

PLANEUR

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

NUMÉRO 28 • AVRIL 2010



Dossier

Assemblée Générale de la FFVV

au sommaire



- 2 News**
- 3 Sport,**
 - le calendrier sportif 2010
 - le début de saison des sportifs
- 6 Formation,** le résumé de la Commission
- 8 Espace aérien,** CLEA et REXEA mode d'emploi
- 15 DTN,** deux nouveaux Conseillers Techniques Nationaux
- 18 Club** de Haguenau
- 20 Médical,** les effets de l'altitude



**l'Assemblée
Générale de
la FFVV au Puy
en Velay** **10**





Jean-Emile Rouaux
Président de la FFVV

Soyons acteur de notre propre sécurité !

L'année 2009 a connu un nombre d'accidents élevé dans notre activité. La fédération se devait de réagir et a élaboré un plan d'action pour améliorer la sécurité dans notre pratique.

Des cadres de la FFVV et du CNVV ont travaillé cet hiver pour apporter des réponses à plusieurs risques clairement identifiés. Ainsi des outils pédagogiques pour améliorer l'accueil des stagiaires dans les clubs de montagne ont été développés, des formations « facteurs humains » ont été dispensées, un livret décollage au treuil et un site « Retour d'Expérience Vol à Voile » ont été réalisés.

Un seul objectif, rendre notre sport plus sûr. Car au-delà de la douleur causée par la perte d'un ami, d'un camarade de jeu, toujours inacceptable, comment parler de développement si les statistiques servent de repoussoir pour bon nombre de nouveaux licenciés potentiels ?

Nos fondamentaux sont bons, nos élèves bien formés et nos jeunes brevetés bien encadrés par des instructeurs compétents grâce à une formation structurée.

Par contre avec le temps, la perte de conscience du risque guette tous les pilotes expérimentés, c'est ce que les spécialistes d'accidentologie appellent les « accidents d'experts ».

Effectivement quand on regarde de près le niveau d'expérience des pilotes impliqués l'an passé dans des accidents, la grande majorité possédait un nombre d'heures important. Mais l'épaisseur du carnet de vol ne signifie pas forcément entraînement, compétence.

Etre compétent en vol de montagne, par exemple, c'est bien sûr posséder la technique, connaître ses dégagements mais c'est aussi savoir renoncer si la météo implique un niveau d'engagement au-delà de ses propres capacités.

En montagne doit-on jouer avec sa vie pour passer un col ? Lors d'un vol en plaine doit-on jouer avec sa vie pour raccrocher au-dessus d'une forêt à très basse altitude ?

Souvent des signes précurseurs existent, accordons leur l'importance qu'ils méritent, ne banalisons pas la prise de risque excessive qui s'est bien terminée. « Le renoncement » : le mot sans doute le plus important dans notre sport. Chacun doit accepter ses propres limites, celles imposées par les éléments, par sa forme du moment, son degré d'entraînement. On voit bien qu'ajouter encore des règlements ne résoudrait rien, voire aurait un effet inverse car par expérience les règles les mieux prises en compte sont souvent les plus simples. Nous sommes dans les « facteurs humains » et plus particulièrement dans la connaissance de soi, de ses capacités techniques, physiques et intellectuelles du moment.

Les fondamentaux enseignés par nos instructeurs et repris dans le « livre bleu » nous assurent une pratique sûre, revoyons les régulièrement !

Volez prudemment !



Les 2 Cirrus en entraînement
des équipes de France à Pociunai
(Lituanie) été 2007.

Photo Benjamin Néglais.



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.
Photos : Benjamin Néglais, Philippe Guiré-Vaka.
Design & Impression : Agence Mageral & Associés
Tél. 01 47 25 35 25 • www.mageral.fr
Imprimé en France à 2 600 ex. - **Crédit photos :** FFVV.
© Tous droits réservés. 04.2010

Contactez-nous ! envoyez
vos articles et infos : info@ffvv.org



Une nouvelle identité visuelle pour la FFVV

La FFVV adopte un nouveau logotype. Pourquoi en changer ? Pourquoi ces choix graphiques et quelle image véhiculent-ils ? Qui l'utilisera et à partir de quand ?

Dans l'esprit de notre politique de développement, nous avons besoin d'un logo et d'une charte graphique modernisés pour donner plus de visibilité à notre sport principalement vers le grand public. Nous voulions clairement que le terme Vol à Voile soit associé au planeur.

Le logo des Equipes de France a été notre point de départ. Le dessin du planeur en mouvement témoigne du dynamisme et du modernisme de notre sport. L'arc vert répond à notre volonté forte de rappeler et de nous faire reconnaître comme un sport écologique. Les polices d'écriture se veulent plus graphiques moins formelles pour représenter l'esprit de liberté.

Le logo historique des 3 mouettes qui est celui de la Fédération internationale ne disparaît pas, il restera notre fil d'Ariane.

Ce nouveau logo sera utilisé progressivement pour l'ensemble de notre communication fédérale interne et externe (documents officiels, présentations, site internet, planeur info, affiche, ligne de vêtement...).



Il sera également mis à la disposition des clubs, comités régionaux et départementaux qui pourront y apposer leur nom. La charte graphique complète sera disponible sur le site fédéral.

Nouvel autocollant

Disponible mi-mai auprès de la FFVV. Sur fond transparent, deux dimensions 100mm x 70 mm et 50mm x 35 mm au prix unitaire de 1 € et 0,70 cts. (Frais de port nous consulter).

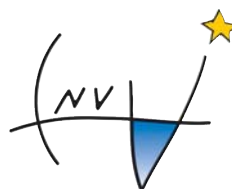
News



Stages Juniors d'initiation à la compétition

Cette année encore, en parallèle des championnats de France junior qui concernent les pilotes les plus expérimentés, la FFVV vous propose des compétitions interrégionales juniors. Ce sont des stages d'initiation à la compétition, la meilleure solution pour se lancer dans le vol à voile sportif de manière accompagnée.

Plusieurs dates sont prévues (allez sur le site Internet FFVV, rubrique "sportifs", "calendrier compétitions", et sélectionner les interrégionaux). Inscriptions : directement auprès du club ou du cadre organisateur.



Stage Instructeur franco-allemand

La FFVV et le DAeC organisent un stage conjointement pour leurs instructeurs au CNVV. Ce stage s'adresse à ceux qui veulent organiser et animer des stages franco-allemands dans leurs clubs.

La période du stage est prévue du 1^{er} au 14 août à Saint-Auban, contactez directement Benjamin (benjamin.neglais@ffvv.org)



Pour une préinscription (le stage ne sera ouvert que si assez de candidats se présentent). Les coûts de ce stage sont en partie pris en charge par l'Office Franco-Allemand, et varieront selon le nombre d'inscrits, cette information vous sera donc fournie ultérieurement pour que vous puissiez confirmer votre engagement.

Calendrier Sportif 2010

22 compétitions officielles, inscrites au calendrier sportif FFVV 2010, vous attendent partout en France de mai à septembre :

- 4 championnats de France, représentant 9 classes ou catégories,
- 3 concours sélectifs : les classiques concours internationaux de Bailleau, d'Issoudun et l'INA de Romorantin,
- 13 championnats régionaux et inter-régionaux,
- 2 championnats inter-régionaux juniors : Nord et Sud-Ouest.

A cela s'ajoute de sympathiques rencontres amicales suivant leurs propres règles. L'offre de compétition est donc très large et permet à chacun, quelque soit son ambition ou niveau, de participer et de s'amuser en progressant.

Deux signes sont fort encourageants au regard de l'engagement de la FFVV auprès du Ministère de la Jeunesse et des Sports d'augmenter le nombre de compétiteurs.

Le premier tient en la création de nouveaux championnats régionaux en 2010 : Basse-Normandie et Auvergne. Toutes les compétitions, et de surcroît les régionaux, sont des moments privilégiés de partage et d'échange. Quand l'intérêt sportif rejoint la dimension festive et conviviale, c'est toujours un succès assuré comme en témoigne celui de La Roche-sur-Yon dont le nombre d'inscriptions à l'Inter-Regional Grand-Ouest dépasse déjà la trentaine.

Le second motif de satisfaction vient des juniors. La conjonction des efforts de la DTN auprès des moins de 25 ans et le succès d'Angers 2009 avec, entre autres, son treuil plébiscité (60% des jeunes souhaitent décoller par ce moyen économique), fait que l'on compte 50 jeunes inscrits aux Championnats de France Juniors 2010 (catégories A et B). La relève est là et attend que l'on réponde à ses attentes sportives, dans les clubs et au niveau national.

Performance et Sécurité

Sur décision du conseil d'administration de la FFVV, l'usage de dispositif anti-collision et de marquage haute-visibilité est désormais obligatoire pour participer à toute compétition FFVV. Pour faciliter la participation des concurrents non encore équipés de FLARM, la FFVV met à disposition une trentaine de boîtiers en location (demande à effectuer auprès de l'organisation de la compétition).

A noter : les enregistrements de vol de tous les FLARM sont dorénavant acceptés pour valider en France les épreuves des Badges FAI d'Argent et Or (distances de 50km et 300km, gains d'altitudes). Les FLARM sont également



reconnus en tant qu'enregistreurs principaux pour toutes les compétitions FFVV, championnats de France y compris.

Classements nationaux et internationaux

Autre nouveauté pour 2010 : les résultats de toutes les compétitions officielles FFVV seront inscrits à l'« IGC Ranking List », déclinaison internationale de notre classement permanent des compétiteurs appelé « Classement Vuillemot ». Ainsi les performances françaises et le dynamisme sportif de la FFVV seront-ils mieux valorisés. Autre avantage au niveau de l'émulation : les concurrents pourront suivre en direct l'évolution de leur cote.

L'été 2010 sera bien sûr ponctué par les Championnats du Monde. Les classes Mondiale, Club et 15m ont rendez-vous début juillet à Prievidza (Slovaquie). 8 pilotes français, dont un Champion et une Championne du Monde en titre, défendront nos couleurs. Les classes à volets (15m, 18m, Libre) seront à Szeged (Hongrie) début août avec 7 pilotes français engagés, dont un Champion en titre. L'importante délégation française fait partie des favoris. L'Allemagne et la Grande-Bretagne, qui nous devancent de très peu au classement des nations vélivoles (cf IGC Ranking List), sont prévenues.

Je profite de cet article pour saluer et remercier le dévouement de tous les organisateurs de compétitions. Ils peuvent compter sur le soutien de la Commission Sportive FFVV (de nombreux guides, outils et conseils sont disponibles sur le blog de la commission).

Le meilleur moyen de remercier ces organisateurs est sans aucun doute de participer à ces rencontres sportives.

Alors jouons nombreux, en toute sécurité !

Philippe de Péchy

Président de la Commission Sportive FFVV
commission.sportive@ffvv.org

Sur sur le web :

- Blog de la commission sportive FFVV (règlements, outils) : <http://sportive.ffvv.org>
- Sur <http://www.FaceBook.com>, inscrivez vous sur la page "Commission Sportive FFVV" pour suivre l'actualité.
- Calendrier sportif FFVV : <http://ffvv.org/sportif-edito/calendrier-competitions>
- IGC Ranking List : <http://www.fai.org/gliding/rankings/>
- Classement Vuillemot : <http://classement.vuillemot.free.fr/>

Le début de saison



Avec l'hiver persistant sur les départements du sud-est de la France, les montagnes sont encore très blanches !! Et même si les conditions aérologiques ne sont pas des plus fameuses, ça vole et ça vole tout de même bien. Cela fait trois mois déjà que les entraînements des pilotes SHN et des Equipes s'enchainent

au Pôle France à Saint-Auban. Fin avril, les 56 pilotes inscrits sur les listes auront donc tous participé à un regroupement sportif. Les « espoirs fédéraux » ont été reçus en février, les Equipes de France et les féminines en mars, avril étant réservé au regroupement des catégories jeunes et espoirs.

Les objectifs de ces rencontres, tôt en saison, sont multiples... Ils permettent de reprendre contact avec les éléments, de retrouver ses sensations kinesthésiques, de travailler la conduite machine et les trajectoires, de revisiter les critères de performance, d'effectuer les pesées de façon à affiner les centrages, de faire le point très concrètement sur les programmes sportifs de chacun, mais aussi et surtout de se « tirer » la bourre sur des circuits types !

En ce qui concerne l'encadrement technique, l'Entraîneur National s'appuie sur des personnes ressources telles que Philippe Depechy, le président de la commission sportive lui-même, qui s'investit sans compter auprès des Equipes de France sur des sujets importants : perfectionnement sur le logiciel « see-you », étude et analyse des règlements, etc. Pour la partie organisation et encadrement des vols, Marc Seretti, Benjamin Neglais, Killian Walbrou, Baptiste Innocent, Jean-Marc Caillard et Nicolas Véron ont étoffé le « staff ».

C'est le docteur Gérard Plan et le nouveau Cadre Technique du Ministère des sports, Jean Nicolas Barelrier, qui assurent respectivement le suivi médical et le suivi socio-professionnel des pilotes sportifs de haut niveau.

En fonction de leur agenda, le Président de la Fédération Jean-Emile Rouaux et le DTN Hervé Perrin ne manquent pas une occasion de rendre souvent visite aux pilotes en leur témoignant ainsi tous leurs encouragements pour la saison 2010.

Pour terminer sur cette période de « reprise », je vais avancer quelques sentiments. Je dirais que les pilotes sélectionnés dans les Equipes de France sont très motivés. En classe libre, bien que nous ayons à l'heure actuelle un doute sur la machine qu'utilisera Laurent Aboulin, Sylvain et Lolo sont solides, bien câblés tactiquement ; ils feront tout pour distancer les Anglais ce coup-ci d'au moins 2 points !! Les réglages des 15 mètres (Louis Boudierlique et Christophe Ruch) sont parfaits... On ne touche à rien et nous ne devrions pas être déçus par ces deux là ! Trois pilotes en classe 18m... Et oui, Olivier Darroze remet ça, après une saison OFF, bénéficiant d'un partenariat Finesse-max/Schleicher. Il volera sur un magnifique ASG29 sorti d'usine. Olive compte bien défendre farouchement son titre de Champion du Monde 18m acquis avec panache à Lussé en 2009... Il peut le faire !! Didier Hauss et Killian Walbrou participeront, eux, sur Ventus 2cxa ; grosse préparation, gros investissement. Très Gros niveau dans cette tripléte... On espère beaucoup !!

Nos trois PWmen ont le couteau entre les dents. Laurent Couture, Mr « tuture » pour les intimes, Champion du Monde PW n'a pas froid aux yeux, il l'a prouvé à Vinon et à Rieti Il saura ramener ses copains des collines de Slovaquie. Aussi, Je compte bien sur l'immense expérience de « plainiste » de Richard Montigny pour optimiser la lecture du ciel. Quant à Denis Guerin, il a très bien volé en 2009 (médaillon de bronze)... Il devrait aussi bien faire !

En classe club, la paire Jérémie Badaroux / Christian Mallick devrait normalement très bien fonctionner. L'un possède une très bonne expérience en zone montagneuse, et le Lorrain Christian est redoutable en plaine. S'ils sont capables de mixer leurs énergies, cela devrait « scorer ». Nathalie Hurlin, notre jeune Championne du Monde féminine, n'a quant à elle pas d'autre mission que de se faire plaisir en vol, apprendre encore et encore...

Enfin, la paire de Standard Marc Seretti / Christophe Cousseau, tous deux sur discus2a, ont réalisé de beaux efforts pour être très opérationnels techniquement (montée, vol full ballast, vol à deux,

des sportifs...

Photos : Philippe de Péchy



etc.). Ils ont eu tous les deux de très belles réussites et sont bien plus confiants sur leur niveau... Avec des départs bien placés, de la « niaque » et de la réussite, ils pourraient faire très bien !

Quant aux jeunes, aux espoirs et aux espoirs fédéraux dont certains intégreront le Pôle Espoir à Saint-Auban en septembre prochain, ils progressent au contact des vélivoles du centre et de leurs « grands frères » qui ont déjà participé à un ou deux Championnats du Monde junior, comme Adrien Henry, Baptiste Innocent, Gabriel Briffe, etc. La Motivation pour le Sport est bien présente !

Quels programmes pour nos Equipes ?

- EQF Slovaquie (Championnat du Monde PW5, Club, Standard), Team-Captain Nicolas Véron. Les pilotes participent à un championnat du genre pré-mondial à Previdza durant la semaine 16/17, mais également au Championnat de France de Vinon semaine 20, et enfin au Mondial du 17 juin au 11 juillet.
- EQF Hongrie (Championnat du Monde des planeurs à volets), Team Captain Eric Napoleon. Les pilotes participent à un stage de repérage du site semaine 17. Certains voleront au CF de Vinon tandis que d'autres participeront à des championnats en Allemagne (Hahnweide et Bayreuth) de façon à voler avec de l'adversité. Et pour finir le Mondial du 17 juillet au 08 août.

- Sept pilotes féminines participeront à un stage de repérage en Suède fin juin.

- Dix juniors (issus des podiums CF junior 2009 et 2010) participeront à un stage de repérage en Allemagne à la fin août.

Après ces quelques lignes très positives sur un bilan sportif à la mi-saison, je vous souhaite à tous de bien jolis vols dans vos régions et pourquoi pas aussi de belles épreuves dans vos championnats régionaux. Cependant, n'oubliez pas que notre discipline reste une activité à risques, qu'elle nécessite un minimum de « réentraînement » pour voler à plusieurs dans les ascendances et pour se préparer à la vache (soyez précis avec le V.E.R.D.O...) Aussi ne banalisez pas les trajectoires, assurez consciencieusement le circuit visuel, veillez à l'anti-abordage, ménagez-vous toujours assez de hauteur pour construire une belle P.T.L...

Et enfin, sachez reconnaître vos erreurs, sachez cibler les menaces, sachez renoncer !!! Le plaisir du vol est à ce prix !

Eric Napoleon
Entraîneur National

plus d'infos, site Internet :
<http://glidingteamfrance.free.fr>

La liberté du choix



Aérodrome - 30131 PUJAUT
Tél. +33(0)4-90-26-34-36
antoine.belda@free.fr

Vente et pliage multi-marques, parachutes de sauvetage, parachutes de secours.

(Parachutisme, avion, planeur, ULM et autres)

Importateur officiel de National Parachute Industries (approuvés EASA)
Validité : 20 ans - Pliage : 12 mois - Garantie : 5 ans.

Aérial Services & Technologies France (Avignon) : + 33 (0)4 90 26 34 36
Aérial Services & Technologies Espagne (Madrid) : + 34 648 068 404

Plus de 25 ans d'expérience

Antoine Belda
Pliier certifié
Aviation-Civile,
C.E.V. & F.F.P.
Réparateur
2^{ème} degré,
D.C.F.





La Commission Formation

Depuis Avril 2009, la Commission Formation a ouvert un gros chantier de réforme de la formation ayant abouti à la signature des programmes de formation le 19 Mars 2010.



Tout d'abord, pourquoi réformer la formation ?

Il s'agit de répondre à deux objectifs :

- le premier : endiguer une crise de vocation pour l'instruction, en particulier chez les jeunes,
- le second : préparer plutôt que subir l'évolution réglementaire européenne.



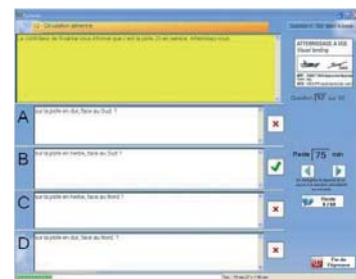
Nous avons eu des échanges fructueux et cordiaux avec la DGAC. Dans toutes les discussions nous avons fait valoir nos valeurs et nos spécificités, une formation reposant en

grande majorité sur le bénévolat, accessible aux jeunes, dépendante de la météorologie et s'inscrivant dans le cadre d'un projet fédéral (Vu du Ciel) sans omettre le caractère très environnemental de notre activité.

Notre objectif a été de simplifier, accélérer, rendre accessible la formation sans atteindre aux "fondamentaux". Le contenu reste inchangé, la qualité doit être maintenue.

chée par l'Europe (et nous-mêmes) à la moralité et à la rigueur dont doivent faire preuve les examinateurs dans le cadre de leur fonction,

- pour l'ITP la formation intégrera l'initiation au vol sur la campagne, compétence obligatoire pour le futur FI,
- l'ITV sortira standardisé de sa formation,
- les niveaux 1, 2, 3, 4 sont regroupés en 1 seul niveau "formateur d'instructeurs",
- certains formateurs d'instructeurs expérimentés désignés par le RPF deviennent examinateurs d'instructeurs,
- la notion de programme est prévalente sur celle de durée. La durée des stages n'est pas modifiée,
- certains aspects des programmes (notions sportives) seront parallèlement allégés au profit de notions plus utiles à la formation au brevet (sécurité, espaces aériens, facteurs humains) ; objectif clairement défini : former en vue d'une aisance sur un circuit de 100 kms ; notre mission est de former des pilotes, pas des compétiteurs de grands prix.



Ce qui changera pour la saison 2010 :

Pour les instructeurs :

- la formation pourra être régionalisée à tous les niveaux de l'ITP au formateur de formateurs,
- l'évaluation d'entrée en stage sera faite par QCM, sous le contrôle d'un ITV standardisé ; le candidat et son instructeur recevront instantanément le résultat ; à noter l'importance att-

Pour le brevet :

- une simplification des formulaires d'examen,
- le passage possible de l'examen en cas d'absence de réponse des DAC dans les dix jours,
- la possibilité de faire passer l'examen deux fois à un élève avant d'établir le compte-rendu à la DAC.



Pour les licenciés :

- le recours unique au carnet de vol qui sera le seul document sur lequel seront portées les différents autorisations et contrôles,
- les mentions types font partie de l'annexe II des programmes d'homologation.



Ce qui ne change pas en 2010 :

- le passage du brevet sous sa forme actuelle (oral 26 questions, 2 erreurs = ajournement, etc.),
- les appellations des qualifications instructeurs (ITP, ITV),
- les conditions de renouvellement licences, qualification, standardisation, actualisation.



Ce qui change fin 2010

quand auront été modifiés les arrêtés français :

- l'ITP deviendra FI (après une formation complémentaire "campagne"),
- l'ITV deviendra FI,
- l'ITV standardisé deviendra FE.
- les différents niveaux (1, 2, 3, 4) sont rassemblés sous un seul (FIE).

La notion d'examineur senior (futur superviseur) apparaît. Cette fonction est indépendante des niveaux qui précèdent et pourra être exercée par exemple par des Chefs Pilotes FE dotés d'une grande expérience et nommés par le RPF. Nous avons demandé le regroupement possible des stages (standardisation, actualisation et supervision) dans des périodes hivernales par exemple et sur simulateur pour ménager la disponibilité des bénévoles et ne pas les perturber durant l'activité de saison.



Ce qui devrait changer fin 2012

La visite médicale pour laquelle la FFVV, demande qu'elle soit simplifiée (médecin généraliste et liste de contre-indications). L'EASA va dans le même sens en demandant un allègement de la visite médicale pour la licence de loisir mais doit faire face à un fort lobbying des médecins aéro.



Ce qui est en préparation

- un QCM informatisé pour le brevet,
- des outils modernes (Power Point) à disposition des formateurs de formateurs.



Nous travaillons dans une ambiance très dynamique et très motivante d'équipe sous la coordination de Bruno Balay auquel Jean-Marc Bourgeois, auteur du logiciel, Robert Prat, co-auteur du Livre Bleu, l'ensemble des experts, Maud Darbois, P. Jouannard, M. Jacquemin, D. Cruette, le CNVV avec Yannick Gendron et Josette Lame se sont associés.

Nous poursuivons dans le même esprit, simplicité, efficacité, accessibilité du brevet à toute personne sachant "lire, écrire et compter" et de la licence instructeur à tout vélivole motivé, bénévole ou non.

Philippe Chiossone,

Président de la Commission Formation



CLEA

le Correspondant
Local Espace Aérien



La DGAC est « déconcentrée », la FFVV aussi. Ce terme signifie que son organisation est régionalisée et que les différentes instances (Services de la Navigation Aérienne, Directions Régionales) travaillent à ce niveau. Les militaires se sont également organisés de manière similaire. En effet, la gestion des espaces aériens est un domaine opérationnel et un travail de tous les jours, pour lequel les décisions se prennent le plus souvent au niveau régional. Ceci a donc forcé la FFVV à trouver un fonctionnement opérationnel qui soit calqué sur ce modèle, ce qui n'est pas toujours évident pour des bénévoles à qui l'on demande de rester vigilants et réactifs.

La Commission Espace Aérien a donc mis en place un réseau de Correspondants Régionaux de l'Espace Aérien (CREA), nommés conjointement par la FFVV et les CRVV. Ces interlocuteurs de la DGAC ont ainsi le recul nécessaire pour défendre les possibilités de vol local mais aussi du vol sur la campagne et éviter le morcellement de notre espace vital.

Mais nous ne pouvons pas nous arrêter là :

il nous faut maintenant un relai au niveau des associations. Plusieurs raisons à cela : pour que nous parlions d'une seule voix, la FFVV souhaite que les associations soient au courant des actions fédérales ; mais elle aimerait aussi pouvoir faire passer des consignes de sécurité à ses licenciés ; plus encore, il faut que ces derniers puissent faire remonter au jour le jour leurs contraintes liées aux espaces contrôlés et aux activités militaires et faire part de leur retour d'expérience. Par ailleurs, nous avons pu le constater par le passé, le comportement des pilotes de vol à voile doit absolument rester irréprochable car tout incident est toujours dévastateur pour la communauté. Ceci passe par une meilleure transmission de l'information aéronautique et une meilleure préparation des vols. Sur ce point nous devons absolument améliorer notre niveau général.

Aux coté des CREA, voici donc les CLEA :

Correspondant Locaux Espace Aérien qui seront désignés, dans le meilleur des cas, dans chacun des clubs de France. Il n'est pas question de monter une usine

à gaz centralisée à Paris : chaque CREA gèrera sa petite équipe de CLEA, en les choisissant en concertation avec les présidents de club. D'ailleurs ceux-ci ne feront qu'officialiser ce qui se pratique déjà depuis longtemps.



Quel est le rôle des CLEA ?

Formation. Le CLEA n'est pas forcément un instructeur, mais c'est lui qui est chargé vérifier que, globalement, les pilotes de l'association maîtrisent les bases de l'espace aérien, et que la formation initiale et continue est correctement faite dans le club, avec par exemple l'organisation de briefings et de cours.

Information. Le CLEA vérifie que les pilotes sont globalement au fait de l'information aéronautique, et qu'ils prennent connaissance des NOTAM, des activations de zone via SUP AIP et du réseau RTBA avant de voler. Ceci peut se traduire par la mise en place de manière formelle d'un « point sur l'espace aérien » lors du briefing du matin, et de l'utilisation du Tableau de Bord Espace Aérien ea.ffvv.org →

La confection et mise à jour régulière d'un tableau d'affichage dédié à l'actualité de l'Espace





Aérien dans le club-house est également une action efficace : on pourra y mettre par exemple des informations sur les exercices militaires en cours, les consignes fédérales et les flash sécurité de la DGAC.

Retour d'Expérience. Si on ne communique pas, c'est comme si nos problèmes n'existaient pas. Le rôle du CLEA est également de faire remonter les informa-

du système. Or nous, vélivoles, ne savons pas (encore) faire cette démarche.

Communiquer pour préserver notre accès à l'espace aérien

Il est d'usage de se plaindre au bar de l'aéroclub de la complexité de l'espace aérien ou des refus de clairance des contrôleurs. Mais il est extrêmement rare que ces informations remontent jusqu'à la FFVV. Étonnant alors que la NETCOUPE fonctionne bien avec plusieurs milliers de vols déposés l'année dernière : les pilotes sont connectés en nombre ! D'où l'idée d'intégrer en 2009 un système de retour d'expérience à la Netcoupe, puis en 2010 sur le site internet fédéral.

Les paroles s'envolent, les écrits restent

Si nous ne faisons pas cet effort, nos problèmes d'espace aérien resteront lettre morte. Remplir le REXEA permet à la FFVV d'avoir des éléments concrets sur lesquels appuyer ses négociations. Elle lui permet de vérifier que les contrôleurs aériens nous donnent le service auquel nous avons droit, avec ou sans transpondeur, ou lors de l'ouverture de secteurs vol à voile. Les contrôleurs notent tout, enregistrent tout. De notre côté, le vélivole n'étant pas du genre à débrief, nous n'avons que peu d'éléments à produire. Or internet nous offre un outil simple et rapide, profitons-en !

Il est tout aussi important de se servir du REXEA pour faire état du positif, des bons rapports avec les contrôleurs par exemple, parce que l'image que la FFVV doit se faire de la situation doit être fidèle à la réalité.

Deux points d'entrée, mode d'emploi

Vous pouvez soumettre un REXEA via la NETCOUPE, ou si votre retour d'expérience ne concerne pas un vol en particulier, directement sur le site FFVV (ou le TdB espace aérien ea.ffvv.org)

Le formulaire REXEA vous permet de sélectionner l'organisme de contrôle ou la zone concernée. Dans le cas d'un vol NETCOUPE vous pourrez en sélectionner jusqu'à 4, dans le cas d'un dépôt direct, vous n'en indiquerez qu'un.

La liste des REXEA de l'année est consultable sur le site fédéral (pour l'instant protégé par mot de passe). A terme, la FFVV envisage de classer les organismes du contrôle en fonction de l'indice de satisfaction exprimé par les vélivoles. Le « Que choisir » du ciel ? Il est évidemment possible de remplir un REXEA de manière anonyme si vous ne voulez pas que votre nom n'apparaisse dans la liste, ou vous pouvez même réserver votre message aux responsables fédéraux.

Pour donner plus d'efficacité à la démarche, la FFVV a l'intention de faire suivre les REXEA significatifs, et notamment ceux qui s'apparentent à des réclamations, aux instances de Qualité de Service de la DGAC. Cela permettra de palier aux déficiences du formulaire de réclamation officiel qui n'est pas adapté à l'aviation de loisir.

Nicolas Vaunois,
Commission Espace Aérien

tions au CREA et à la FFVV, afin de l'aider à négocier des aménagements de l'espace aérien. Pour cela, l'outil Fédéral REXEA rexea.ffvv.org devrait être utilisé de manière systématique, par exemple pour les ouvertures et les fermetures de secteurs vélivoles, ou après chaque exercice militaire. Que ce soit pour signaler des problèmes d'accès à l'espace aérien comme pour faire état d'excellents rapports avec les contrôleurs, tous les REXEA sont lus, et tous sont utiles.

Alerte. Enfin, n'oublions pas que la FFVV est composée de bénévoles tels les CREA, et que des NOTAM et des ZRT passeront forcément au travers des mailles du filet. Heureusement le CLEA est là ; et il pourra attirer l'attention des licenciés et de la fédération sur des restrictions potentielles.

Ayez le Réflexe REXEA !

rexea.ffvv.org



A l'heure d'internet, il est indispensable d'apprendre à communiquer. Le contrôle aérien, les compagnies, les militaires, tous utilisent un système de retour d'expérience qui concourt à la sécurité, mais qui leur permet aussi de suivre l'état de santé



Assemblée Générale du Puy en Velay

L'assemblée générale de la Fédération s'est déroulée les 13 et 14 mars dans la ville du Puy-En-Velay point de départ de la via Podiensis vers Saint-Jacques de Compostelle, mais aussi connue pour sa dentelle et ses célèbres lentilles vertes. Si l'organisation de cette assemblée fut préparée par le personnel de la Fédération, toute la logistique a été mise en place par le club local avec Michel Barrès aidé de Dominique Motter du Comité Régional d'Auvergne. Un grand merci à tous pour ce travail qui demande beaucoup d'énergie.

Vous avez été nombreux à vous déplacer, avec plus de 220 vélivoles présents: 121 groupements sportifs étaient représentés. Cette forte participation à nos AG me semble essentielle. La présence du mouvement auprès des clubs dans les régions permet à nos hôtes de mieux se faire connaître de leurs élus locaux et ainsi d'améliorer ou créer une réelle relation avec eux. Elle permet également de donner une vision concrète du travail que nous effectuons au sein des Commissions et des instances fédérales.

Après une matinée consacrée aux Commissions (qui n'ont jamais assez de temps pour s'exprimer), les ateliers ont été mis en place en début d'après-midi afin que vous puissiez dialoguer avec quelques unes d'entre elles, la FFVV et notre assureur Air Courtaige.

Cette première journée d'AG, dense en informations et échanges, s'est terminée par l'intervention du Maire de la Ville, Laurent Wauquiez (Secrétaire d'Etat à l'emploi), à qui nous avons présenté le projet « VU DU CIEL » avant la remise des coupes et médailles à nos champions.

Jean-Emile Rouaux remet la médaille d'or de la FFVV à Pierre Charodie.

Laurent Wauquiez félicite Nathalie Hurlin pour son titre de Championne du Monde.

Cela lui a permis de découvrir notre implication vers les jeunes, l'aspect sportif de nos vols et le très haut niveau atteint par nos compétiteurs.

Mais cette assemblée se doit d'être, aussi, un moment de rencontres et de partages, et cela ne peut se faire qu'autour d'un dîner. Je viens depuis de nombreuses années à cette réunion annuelle et j'ai beaucoup apprécié l'animation qui accompagnait ce repas. Bravo à notre prestidigitateur Michel Barrès dont j'ai découvert le talent par la qualité de sa prestation et merci à Bruno Balay qui, avec son accordéon, nous a offert un grand moment de détente et d'humour.

Notre réunion annuelle s'est terminée le dimanche matin avec les rapports d'activité, financier et moral qui ont ensuite été soumis au vote des représentants des clubs et comités. Pour les Présidents des Comités Régionaux ce week-end s'est terminé dans l'après-midi après une réunion d'information.



Nous remercions tout les participants et espérons vous revoir encore plus nombreux pour 2011 à Saint- Quentin dans la Haute Picardie où les vélivoles locaux sont déjà sur le pont pour nous accueillir.

Bons vols à tous.

Philippe Guiré-Vaka
1^{er} Vice-Président



Atelier
formation

Philippe Chiossone
page 11



Atelier
G-NAV

Christian Malavergne
page 12



Atelier
développement

Joël Denis
page 14



Atelier formation

Des ateliers très studieux et très suivis, durant lesquels Philippe Chiossone et Bruno Balay ont exposé les futures évolutions en matière de formation et la méthode de travail retenue par la commission.

La commission s'est réunie plusieurs fois durant l'année. Chacune de ces réunions a été suivie d'une séance de travail en bureau durant lesquelles les propositions de la commission ont été examinées pour validation. Ce n'est qu'après cette dernière étape que les propositions définitives de la FFVV ont été présentées à la DGAC.

Au fil de ces réunions, il est apparu que la mise en place de la réglementation européenne deviendrait inéluctable au plus tard en Avril 2012.

D'un commun accord avec la DGAC, il a été convenu de faire évoluer rapidement ce qui était possible à savoir les programmes de formation instructeur, car ne relevant pas d'arrêtés ministériels, et de faire évoluer le reste de la réglementation fin 2010, hors activité saison.

Tous les vélivoles se souviennent du changement de réglementation sur le brevet, intervenu en pleine saison 2008, ayant relativement perturbé l'activité.

Les principales questions qui sont intervenues dans les ateliers sont :

- de manière générale une interrogation sur les minima requis qui pouvaient paraître faibles au regard de notre réglementation,
- d'autre part sur les équivalences envisagées avec les actuelles licences françaises,
- enfin quelques inquiétudes sur la notion de supervision nouvellement apparue et la visite médicale.

Nous avons pu répondre à ces questions.

Sur les minima européens, il convient de comprendre qu'ils sont établis par rapport à une population d'élèves très diversifiée. Ainsi, l'évolution et la communication dans les espaces aériens contrôlés seront une "formalité" pour un pilote d'avion confirmé débutant le vol à voile, inversement, elle demandera un certain travail pour un débutant dénué de toute expérience aéronautique. Ce qu'il convient de retenir c'est l'importance de la notion de programme ; celui-ci devra être intégralement vu avant de valider certaines aptitudes comme, par exemple, pour le passage du brevet, l'aisance de l'élève sur un circuit accompagné ou supervisé de 100 kms.

Concernant les équivalences, elles seront très simples, la commission travaille sur l'élaboration des petits programmes d'actualisation pour, par exemple, qu'un ITP devienne FI ou pour qu'un breveté sans qualif campagne devienne brevet "européen", puisque ce brevet intègre la formation campagne.

Enfin, concernant la supervision (contrôle d'un instructeur lors du passage d'un brevet), nous avons transmis aux participants la position exprimée à la D.G.A.C., à savoir nous sommes contre la supervision pour des raisons essentiellement logistiques (planeur biplace, lourdeur du système, problème de disponibilité, météo, etc.).

Par rapport à la visite médicale, nous avons réaffirmé notre position fédérale, à savoir "contre" la visite médicale aéro.

Ces différents points sont un peu plus développés dans le numéro en page 6 au chapitre "formation".

L'importance du travail sur le QCM informatique a été soulignée auprès des participants. Nous avons exposé les arguments fournis à la D.G.A.C. sur la qualité de notre QCM, très adapté à notre activité et très professionnel, pour lequel nous continuerons à travailler aux fins de parvenir à une base de 1000 questions fin 2010 sachant que le brevet portera sur 120 questions. Nous avons également exprimé notre refus de revenir passer un QCM dans les centres DAC considérant que les contraintes étaient trop importantes.

A ce jour nous disposons du retour des évaluations théoriques en stage instructeurs suivant notre QCM, soit 18 passages pour 5 échecs correspondant sensiblement aux résultats obtenus avec la méthode écrite mais chacun a reconnu la satisfaction de pouvoir passer cette évaluation simplement, dans son association, sous le contrôle d'un ITV standardisé, de disposer du résultat immédiatement avec la possibilité de repasser rapidement le test dans un délai laissé à l'appréciation du RPF en fonction du résultat obtenu.

Ont été également exposées les simplifications administratives en matière de dossiers et formulaires divers.

Les participants aux ateliers ont exprimé leur grande satisfaction à voir évoluer, dans le sens de l'allègement et de la simplification, la formation au brevet et à l'instruction.



Philippe Chiossone

Président de la Commission Formation

Ateliers

G-NAV

Les trois séances se sont enchaînées sans interruption avec des auditoires attentifs et porteurs de questions très concrètes souvent révélatrices d'une connaissance solide du sujet de la navigabilité.

Afin de défricher les questions les plus fréquentes, chaque atelier a été précédé d'un exposé sur l'avancement du projet fédéral.

Les informations essentielles sont résumées ci-après :

Le G-NAV a enregistré à ce jour 1155 aéronaves en demandes d'adhésion.

621 demandes de renouvellement ont été déposées depuis le 1^{er} janvier 2010. Sur ce nombre, 244 renouvellements ont déjà été prononcés. Le LBA ayant reconnu l'agrément du G-NAV, les renouvellements de planeurs immatriculés en D-XXXX ont commencé: une trentaine de demandes ont ainsi été déposées.

Le nombre des inspecteurs (PEN) est à ce stade de 36; il sera porté à 42 sous quelques jours.

Le site internet du G-NAV est à l'adresse www.g-nav.org.



Une partie du site est publique ; deux onglets sont à accès contrôlé par mots de passes dont notamment l'outil de gestion de la navigabilité des aéronaves (OSRT) qui est strictement réservé aux adhérents actifs.



L'outil de gestion de la navigabilité

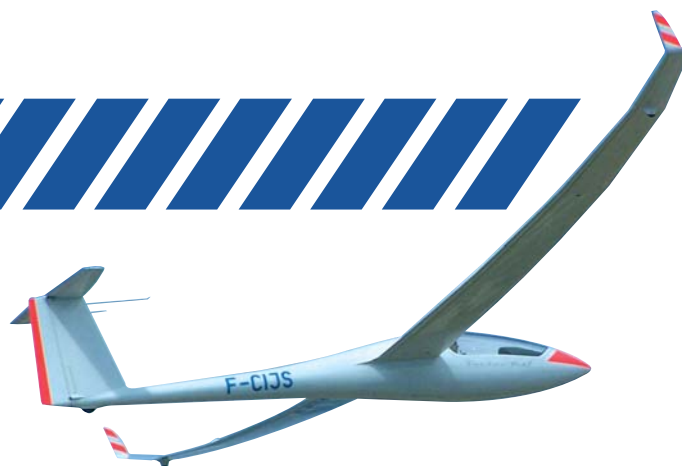
L'OSRT (Outil de Synthèse Réglementaire et Technique) permet notamment :

- La gestion de la navigabilité des aéronaves des adhérents
- Les relations entre l'adhérent et le PEN (inspecteur)
- L'accès à la base des données de navigabilité (veille documentaire)
- Le dépôt des demandes de renouvellement du CEN
- Le service d'alertes réglementaires (VA, CN, CEN...)
- L'archivage documentaire aéronave
- Les relations avec l'équipe permanente

Les services et les tarifs

Les prestations du G-NAV peuvent se résumer ainsi:

- Aide à la gestion de navigabilité (OSRT)
- Veille documentaire Média WIKI (Manuels, CN/AD, BS, Synthèses): principe de la transparence PEN/Adhérent



- Alertes (travaux programmés, CN/AD applicable)
- Demande de renouvellement du CEN par l'OSRT
- Aide à la rédaction et approbation du Programme d'Entretien
- Plan d'actions de progrès

Les tarifs ont un caractère de cotisation au prorata du nombre d'aéronefs de l'adhérent :

- Principe du tarif unique forfaitaire
- Planeur, turbo: 251 €
- Moto-planeur: 281 €
- Remorqueur : 416 € (annuel)
- Année sans examen de navigabilité : 50 € (remorqueur en station, planeur ULM...) afin de conserver l'usage de l'OSRT et des services associés comme la veille documentaire.

On notera à cet égard qu'un calcul budgétaire montre que le tarif de 251 € par planeur pourrait être ramené à 170 € dans la mesure où la totalité du mouvement vol à voile national adhérerait au G-NAV.

Les questions les plus fréquentes

Parmi les questions les plus souvent posées, on note le souci de bien comprendre ce qu'un pilote-proprétaire est autorisé à faire et à libérer lui-même par sa signature. A cet égard, la nouvelle réglementation offre des latitudes appréciables telles que la possibilité d'effectuer soi-même la visite annuelle de la plupart des planeurs.

Corrélativement, les interrogations portent sur les conditions d'obtention de la licence nationale de mécanicien (LNMA) et sur les prérogatives qui s'y attachent. La lecture de la fiche GNAV n° 001 accessible à **l'onglet WIKI** du site est fortement recommandée afin de bien comprendre les prérogatives du pilote-proprétaire.



D'autres questions ont porté sur l'urgence de mise en conformité des programmes d'entretien et, à cet égard, c'est la fiche GNAV n° 006 dont on conseillera la lecture.

Quoi qu'il en soit, l'inspecteur G-NAV est investi du rôle de conseiller et se fait un devoir d'orienter et d'aider l'adhérent lors de son passage pour renouveler les CEN. ///

Quelques témoignages récemment reçus par mail :

Témoignage d'un PEN :

“ Lors du passage pour les renouvellements CEN à j'ai ressenti le bienfait du G-NAV auprès des membres de ce club et j'ai pu constater le travail important fait par l'équipe G-NAV de St AUBAN.

Le travail du PEN est important pour les CEN mais aussi le dialogue avec ses membres sur différents sujets, le sujet de l'ORST prendra son envol avec du temps (beaucoup de temps).

Je te remercie pour cette aventure que tu nous fais voir et je suis prêt à poursuivre dans les jours qui viennent cette mission que tu as défrichée depuis plusieurs années.

à + toute l'équipe et à bientôt ”

Témoignage d'un adhérent:

“ Nous venons de passer avec succès le renouvellement des CEN de nos quatre planeurs. Je tenais à te remercier toi et toute ton équipe pour la rapidité de réaction (demande d'inscription le 14 mars), le professionnalisme, le sérieux et la sympathie de votre contrôleur.

Il a réussi à convaincre les plus récalcitrants (...et...) et ce n'était pas gagné d'avance ”



Christian Malavergne
Directeur du G-NAV



Atelier développement

Juste trois mois après les rencontres fédérales du développement de fin 2009, l'Assemblée Générale était le moment opportun pour effectuer un premier point d'étape sur le plan Vu du Ciel. Trois ateliers ont permis de générer des échanges entre les responsables de clubs. Les uns faisant part de leurs retours d'expérience sur les premières actions menées, les autres recueillant des informations utiles pour leur permettre d'affiner les actions prévues chez eux.

Le premier point d'étape Vu du Ciel après trois mois :



Les clubs français ont adhéré au projet vu du ciel plus rapidement et en plus grand nombre que ce qu'il pouvait en être escompté après un premier trimestre de lancement ; déjà 74 associations, et pas seulement des « gros », mais aussi de nombreux clubs « petits » ou « moyens » qui se mettent dans la boucle de Vu du Ciel.

Ceci traduit un double constat : d'une part une très grande attente et réceptivité des associations sur les problématiques du développement et d'autre part une confirmation que la démarche avec les outils proposés et les partenariats associés à Vu du Ciel sont perçus comme accessibles et adaptés pour les clubs.

Des premiers retours et retombées de légitimation et d'ancrage local :

Il serait bien entendu illusoire de vouloir mesurer des retombées numériques à cette étape, nous savons que notre action s'inscrit dans le moyen terme, l'essentiel des interventions s'effectuera à partir de la rentrée prochaine.

Par contre, de l'avis quasi unanime des associations qui ont déjà pu entamer des démarches ou des actions, les retours sur les finalités de légitimation et d'amélioration de l'ancrage local sont bien immédiatement au rendez vous (et parfois même au delà de ce que l'on peut raisonnablement maîtriser au début).

Les retours techniques : pour bien réussir les interventions et obtenir les retombées effectives en club.

Si la démarche est bien accueillie, il y a toutefois des fondamentaux à bien respecter par une bonne préparation, chaque détail revêt une importance pour réussir les interventions et les retombées attendues.

La phase de fin de la conférence apparaît elle aussi essentielle. Tout comme en pilotage ; il est préférable de se concentrer d'abord sur une action que l'on va compétamment maîtriser avant de monter en régime par la suite.

Les organisateurs sont invités à se reporter aux outils détaillés qui sont mis en ligne sur le site internet de la FFVV dans le blog développement, et dont en particulier le « guide détaillé des interventions vu du ciel », de même qu'à solliciter l'aide des CTN et de l'équipe de la Commission.

Un appel aux correspondants locaux :

Rien ne valant les retours d'expérience vécus, la Commission lance un appel aux vélivoles qui ont déjà réalisé des actions complètes et qui se sentiraient l'envie et les compétences pour aller épauler d'autres clubs de leur région dans la mise en place des premières actions (communiquer sur le blog développement).

Une reconnaissance ministérielle :

A l'occasion de sa visite à l'AG, l'ensemble des dispositifs fédéraux de développement « Vu du Ciel » a été présenté à Laurent Wauquiez, Secrétaire d'Etat à l'Emploi.



Disons simplement et pour faire court qu'il a été « particulièrement et sincèrement impressionné par l'originalité et la qualité de la démarche et du dispositif... » et nous a spontanément proposé son appui et celui de son ministère afin de participer à l'aboutissement du projet fédéral, en particulier sur le volet des « Aéro Job's ».

Cet appui illustre parfaitement les retours que les clubs connaissent localement, à chacun de pouvoir transformer l'essai. 



Joël Denis,
Président Commission Développement,
Vice-président FFVV

2

nouveaux Conseillers Techniques Nationaux en charge du développement...

En juin et décembre 2009, 2 nouveaux Professeurs de Sport ont rejoint l'Équipe de cadres d'État placés auprès de la Fédération Française de Vol à Voile.

Nommés sur des postes de Conseiller Technique National, Benjamin Néglais et Jean-Nicolas Barelier ont comme mission principale d'être en charge du développement et plus particulièrement d'aider les clubs et comités s'engageant dans la démarche du plan « Vu du Ciel ».



Réussir le plan « Vu du Ciel » est vital pour notre Fédération, c'est pourquoi la Direction Technique Nationale a souhaité « professionnaliser » le soutien auprès des clubs.

Jean-Nicolas et Benjamin travaillent en étroite collaboration avec la Commission développement, et se partagent la couverture de notre territoire national.

Connaissant parfaitement les procédures d'établissement et d'affectation des subventions accordées tant par le CNDS, que par les collectivités territoriales, leurs aides sont précieuses pour conseiller et guider nos associations.

Mais leurs missions ne s'arrêtent pas là. Auprès de leurs collègues CTS et CTF ; ils œuvrent efficacement au service de la Fédération dans bien d'autres domaines.

Benjamin a ainsi notamment en charge plusieurs dossiers importants comme la création du CQP (Certificat de Qualification Professionnelle permettant aux ITP d'être rémunérés durant des périodes limitées), les relations avec la Fédération Handisport et le suivi médical des Sportifs de Haut-Niveau. Dans le domaine sportif, son expérience de compétiteur et ses compétences en matière d'entraînement lui permettent d'assurer des missions auprès de nos Équipes de France et de nos espoirs.

Jean-Nicolas apporte à la DTN, sa connaissance du fonctionnement des collectivités territoriales et des structures de haut-niveau. Il est en charge du suivi social des SHN et assure la coordination des pôles France et espoirs au CNVV.

Le renouvellement des Cadres Techniques affectés en région comme nous le connaissions dans le passé est de moins en moins assuré par le Ministère des Sports, et les nouveaux conseillers ont de plus en plus souvent des profils d'agent de développement et maîtrisent la conduite de projet.

Les arrivées de Benjamin et Jean-Nicolas coïncident avec la mise en place des projets fédéraux portés par l'équipe autour de Jean-Emile Rouaux. Nul doute qu'ils seront des atouts précieux pour la réussite de « Vu du Ciel » et pour atteindre les objectifs partagés avec le Ministère des Sports à travers la Convention d'Objectifs.

Hervé Perrin



2 nouveaux Conseillers Techniques



Benjamin Néglais

Je suis originaire de Lorraine (NANCY) où mes parents écumaient les terrains d'aéromodélisme avant que mon père ne se lance dans le vol à voile au début des années 80 à Nancy-Malzéville. Ne quittant pas complètement la « construction » des machines volantes, mais passant aux « grandeurs nature », il s'est remis naturellement à la conservation et la rénovation de planeurs anciens (association DEDALE). Son 1^{er} planeur a été le F-CCCO, un Bréguet 901S sur lequel j'ai passé quelques heures à décaper les (nombreuses) couches de peintures accumulées au fil des saisons. C'est là que j'ai été « infecté » par le virus vol à voile, les rassemblements de vieux planeurs participants à me former au cours de quelques vols en Castel 25S...

Début officiel de formation pilote à Pont-Saint-Vincent en 1995 sur ASK13 et Bijave principalement, le club est alors très dynamique sur la campagne et un jeune (Eric Bocciarelli) est en équipe de France junior, je le dépanne pour les Championnats d'Europe junior en 1997 le permis en poche : c'est la piqure pour la compétition.

98, 1^{er} championnat régional en biplace, suivi d'un interrégional jeune, je découvre le Pôle France de Saint-Auban en avril 99. Champion de France junior 99 à Bourges avec les conseils de Tony Roe, CTR Lorraine à l'époque, vice-Champion de France junior

2000 (Poitiers), 1^{ère} sélection aux Mondiaux Juniors d'Issoudun 2001 organisés par Yves Pollet où Eric Napoléon et Daniel Badaroux nous encadrent.

2^{ème} sélection en mondiaux juniors en 2003 avec Jean-Marc Caillard comme Team Captain, je termine alors des études en géologie pétrolière à Paris avant d'entrer 2 ans comme « stagiaire permanent » au Pôle France de Saint-Auban (je participe alors à l'activité du CNVV et au support technique des stages du Pôle France).

Jean-Paul Lauga et Alain Maréchal, son successeur à la tête de la DTN (reprise depuis par Hervé Perrin) m'orientent alors professionnellement vers le concours de professeur de sport pour devenir cadre technique à la FFVV par la suite. Je rentre alors à l'INSEP de 2006 à 2007 pour décrocher le concours de professeur de sport et suis placé en mission à l'INSEP comme formateur des Brevets d'Etat, STAPS et professeurs de sport sur la mécanique appliquée au sport (des histoires de vecteurs que nous maîtrisons bien...). Ce sera ma période faste avec une 2^{ème} place aux Championnats du Monde classe club à Vinon (2006). Je raccroche le bob après les mondiaux de Riéti 2008 où mes coéquipiers Killian Walbrou et Didier Hauss remportent de très belles 2^{ème} et 4^{ème} places.

A la demande d'Hervé Perrin et Jean-Emile Rouaux, je suis actuellement en mission à la FFVV, basé au siège fédéral à Paris, et missionné principalement sur la mise en place des démarches Vu du Ciel sur la partie Nord de la France, et l'encadrement des sportifs (surtout les plus jeunes) au Pôle France et lors de stages d'entraînement extérieurs.

Le métier et les missions que nous assurons avec l'ensemble de la DTN, en coordination avec les Commissions fédérales (notamment celle du développement), consiste pour moi en priorité à être à l'écoute des associations, leur proposer des outils concrets et les assister lorsqu'elles le demandent sur des dossiers lourds structurant leur activité pour les années à venir. Cela ne va pas sans difficultés car les chantiers fédéraux sont nombreux (et l'environnement des associations évolue rapidement) et nos moyens pas extensibles mais nous sommes le plus réactif possible et essayons de répondre favorablement au maximum de sollicitations qui rentrent dans notre champ de compétences.

Enfin, je vole (lorsque j'en ai un peu de temps...) à Chérence avec ma femme (lorsqu'elle en a un peu le temps : une thèse ça occupe... !) bien connue des compétitions féminines et juniors du milieu des années 2000, et repasse régulièrement en Lorraine pour remercier le « petit club » qui m'a vu grandir.

Nationaux en charge du développement...



Jean-Nicolas Barelier

J'ai 36 ans, vit maritalement, 2 enfants (7 ans et 1 an).

Après des études supérieures en sciences du sport (STAPS) réalisées à Marseille, ma ville natale, j'ai été admis au concours de professeur de sport qui m'a conduit en terre normande pour ma première affectation.

Ainsi de 96 à 98, j'ai travaillé à la DDJS du Calvados en tant que conseiller technique et pédagogique où j'ai appris mon métier grâce à la diversité des missions qui m'ont été confiées (formation d'éducateurs sportifs, relation avec le mouvement sportif, conseiller de secteur auprès des élus locaux...)

De 98 à 2002, j'ai occupé la responsabilité de directeur des piscines de la Mairie d'Arles (50 000 habitants). Un retour dans mon département d'origine avec des missions complètement nouvelles de management d'une équipe de 27 personnes, de gestion d'équipements aux normes très contraignantes et de « pilotage » d'une politique locale.

Après le retour dans ma région, ce sera le retour dans mon administration d'origine. Ainsi, de 2002 à 2009, j'ai exercé les fonctions de conseiller technique et pédagogique à la DRDJS de PACA à Marseille. J'y ai complété utilement mon expérience professionnelle notamment au travers de missions relatives à la lutte antidopage et au sport de haut niveau.

Parallèlement, j'ai continué mon activité sportive compétitive, le tennis de table, jusqu'en 2009.

Le Président de la Fédération et le Directeur Technique National ont souhaité utiliser mes expériences précédentes pour participer à l'ambitieux projet fédéral pour cette olympiade.

Les missions qui m'ont été confiées sont donc les suivantes :

- sport pour tous : suivi et accompagnement des projets de développement dont « vu du ciel » pour les associations du sud de la France,
- sport de haut niveau : création et coordination administrative du futur pôle Espoir et insertion professionnelle des sportifs de haut niveau.

Depuis le 1er janvier 2010, je suis donc conseiller technique sportif « placé auprès » de la FFVV, comme mes 8 autres collègues cadres d'Etat.

Un véritable changement de cap pour quelqu'un qui découvre l'environnement du vol à voile, ses spécificités très marquées... et sa considérable richesse.

Enfin, je terminerai en indiquant que je me suis engagé dans la formation de pilote de planeur afin de pouvoir connaître au mieux l'activité que je promeus... et espérer pouvoir terminer un jour mes courriers par un magnifique « bien vélivolement ».

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 !

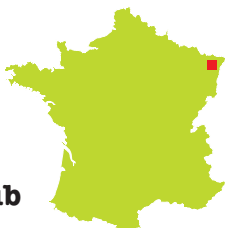


L'aéro club de Haguenau

Si vous passez en voiture (ou en avion...) dans le nord-est de la France, n'hésitez à vous arrêter au terrain de Haguenau situé à une trentaine de kilomètre au nord de Strasbourg. Le club de planeur fait parti des clubs alsaciens avec Strasbourg, Colmar et Mulhouse. Infrastructures, parc machines, aérologie, convivialité tout est réuni pour passer un bon moment vélivole!

La sortie des planeurs

Le terrain et la vie du club



Il faut quitter la ville de Haguenau vers l'est pour arriver à l'aérodrome. L'activité est soutenue tout au long de l'année et on peut trouver sur place : un club de planeur, un club avion, des constructeurs amateurs, des modélistes, des sociétés aéronautiques, ainsi qu'un bureau de la douane et un restaurant. Deux pistes de 900m, une en herbe et l'autre en dur, sont utilisées.

Les infrastructures ont environ une vingtaine d'années et le club de planeur a la chance de bénéficier d'installations mises à sa disposition par la ville, à savoir un club house et un hangar.

La saison s'étend de début mars à fin septembre. L'essentiel de l'activité planeur se déroule les lundi, mercredi, samedi et dimanche. Mais il y a moyen de voler tous les jours de la semaine grâce à l'équipe d'instructeurs et de remorqueurs (tous bénévoles). En 2009, c'est 1850 heures de vol, 7 lachés, 6 brevets et 45000km qui ont été effectués par les 70 membres du club sur les 17 planeurs (clubs et privés).

L'entretien des planeurs est effectué pendant l'hiver par les membres du club, en fonction de leur compétence dans l'atelier adjacent au hangar.

Le club organise des stages sur des terrains extérieurs principalement à Vinon et Freudenberg en Forêt Noire (70km à l'est), lieu des prochains championnats du Monde Junior en 2011. Une année sur deux, il organise les championnats d'Alsace-Lorraine, l'édition 2010 se déroulant à Sarreguemines.

La zone des vols

Le terrain se situe dans la plaine du Rhin (environ 150m QNH), aérologiquement beaucoup plus stable que les reliefs avoisinants. La forêt au nord du terrain (10km de large sur 25 de long) constituée d'un sol sablonneux déclenche d'excellents thermiques, ce qui permet d'effectuer les vols d'instructions. Ces très bonnes conditions locales permettent aussi de prendre de l'élan pour les départs en circuit, les premiers reliefs étant situés à 25km en moyenne.

La majeure partie des circuits se fait sur le territoire allemand, avec dépôt d'un plan de vol : départ vers le nord en direction de la Sarre et des Vosges du Nord (altitude 500m QNH), vers l'est en direction de la Forêt Noire (1400m maximum) et du Jura Souabe

au sud de Stuttgart (800m en moyenne). Le week-end ces deux derniers reliefs sont de véritables autoroutes à planeurs avec des alignements de cumulus dépassant souvent les 2000m QNH et peuvent atteindre 3000m. Les départs vers le sud sont plus rares à cause des CTR et TMA de Strasbourg.

En effet, côté espace aérien, on trouve de tout autour du terrain, des zones civiles et militaires. Ces nombreuses zones sont assez facilement pénétrables après contact radio et ne limitent que peu les possibilités de circuit. La TMA de Strasbourg se trouve juste au dessus du terrain (suite à un protocole d'accord, il y a possibilité de monter à 4000 pieds à la verticale ce qui facilite grandement les vols d'instructions). A l'est, à partir du Rhin, on trouve les espaces classés D de Karlsruhe Baden (aéroport avec de nombreux vols charters). A l'ouest, ce sont les zones d'hélicoptères de Phalsbourg.

Pendant toute la saison, des vols de 300 à 600 km sont facilement réalisable avec un maximum pour l'instant à 730km, un triangle FAI effectué autour de la TMA de Stuttgart. Les paysages survolés lors des circuits et plus particulièrement ceux de la Forêt Noire, sont magnifiques.

Les projets

Le club est engagé depuis l'an dernier dans le plan de relance du vol à voile et les objectifs fixés ont de grandes chances d'être atteints.

Côté communication, le club organise avec tous les autres associations de la plateforme les journées des sports aériens (mi avril 2010). Une rencontre avec les clubs allemands voisins est prévue le week-end du 1^{er} mai, avec au programme vols et repas. Rien ne vaut une bonne tarte flambée ou une spécialité alsacienne pour terminer une journée de vol...

Tout au long de l'année, de nombreux articles sur le planeur paraissent dans les quotidiens locaux. Enfin, le nouveau site internet est accessible à l'adresse www.cvvh.fr.



La piste vue de l'ASH25



Le remorqueur CNRA AK2R construit par le club

C'est grâce à l'implication des membres, tous bénévoles, que la vie du club est possible.

Christophe Ruch



Le club en chiffres

70 membres,
6 instructeurs,
8 remorqueurs

10 planeurs club

Biplaces : 1 SF25, 1
Twin-astir, 1 Duo Discus,
1 ASH25

Monoplaces :

2 Astir, 1 LS1f, 1 Pégase,
1 Discus, 1 LS6
7 planeurs privés
1 remorqueur AK 2r
(construction amateur)

Cotisation annuelle :

200 euros (+25 ans),
150 euros (-25 ans),
possibilité de cotisation
journalière

Minute de remorqué :

3,5 euros

Tous les renseignements,
tarifs et infos (météo,
webcam etc) sur
www.cvvh.fr



épisode 1

La série d'articles qui vous sera présentée est destinée aux vélivoles non médecins. Sa tâche est de vous sensibiliser sur les aspects de la sécurité des vols liés à la santé et à la physiologie.

Nous commencerons par :

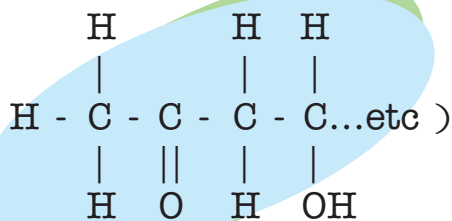
Les effets de l'altitude

L'hypoxie d'altitude est une situation au cours de laquelle les tissus de l'organisme, et le cerveau en particulier, manquent d'oxygène.

Pourquoi ce manque d'oxygène est-il préjudiciable ?

Si on veut parler simplement de choses complexes, la vie n'est qu'une façon d'utiliser l'énergie solaire. En effet, le soleil agit sur la chlorophylle (fascinant molécule) qui se concentre dans la feuille des plantes (chloro = vert, phylle = feuille).

La chlorophylle capte dans l'air (et dans les racines) du gaz carbonique (CO_2) et de l'eau (H_2O) pour fabriquer, grâce à l'énergie solaire sa propre substance, « de la plante » c'est-à-dire des composants organiques (c'est-à-dire encore des molécules qui ressemblent à ça :



Ce faisant, elle rejette de l'oxygène (O_2) dans l'air.

Après l'apparition des plantes, il y a eu des animaux. Ceux-ci ont d'abord mangé des plantes. Ce faisant, ils ont capté l'énergie solaire emmagasinée dans celles-ci et utilisé cette énergie au cours d'une « combustion » qui leur permettait de vivre : la vie animale, c'est une combustion, c'est-à-dire qu'une molécule organique brûle en utilisant un comburant (O_2) et en dégageant du CO_2 et de l'eau.

Quelques millions d'années plus tard, apparaît un magnifique bipède, qui est doté d'un cerveau certes brillant, mais très avide d'oxygène (parce que ça carbure, là dedans...)

Donc, si on manque d'oxygène, le cerveau perd une à une toutes ses belles capacités, jusqu'à entrer dans un état léthargique : le coma.

Or, la captation de l'oxygène par le corps se fait par un mécanisme physique qui dépend de la pression atmosphérique ou **pression barométrique**. ①

L'organisme dispose d'une pompe pneumatique (les poumons dans le thorax) qui captent l'air pour le traiter. Il dispose également d'une pompe hydraulique (le cœur et les vaisseaux) couplée à la première. L'extraction de l'oxygène se fait dans le poumon, et son transport dans les vaisseaux. Le cerveau enfin (et les autres tissus de l'organisme également, mais le cerveau est « prioritaire »), reçoit le précieux oxygène pour fonctionner normalement.

Cette captation et ce transport d'oxygène se font grâce aux propriétés physiques d'un gaz soit dans un mélange gazeux ② soit dans un liquide. ③

Ces propriétés dépendent de la pression barométrique, donc de l'altitude. ④

En résumé, plus on monte en altitude, moins on capte d'oxygène, plus le cerveau souffre, jusqu'au coma parfois.

En pratique, la mesure de la saturation artérielle en oxygène de l'hémoglobine ou SaO_2 , faite par un simple capteur au doigt, permet d'évaluer la quantité d' O_2 transportée et donc consommée. En dessous de certaines valeurs, la dette en oxygène ou hypoxie est dangereuse pour le cerveau et pour le cœur.

① La pression barométrique représente le poids de l'air, considéré comme un fluide attiré par la planète Terre (du fait de la gravité), par unité de surface. On comprend dès lors que plus on est bas, plus on a de l'air qui pèse sur nous. Inversement, plus on monte, plus la pression qu'exerce l'air sur nous diminue. Si on enferme 1 litre d'air dans une bouteille au niveau de la mer et que l'on y mesure la pression qui y règne, on dira que cette pression est de 1 atmosphère. Autrefois, en hommage aux expériences de Torricelli, on mesurait cette pression en mm de mercure. Actuellement, on préfère mesurer cette pression en HPa (hectopascal), unité du système international actuellement admis.
1 atmosphère = 760 mm Hg = 1013 HPa.

② Dans notre bouteille d'air, on sait depuis Lavoisier, qu'il y a 21% d'oxygène et 79% d'azote. Si on retirait tout l'azote de cette bouteille, l'oxygène se répandrait dans le volume laissé libre. Comme il s'agit d'un gaz dit « parfait » (poésie des physiiciens...), il respecte une loi établie par Messieurs Boyle et Mariotte : le produit de la pression par le volume d'un gaz parfait est constant.

Cela veut dire que notre oxygène, prenant un plus grand volume, voit sa pression diminuer d'autant. En fait, sa pression est désormais de 21% de 1013 HPa soit environ 213 HPa. Ce chiffre représente la pression partielle de l'oxygène dans le mélange gazeux qu'est l'air.



③ Si on place un gaz au dessus d'eau distillée, celui-ci, s'il est soluble dans l'eau, va se dissoudre tout naturellement. Cela veut dire que des molécules de ce gaz, vont entrer dans l'eau et y disparaître, tout comme un sucre qui se dissout disparaît à notre vue. Mais à partir d'un certain moment, tout sucre ajouté ne disparaîtra plus mais restera au fond de l'eau. On dit que l'eau est saturée en sucre.

Concernant notre gaz, le mouvement de molécules de gaz vers l'eau n'est pas permanent. Lorsque ce mouvement s'arrête (il y a autant de molécules de gaz qui entrent dans l'eau que de molécules qui en sortent) on dit que l'eau est saturée en gaz, alors, la pression partielle du gaz dans l'eau (laquelle donne une idée de la quantité de gaz contenue dans l'eau) est égale à la pression de ce gaz au dessus de l'eau.

④ On voit de suite que cette pression partielle de l'oxygène dans l'air est directement proportionnelle à la pression barométrique. Ainsi, plus on monte, plus cette pression partielle en oxygène diminue.

Notez bien que la composition de l'air ne change pas aux altitudes considérées. Simplement, à chaque respiration, la quantité d'oxygène entrant dans les poumons diminue par rapport à celle qui entrerait pour une respiration identique au niveau de la mer.

En effet, à 0 mètre d'altitude, la quantité d'air mobilisée par deux cycles respiratoires (soit 1 litre d'air) nous délivrerait en théorie la quantité d'oxygène contenue dans notre bouteille.

En revanche, si nous remplissons notre bouteille à 5000 mètres, la pression barométrique serait diminuée de moitié environ, donc, à cette altitude, la quantité d'oxygène entrant dans nos poumons à chaque couple de cycles respiratoires serait également diminuée de moitié.



Au dessus de 6000 mètres d'altitude, l'hypoxie dangereuse est certaine.

Altitude et oxygène

Au début, on ne ressent aucun signe spécifique : bâillements, maux de tête... dès 2500 m (1500 m en théorie), mais ce pourraient être des signes de fatigue, d'hypoglycémie, de déshydratation. Il n'y a pas de signe d'hypoxémie auto détectable : c'est bien là le problème ! Personne ne peut déclarer ressentir une hypoxie. Chaque mesure de SaO₂ en altitude, même modérée, a été pour moi la surprise de chiffres que je ne tolérerais pas chez un de mes patients. L'hypoxie entraîne un délire et un comportement anormal : chant, plaisanteries, attitudes de vol dangereuses... c'est, le plus souvent, un tiers qui devine ce qui se passe. Il faut donc penser à demander son altitude à un camarade dont le comportement à la radio est anormal. L'audition est le dernier de nos sens qui soit altéré par l'hypoxie.

**Si un imbécile te fait faire du calcul mental à la radio et t'ordonne de sortir les A.F.
OBÉIS... VITE !**

Oxygène embarqué

L'emport d'oxygène est obligatoire au dessus de 3800 mètres d'altitude. Or, nous l'avons vu, l'oxygène est un gaz parfait, soumis à la loi de Mariotte : pression X volume = constante. Une bou-

teille de 3 litres (assez encombrante en planeur) contenant 300 litres d'oxygène comprimé à 100 atmosphères, une fois détendu à 3 atmosphères (détendeur) puis à moins d'une atmosphère de pression en altitude, on voit qu'à un débit de 5 litres minutes, on aura une autonomie d'un peu plus d'une heure. Ou alors, il faut admettre qu'on ne prend qu'une bouffée de temps en temps : autant ne rien prendre car cinq minutes plus tard, on est de nouveau en hypoxie. Il est donc incontournable, de nos jours, de s'équiper d'un système économiseur d'oxygène (de type EDS de la société Mountain High). Ces systèmes délivrent 98% de l'oxygène embarqué en utilisant un principe très simple : un boîtier électronique est interposé entre l'obus d'O₂ et des lunettes nasales ou un masque souple. Chaque inspiration provoque une dépression en bout de lunette, qui est « perçue » par le boîtier, lequel délivre instantanément une injection de quelques ml d'O₂ dans ladite lunette. Le système se déclenche automatiquement une fois une altitude préréglée atteinte. Ce système n'est pas validé au dessus de 6000 mètres d'altitude. Au dessus de ces zones de vol, il est donc nécessaire d'utiliser un masque pressurisé de type militaire. (De toute façon, c'est une zone contrôlée interdite sauf dérogation). ///



Pas d'oxygène, pas d'altitude

Jean-Marie Alard



Je m'appelle Jean-Marie Alard

J'ai 52 ans, je suis marié et j'ai deux enfants, je suis Anesthésiste Réanimateur et Médecin Aéronautique agréé. Je pratique le vol à voile depuis 1996, j'ai plus de 800 heures de vol dont 270 en montagne.

Je suis inscrit aux Clubs de Bordeaux-Saucats (LFCS) et de Florac-Ste Enimie (LFNO). Je vole principalement dans les Alpes et la Lozère





AIRSPORTS ASSURANCES

Une marque d'AIR COURTAGE

www.air-assurances.com



VOTRE ASSURANCE « CASSE PLANEUR »

**Propriétaire privé licencié FFVV, Club affilié FFVV :
Bénéficiez des meilleures garanties au meilleur prix !**

Les « PLUS »* :

- ✓ Pas de limite d'âge pour assurer votre planeur
- ✓ Possibilité d'assurer votre planeur en valeur agréée
- ✓ Pas de franchise en cas de perte totale
- ✓ Votre fidélité récompensée chaque année par une ristourne pour non sinistre
- ✓ Possibilité de garantir votre planeur lors des déplacements terrestres sur remorque

Une tarification sur mesure* :

- ✓ Tarif « AU SOL » uniquement, ou « AU SOL ET EN EVOLUTION »
- ✓ Valeur assurée au choix (valeur réelle ou premier risque)
- ✓ Possibilité d'assurances temporaires (exemple 5/6 mois en vol pour période estivale, et le reste de l'année au sol)

FLASH NOUVEAUTES : **NEW**

- ✓ HANGAR « SPECIAL PARKING AERONEFS »
- ✓ ASSURANCE DE PRET incluant le risque Vol à Voile

Plus d'infos sur www.air-assurances.com / Rubrique AIRSPORTS / Espace FFVV

L'Assurance Référence pour tous les passionnés du Vol à Voile

AIR COURTAGE ASSURANCES

Courtier Partenaire de la FFVV depuis 2004

Tel 04 74 46 09 10 - Email contact@air-assurances.com - www.air-assurances.com
ORIAS n° 07 000 679 - www.orias.fr

*Selon Compagnie d'assurance retenue, et sous conditions.

