemental de Vol à Voile, financée généreusement par le Conseil Général de l'Aude et le Centre National de Développement du Sport qui permet à ces jeunes dont la vocation est de faire une carrière dans les activités aéronautiques de passer leur brevet de pilote , **presque gratuitement**.

Il faut féliciter deux jeunes particulièrement méritants et qui font la fierté de notre aéroclub : Jérémie et Cyril qui ont obtenu leur brevet de pilote le jour de leur 16 ans devenant ainsi les plus jeunes pilotes de France mettant à l'honneur l'aéroclub de Narbonne, ses instructeurs et tous ses bénévoles. Ils peuvent piloter seuls, emporter des passagers et pourtant ils n'ont pas le droit de conduire une voiture ! **En 2009 ce sont 6 brevets de pilote planeur qui ont été délivrés !**

Ils ont suivi avec sérieux et assiduité la formation donnée par leurs instructeurs, ils ont été attentifs et attentionnés, car l'aviation c'est une dimension dans laquelle le maître mot est SECURITE ! Ils ont compris le sens de la responsabilité !

Aujourd'hui encore, malgré l'officialisation de cette ouverture à la circulation aérienne publique, l'administration met en doute notre capacité et notre qualité de formateur en nous refusant un agrément définitif.

Nous avons 3 instructeurs avion, 5 instructeurs vol à voile, tous bénévoles, garants de la qualité, il semblerait que ce ne soit pas celui de l'administration. Dans notre activité, la qualité et la sécurité sont une priorité, il n'est besoin d'être professionnel pour l'exprimer. Voudrait on tuer le bénévolat que l'on ne s'y prendrait pas mieux...

Sur cet aérodrome se pratiquent, en bon entendement, les activités de vol à voile en planeur, d'avion, d'ultra légers motorisés, de découverte du parachutisme et d'aéromodélisme.

Désormais, grâce à l'ouverture à la circulation aérienne publique, des échanges vont pouvoir se faire avec nos amis pilotes des aéroclubs voisins alors que c'était, auparavant impossible. Nous allons pouvoir proposer ce terrain pour l'organisation de compétitions, de rencontres sportives ou amicales afin de pouvoir échanger nos expériences, nos passions et faire connaître les beautés et les douceurs du Pays Narbonnais.

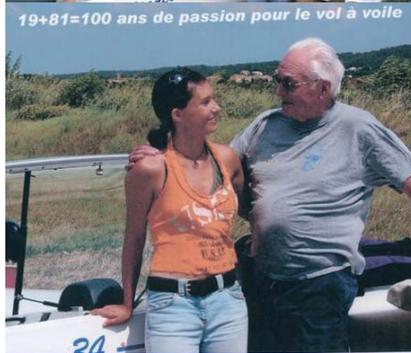
Notre flotte est précieuse pour poursuivre l'action que nous menons. Chacun des adhérents passe de nombreuses heures à l'entretenir, parfois plus qu'à voler, afin de maintenir en état et en sécurité ces aéronefs.

Tous ces appareils sont fragiles et nécessitent une grande attention et des soins quotidiens car il en va de la sécurité de chacun pour pratiquer son activité en toute quiétude.

Si les planeurs réussissent, au millimètre près, à rentrer dans ce hangar, les avions eux sont stationnés en plein air au gré des intempéries et parfois des actes délictueux de vandalisme que nous avons connu dernièrement.

Quant aux ULM ils sont privés d'abri et doivent se réfugier dans le voisinage dans des hangars de fortune.

Cet aérodrome est parfois sujet aux affres de la nature et a eu à subir des inondations, la mise en sécurité des appareils devient une priorité, c'est la raison pour laquelle nous avons sollicité la Mairie de Narbonne et le Conseil Régional de Languedoc Roussillon, pour qu'un hangar soit construit sur une plateforme hors d'eau afin que nos aéronefs puissent être à l'abri et dormir au sec !



La demande de permis de construire a été obtenue en décembre 2008, il reste maintenant aux financeurs à confirmer leurs promesses !

La construction de ce hangar est vitale pour l'aéroclub et pour la notoriété de l'aérodrome.

Notre ambition est de préparer ce terrain à devenir un pôle aéronautique de loisirs voué à la formation des jeunes dans l'objectif de susciter des vocations vers des métiers d'avenir en aéronautique, de pratiquer un loisir, voire une activité sportive de compétition afin qu'ils s'épanouissent pleinement dans l'accomplissement de leur passion.

Le vol en avion ou en planeur est une véritable passion, voire un virus qui ne possède pas d'antidote, mais c'est aussi une école de formation humaine dont les valeurs sont inestimables et il nous faut des moyens pour cultiver notre virus. ///

Terminons par cette citation d'un pilote mondialement connu : **Antoine de St Exupéry**

**FAITES QUE  
LE RÊVE DÉVORE  
VOTRE VIE AFIN  
QUE LA VIE  
NE DEVORE PAS  
VOTRE RÊVE**



Plus d'informations sur <http://aeroclubnarbonne.com>

**Aérodrome  
ouvert à la C.A.P.**

**Route d'Armisan  
1 1000 Narbonne  
Tél/Fax. 04 68 32 10 13**





**Samedi 17 octobre vers 10H45, lors d'une collision en vol à quelques kilomètres de la base de Rochefort Soubise disparaissait Guy Plouchart.**

**G**uy, que ses copains appelaient affectueusement, « La Plouche » laisse un vide immense dans le monde vélivole. Il fait partie de ceux qui ont su transmettre leur passion à un grand nombre d'élèves. Instructeur il l'était au sens le plus noble du terme et considérait cette fonction avec une profonde abnégation. Ceux qui ont croisé sa route savaient, pour la plupart, mesurer la chance qu'ils avaient. Il avait une telle expérience, une telle volonté de transmettre. Nous n'oublierons jamais avec quelle patience, avec quel talent et souvent avec quel humour il faisait partager sa passion du vol. Tout en étant d'une exigence sans faille, il se mettait entièrement au service de ses élèves. Homme au grand cœur, capable de colères aussi explosives que brèves, il était, pour ses collègues de travail, un professionnel ne laissant rien au hasard, « pinaillant » sur chaque détail, recherchant toujours la perfection, ceci afin de délivrer à ses élèves une formation, un message, un conseil de qualité. Tout ce qu'il donnait, il le faisait avec la plus grande humilité, comme on offre un cadeau. Il répétait souvent à son épouse, Jeannette, « Tout ce que je sais je dois le transmettre ».

Issu d'un milieu modeste il intègre très jeune l'Aéronavale. Après avoir obtenu le Brevet de mécanicien sol, Guy est affecté à la Base Aérienne de COGNAC en 1963. Bénéficiant de l'opportunité offerte aux militaires de faire du vol à voile à l'aéro-club il obtient rapidement le brevet de pilote de planeur. En 1966 Guy rejoint NIMES GARONS où il prépare et obtient son brevet supérieur de mécanicien navigant. effectue de nombreuses patrouilles maritimes ausein de la flottille des flottilles 22F et 21F et exerce la fonction d'instructeur de mécaniciens navigants à la 56S jusqu'en 1976, année où il quitte

l'Aéronavale. Pendant toute cette période Guy acquiert la licence de pilote professionnel et les qualifications d'instructeur vol à voile et avion. Patrouilles maritimes la semaine et planeur le week-end aux Alpilles près de St Rémy de Provence où il emmène toute la famille.

C'est avec un solide bagage que Guy poursuit sa carrière aéronautique. Il trouve un poste de Chef Pilote à l'aéro-club du Gard jusqu'en 1980. Ensuite, il rejoint la Sécurité Civile à Marignane où son brevet de mécanicien navigant lui permet de voler sur CL 215 CANADAIR. Au côté d'anciens pilotes de l'aéronavale ou de l'armée de l'air qui ont apprécié sa grande rigueur il effectue 233 missions et 1167 largages sur feux entre 1980 et 1983.

Mais la fibre de l'instruction reprend le dessus et en 1983 il intègre l'Aviation Civile et instruit dans les centres de formation de l'actuel SEFA.

En 1997 il accède au poste de Pilote Inspecteur à la Direction de l'Aviation Civile Sud Ouest à Bordeaux. Novembre 2004 sonne l'heure de la retraite.

Revenant à Cognac, Guy continue bénévolement (ce qu'il n'a jamais cessé de faire) l'instruction planeur et avion au sein des « Ailes cognaçaises », le club de ses débuts. Tous les étés il se rend à Issoudun où il instruit, remorque et participe avec Jeannette, son épouse, à l'organisation des rencontres sportives.

Lors des championnats d'Europe 2007 il s'acquitte avec sérieux de la responsabilité du remorquage n'hésitant pas à tancer amicalement un autre monument du vol à voile aujourd'hui disparu Roger Biagi, pour son retard au briefing!

**Guy laissera à la communauté vélivole le souvenir d'un instructeur compétent et dévoué. Nombreux sont ses élèves qui ont fait parvenir des messages de sympathie. Tous garderont en mémoire le souvenir d'un instructeur qui distillait son savoir avec gentillesse et talent, le tout stimulé par une passion communicative.**



OSTIV

## Réunion annuelle 2009 du “ Sailplane Development Panel ”

Cette année la réunion de la commission technique de l'OSTIV (SDP) s'est tenue mi-octobre à Poppenhausen en Allemagne, dans le fief de Schleicher. Elle réunissait autour d'une même table représentants nationaux, fabricants de planeurs (Schleicher, Schempp-hirth, et Werner Scholz en consultant) & expert techniques (EASA, LBA, DLR, ...). C'était ma première participation, après que François Ragot m'a passé le flambeau en 2008.

Un peu d'histoire : SDP a accompagné depuis les années 50 les progrès techniques des planeurs. C'est de ce groupe que sont nées les spécifications techniques de la classe standart, ou plus récemment celle des planeurs UL-« microlift ». C'est ce même groupe qui conseille les autorités (EASA, FAA) dans la définition des points de certification que doivent respecter les constructeurs, de façon réaliste et en phase avec l'aviation légère (Règlement CS-22).

Aujourd'hui alors que l'évolution des performances des planeurs se «tasse» quelque peu, beaucoup de progrès techniques à réaliser sont dans le domaine de la sécurité. C'est ce qui fut principalement discuté à Poppenhausen.

Parmi tous les sujets intéressants qui furent présentés puis commentés par les différents participants, j'en retiendrai trois.

Un bilan des différents avertisseurs de décrochage existants a été fait, du fil de laine latéral au super calculateur. En effet, tous les ans des accidents sont consécutifs à des pertes de contrôle et décrochage, près du relief, au treuil ou encore en dernier virage sur un champ.

Différentes idées ont été lancées, d'une part pour améliorer la détection d'un décrochage proche, et d'autre part pour imaginer comment faire passer l'information au pilote sans le saturer. Le « manche vibrant » (style vibreur de téléphone) proposé par un ingénieur de Schempp Hirth semble prometteur, car similaire à l'avertissement naturel de décrochage (et pas un « bip » de plus dans le cockpit).

Des discussions sur les propriétés des mousses absorbantes d'énergie, issue des technologies de siège éjectable, ont aussi eu lieu. A un coût modique, on peut réaliser des coussins qui en cas de crash ou mauvaise vache diminuent notablement les Gs ressentis par la colonne vertébrale, et donc limite les risques de blessure grave.



Il est à noter que l'OSTIV compile depuis plusieurs années pas mal de données sur les propriétés du corps humains & les moyens de diminuer l'impact en cas de crash. Un numéro spécial de Technical Soaring (le bulletin de l'OSTIV) réunit tous les travaux de Tony Seagall sur le sujet.

Enfin il a flotté en dehors des sessions officielles une idée que je trouve très intéressante.

Les progrès réalisés dans la connaissance des conditions de crash à conduit à des nouvelles règles de fabrication des fuselages, appliquées par exemples sur Antares ou ASG29. Mais quid des planeurs plus anciens, qui constituent la vaste majorité du parc vélovole ? On sait aujourd'hui concevoir quelques renforts simples à stratifier dans le fuselage, qui les rendent bien plus sûrs en cas de crash. Pourquoi alors ne pas proposer des « kit » de retrofit à installer pour améliorer la sécurité ?

Bien entendu les obstacles seront nombreux : Accord des constructeurs, visa des autorités, et (nerf de la guerre) coût de l'opération. Mais le jeu en vaut la chandelle : pourquoi un jeune dans un cirrus devrait il avoir moins de chance de survie en cas de crash qu'un pilote de 18m moderne ? Projet à poursuivre, donc.

En bref, lors des rencontres de ce « think tank » des technologies du vol à voile, les discussions « off » sont aussi intéressantes que les séances officielles. Reste à passer du stade des idées à celui du vol à voile sur les terrains.

J'espère ici contribuer à la diffusion de ce qui existe et va dans le sens de la sécurité.

Matthieu Scherrer

**Question :**  
êtes-vous prêt à investir 1000€ pour installer un kit pour augmenter la sécurité passive sur un planeur ?  
**Répondez au sondage sur <http://planeur.net>**

# Résumé des essais

## INCIDENCE-METRE

La Fédération Française de Vol à Voile ayant pris connaissance de l'installation d'un équipement permettant de signaler les variations d'incidence et donc l'avertissement au décrochage sur planeur, a décidé d'évaluer ce dispositif au Centre National à Saint-Auban.

# DOG

## 808 C

**P**our cela, Damien Thomas le propriétaire du planeur équipé du dispositif, a mis son appareil à disposition du CNVV et nous l'en remercions.



Son tableau de bord possède un équipement standard auquel s'ajoutent :

- commandes et instruments de contrôle moteur,
- variomètre-calculateur de vol avec GPS incorporé,
- incidence-mètre intégré au « display », avec sonde anémométrique,
- Flarm,
- équipement électronique fournissant plusieurs fonctions : horizon artificiel, conservateur de cap, gisement, etc....

### Description et fonctionnement de l'installation :

L'indicateur d'incidence, est intégré dans un « display » situé au centre du tableau de bord, qui regroupe d'autres alarmes : aérofreins sortis au sol, train non rentré en vol, train non sorti en vent arrière, etc.... Ce « display » assure aussi la gestion du contrôle moteur.

Lorsque l'indicateur d'incidence rentre en fonction, apparaît sur l'écran la nature de l'alarme et parallèlement un signal sonore est émis. L'avertisseur sonore présente pour le pilote, une sécurité supplémentaire, lui évitant ainsi lorsque sa charge de travail est élevée, de regarder l'écran. La réglementation (CS 22) exige que s'il y a un avertisseur de décrochage, celui-ci doit donner l'alarme dans des valeurs comprises entre : 1,05 et 1,1 Vs1 et continuer à sonner jusqu'à ce que le décrochage se produise.





L'incidence-mètre est donc relié d'une part à l'anémomètre (pression totale) et d'autre part, à une prise de pression située sous le nez du fuselage, prenant en compte « la variation de pression du vent relatif » au fur et à mesure de la variation d'incidence. Elle mesure donc une différence de variation de pression, et envoie cette valeur à l'instrument, pour traitement électronique. Celui-ci, va déclencher le signal sonore correspondant à la valeur choisie d'étalonnage. Ce signal sonore, durera tant que l'écoulement de l'air (incidence) par rapport à la corde de profil de l'aile ne sera pas revenu à une valeur inférieure à celle du déclenchement.

## Evaluation en vol

L'ensemble des vols, se sont déroulés avec des conditions météorologiques classiques en cette saison: anticyclone, vent moyen à assez fort de secteur Nord, turbulence modérée, ciel clair à peu nuageux. Phénomène ondulatoire établi, permettant de tester le dispositif en sous ondulatoire, dynamique et laminaire.

J'ai effectué deux vols :

- le premier d'une durée de 1h00, a eu pour objectif d'analyser le comportement de l'appareil dans diverses configurations, de déterminer les vitesses de décrochage, de voir la réaction de l'instrument et celle quantitative des deux fils de laine latéraux.
- le deuxième d'une durée de 2h15, m'a permis de mesurer les vitesses de déclenchement du dispositif, dans un domaine de vol aussi étendu que possible, en jouant sur le réglage de la plage de sécurité : prise en compte des exigences de la norme CS 22. J'ai pu également analyser l'ensemble du système, dans les différents cas d'exploitation aérologique présents, au cours de la journée.

L'incidence-mètre émet un signal sonore comme tout avertisseur classique de décrochage ; cette alarme est précisée sur le display comme toutes les autres alarmes équipant l'appareil.

Toutefois, il est nécessaire de shunter les autres alarmes acoustiques afin de ne pas augmenter la charge de travail du pilote, en l'obligeant de lire l'information sur le « display ». En effet, le but recherché, qui est l'amélioration de la sécurité, ne serait pas atteint ! Il faut faire un choix.

Le contrôle visuel durant les décélération, a permis de vérifier chaque fois, la relation qu'il y avait entre le déclenchement de l'alarme et la valeur de l'incidence constatée sur les deux fils de laine, par rapport aux repères installés sur le cockpit.

Ce dispositif peut présenter un plus dans des conditions de vol difficiles : fatigue au cours d'un long vol, vol près du sol en zone montagneuse avec des turbulences, raccrochage bas en plaine, dernier virage lors d'une prise de terrain tardive, etc...

Le retour aux incidences normales de vol, a démontré également le bon fonctionnement du dispositif ainsi que la valeur d'incidence (fil de laine latéral), pour lesquelles, les alarmes : sonore et visuelle disparaissaient.

## Que pouvons-nous retenir :

- la régularité de l'information acoustique est satisfaisante,
- l'assiette de l'appareil dans certaines configurations est relativement cabrée avant que n'apparaisse le signal, mais le délai pour atteindre le décrochage permet de maintenir un contrôle satisfaisant,
- la possibilité de réglage du seuil de déclenchement, permet de pouvoir toujours disposer de la même plage de sécurité, dans l'éventualité d'une « dérive » dans le temps du dispositif,
- il y a nécessité de choisir cette information acoustique, en shuntant les autres alarmes disponibles, afin de ne pas aller à l'encontre du but recherché : l'amélioration de la sécurité,
- l'installation d'un incidence-mètre peut être utile lorsque la charge de travail du pilote atteint un seuil critique (fatigue, conditions météo dégradées, vol près du relief avec turbulence forte etc...).

Bons vols en sécurité pour 2010 en tenant compte des effets des rafales. Vous trouverez l'intégralité du compte rendu d'essais sur le site dédié à la sécurité <http://www.isimages.com/ffvsec/>

Daniel Serres (PEAL)



**Lucien Boilley**

16 ans a été lâché le 13 août 2009, breveté le 20 août 2009. Il a été formé à Vinon sur ASK13 par Philippe Buhart.

**Jean-Clément Chassagne**

18 ans a été formé à Limoge sur ASK13 par Philippe Dulou et a obtenu son brevet le 26 septembre 2009.

**Chloé Dalle-Palle**

15 ans, a été lâchée sur Twin le 12 septembre 2009, jour de ses 15 ans. Elle a été formée à Marmande par Paul Cammal.

**Camille Delort**

16 ans, a été lâchée le 1er juillet 2009, a été formée par Mathieu Ranque et Jean-Luc Clavel à Nogaro sur Alliance 34 et a obtenu son brevet le 14 août 2009.

**Lambert Demoulin**

21 ans, a été formé par Mathieu Ranque à Nogaro sur Alliance 34 et a obtenu son brevet le 24 avril 2009.

**Elisabeth "Betty" DEPRAD**

53 ans a été lâchée le 27 septembre 2009 sur Twin II. Elle a été formée à Vinon par Michel Charpentier.

**Marie-Christine Deshaies**

15 ans, a été lâchée le 30 octobre 2009 sur Alliance 34. Elle a été formée à Nogaro par Alain Vezin. Son instructeur de lâché est Alain Vezin.

**Nicolas Dubrous**

19 ans. A été formé à Biscarrosse par Jacques Masson et Yan Vignolles. Il a été lâché le 10 janvier sur Twin II.

**Benjamin Duguet**

16 ans. Il a été formé à Toulouse par Noël Bravo et a obtenu son brevet le 23 novembre 2009 sur ASK 13.

**Brice Girardet**

16 ans a été lâché le 28 juillet 2009 sur ASK 21. Il a été formé à Vinon par Jacques Pradie. Il a obtenu son brevet le 2 août 2009

**François Grelet**

16 ans, a été lâché le 21 août 2009 sur ASK-21 Mi. Il a été formé à Cholet par Frédéric Vignaud et a obtenu son brevet le 13 septembre 2009.

**Martin Hauss**

16 ans a été lâché le 15 août 2009 et breveté le 22 août 2009. Il a été formé à Vinon sur ASK13 par Philippe Buhart.

**Gérard Lecompte**

61 ans a été lâché le 19 août 2009 sur Alliance 34 et breveté le 29 octobre 2009. Il a été formé à Narbonne par Pierre Julien et Pierre Macé.

**Aude Lory**

16 ans a été lâchée le 17 octobre 2009 sur ASK21. Elle a été formée à Vinon par Michou Cartry.

**Simon Louyot**

16 ans a été lâché le 30 août 2009 sur ASK 13 et breveté le 22 novembre 2009. Il a été formé à Toulouse par Christophe Marchal et Noël Bravo.

**Aurélien Paris**

20 ans a été lâché le 24 juin 2009 sur Alliance 34 et breveté le 14 juillet 2009. Il a été formé à Nogaro par Mathieu Ranque.

# Tire, triq'port



**Clémence Poillerat**

16 ans a été brevetée le 20 août 2009. Elle a été formée à Vinon sur Twin II par Roland Morozeau.



**Matthieu Saint-Cricq**

18 ans a été lâché le 26 mars 2009 sur Alliance 34. Il a été formé à Nogaro par Mathieu Ranque et Jean-Luc Clavel. Il a obtenu son brevet le 13 avril 2009.



**Axel Tatry**

16 ans, a été formé par Jean-Luc Clavel à Nogaro sur Alliance 34 et a obtenu son brevet le 10 juillet 2009.



**Filippo Vannini**

66 ans, a été lâché le 5 août 2009 sur Alliance 34. Il a été formé à Narbonne par Philippe Mahuzier et Pierre Macé. Il a obtenu son brevet le 17 août 2009.



**Gauthier Vigouroux**

15 ans a été lâché le 18 octobre 2009 sur ASK 21. Il a été formé à Chartres par Albert de Kersauzon.



**Florent Vionnet**

20 ans, a été lâché le 29 octobre 2009 sur Alliance 34. Il a été formé à Nogaro par Alain Vezin.



**Christian Yché**

49 ans a été lâché le 19 août 2009 sur Alliance 34. Il a été formé à Nogaro par Mathieu Ranque et Jean-Luc Clavel. Il a obtenu son brevet le 22 novembre 2009.



**Samir Zannir**

17 ans a été lâché le 22 juillet 2009 sur Alliance 34. Il a été formé à Nogaro par André Sarrau et Mathieu Ranque. Il a obtenu son brevet le 12 août 2009.

# Triplane, air



**Solenne Vallat**

16 ans, a été formée à Tours sur Piwi 6 par Bernard Charrier et a obtenu son brevet le 24 août 2009.

Messieurs les dirigeants de clubs, **faites paraître vos nouveaux lâchés et brevetés** sur Planeur Info.



[info@ffvv.org](mailto:info@ffvv.org)





**AIRSPORTS ASSURANCES**  
Une marque d'AIR COURTAGE

[www.air-assurances.com](http://www.air-assurances.com)



**VOTRE ASSURANCE «VOL A VOILE » 2010**  
**BENEFICIEZ DES MEILLEURES GARANTIES AU MEILLEUR PRIX !**

**RESPONSABILITE CIVILE AERONEF**

- ✓ Limite de garantie augmentée à 5 000 000 €
- ✓ Passerelle avec ULM, VOL LIBRE, sous conditions

Déclarez en ligne sur [www.air-assurances.com](http://www.air-assurances.com)

- Votre parc aéronef / véhicule de piste
- Vos pilotes autorisés à faire des VI **NEW**

**INDIVIDUELLE ACCIDENT PILOTE**

- ✓ La plus complète du marché (Décès Invalidité / Indemnités Journalières / Frais médicaux ...)
- ✓ Comprend l'Assistance Rapatriement et frais de recherche et secours 10 000 €
- ✓ Monde entier excepté quelques pays

**HANGAR** : Un contrat conçu « SPECIAL PARKING D'AERONEFS »

**CASSE PLANEUR** : Tarifs compétitifs !

**ASSURANCE DE PRET incluant le risque Vol à Voile ! NEW**

**ACCIDENTS DE LA VIE PRIVEE** : Indemnisation jusqu'à 1 000 000 € par victime  
TOUS SPORTS A RISQUE sans exclusion : Vol à voile, mais aussi ULM, plongée sous marine, avion...

*L'Assurance Référence pour tous les passionnés du Vol à Voile*  
*Courtier Partenaire de la FFVV depuis 2004*

**AIR COURTAGE**

Tel 04 74 46 09 10 - Email [ffvy@air-assurances.com](mailto:ffvy@air-assurances.com) - [www.air-assurances.com](http://www.air-assurances.com)  
ORIAS n° 07 000 679 - [www.orias.fr](http://www.orias.fr)

