

PLANEUR

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

NUMÉRO 29 • JUIN 2010



page 10 Dossier
développement :
**le simulateur
fédéral**



au sommaire



- 2 News**
- 4 Sport,**
les Championnats de France 2010
- 6 Féminine,** stage à Issoudun
- 7 40è édition,**
des Rencontres de Vol à Voile
des Grandes Ecoles Aéronautiques
- 8 Commission historique,**
le devoir de mémoire
- 9 Nostalgie,** la tête en l'air
dans un Slingsby
- 14 Voltige,** la Coupe de France
2010 à Buno
- 16 Meeting,** le résumé de La
Ferté-Alais
- 17 La NetCoupe**
- 18 Remorqueurs,** les essais
de l'Eurofox et du MCR
- 20 Club,** l'ATVV dans le Tarn



le simulateur
fédéral :
un outil du
développement

10





Jean-Emile Rouaux
Président de la FFVV

CNFAS : ensemble pour être plus forts !

Le Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives (CNFAS) est un organisme regroupant les fédérations aéronautiques, leur permettant de parler d'une seule voix sur des sujets communs.

La sûreté et des menaces de fermetures d'aérodromes sont les dernières questions à l'ordre du jour. Ensemble nous avons lutté pour que les mesures gouvernementales dans le domaine de la sûreté appliquées à nos aérodromes ne soient pas des contraintes supplémentaires, décourageantes pour nos pratiquants. Avec le soutien de la DGAC, il faut le souligner, nous avons obtenu d'assez bons résultats même si nous n'avons pas été suffisamment suivis dans notre proposition de privilégier, par la formation et l'éducation, l'acquisition d'une culture de « sûreté », plutôt que la prise de mesures matérielles aveugles ou de procédures générales que nous jugeons pour le moins inefficaces. La plupart des mesures contenues dans la brochure « Attentifs ensemble », que vous

avez reçue dans vos clubs, font appel au bon sens et à la vigilance. Vingt deux aérodromes concernant l'aviation légère dont sept ayant une activité vélocive sont concernés par le classement G3, le plus contraignant.

Les premiers dossiers de fermetures d'aérodromes apparaissent et de nouveaux terrains sont menacés dont certains à court terme. La période des trois années entre le transfert de l'Etat vers les collectivités locales est même remise en cause par quelques élus avides d'espace à bétonner. Parmi ceux-ci notons le cas de Romilly et Thionville où les Maires souhaitent construire une zone industrielle ou des logements.

Le CNFAS agit, en demandant à la DGAC de n'autoriser une fermeture que si un relogement dans des conditions satisfaisantes est obtenu, en utilisant tous les recours juridiques possibles. Une action auprès des parlementaires est également engagée.

Sur le moyen terme un travail en partenariat avec les élus locaux est déterminant pour ouvrir toujours plus nos activités à nos concitoyens. Il faut rendre nos aérodromes « utiles »!

Ces deux exemples illustrent bien la nécessité pour les fédérations aéronautiques d'être unies pour être plus fortes, plus convaincantes sur des dossiers aux enjeux cruciaux pour notre activité.

Au moment où vous lirez ces lignes, j'espère que le début de saison marqué par un printemps particulièrement pluvieux ne sera plus qu'un lointain souvenir et que l'été sera à la hauteur de nos attentes !



Photo Guillaume Hersen



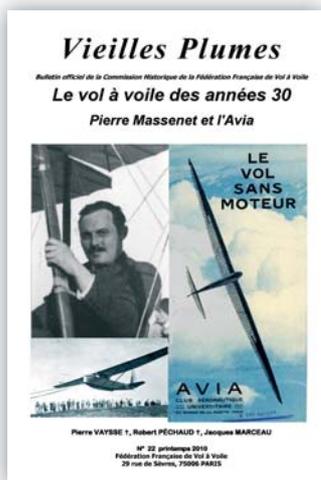
Planeur Info

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 : FFVV. (Couverture : Guillaume Hersen)
Design & Impression : Agence Mageral & Associés
Tél. 01 47 25 35 25 • www.mageral.fr
Imprimé en France à 2 800 ex. - **Crédit photos :** FFVV.
© Tous droits réservés. 06.2010



NEWS



Vielles Plumes n° 22 : Le vol à voile des années 30, Pierre Massenet et l'Avia.

Avec ce n°22 de Vieilles Plumes, Jacques Marceau achève la relation des événements marquants de l'histoire du vol à voile français d'entre les deux guerres de 1920 jusqu'à mai 1940.

Les années 1920 voient la création du 1er congrès de vol sans moteur suivi par les congrès expérimentaux de Combegrasse, Biskra et Vauville. Ces résultats remarquables furent sans suite et il fallut attendre la découverte du vol à voile allemand pour que les Français commencent à s'intéresser à cette activité.

Ce numéro vient d'abord combler le vide des années 1928 à 1932 qui n'avaient jamais été traitées. Ces cinq années ont vu la naissance d'un vol à voile associatif qui n'existait pas auparavant. C'est après un voyage en Allemagne lors du concours de la Wasserkuppe que Pierre Massenet, jeune ingénieur de Sup Aéro accompagnant une délégation du Comité français de Propagande Aéronautique, décide en 1928 avec quelques collègues de travail, de créer un club dirigé vers la jeunesse estudiantine et universitaire : ce sera le C.A.U.

En 1929 il crée l'Avia, un organisme chargé d'étudier des prototypes de planeurs et de découvrir des sites propices au vol sans moteur. Il publie un ambitieux programme nécessitant des crédits importants qui seront refusés mais il deviendra par la suite le vrai patron du Service du vol à voile de l'Aviation Populaire. Durant cette période, le vol à voile pratique l'école monoplace mais les biplaces comme le Castel 24 commencent à être construits par des associations privées (COB, Montagne Noire, AC Coulommiers). De nombreux projets planeurs voient le jour mais restent sans suite. Un chapitre leur est consacré.

Durant cette période, des clubs apparaissent et non des moindres : le Groupe l'Air, le Gral de Rouen, la Société Française de Vol à Voile à Toulouse et l'Aéro-club de Haute Moselle. A Sens, avec le club local, l'Avia et le C.A.U. organisent une quinzaine du vol sans moteur. Cette manifestation, la première faite en public avec la présence de planeurs Avia 10A et 20A, attire beaucoup de monde et est largement exposée dans la presse. Le 80ème anniversaire de cette manifestation a été commémoré début mai à Pont sur Yonne.

Le début du vol remorqué est une vraie révolution car il est enfin possible de lâcher le planeur directement dans l'ascendance et de lui permettre, en prolongeant son vol, l'accès aux performances. C'est aussi le début des vols acrobatiques, réservés à des pilotes déjà formés à la voltige en avion, limités à des présentations en meeting. Le programme de la Coupe du Monde d'Acrobatie de 1938 est publié dans ce numéro qui se termine par la relation de cinq performances réalisées par E. Nessler, M. Gasnier, et un jeune pilote de l'AC Bas Alpin de St. Auban.



FFVV entreprise.
La FFVV a maintenant une page Facebook, n'hésitez pas à la consulter, à publier vos coups cœurs. Elle vous appartient, faites-la vivre !

Lancement de planeurs au treuil

Comprend le manuel de 66 pages, l'aide-mémoire et le CD-Rom pédagogique. Disponible à la FFVV.



Planeur Club de Vichy



Planeur Club de Vichy est une toute jeune association mais pourtant, l'activité véli-vole n'est pas nouvelle pour la ville de Vichy.

En effet, il y a quelques décennies, on y pratiquait déjà le Vol à Voile. A cette période, Vichy ville thermale, est ouverte à un tourisme de plus en plus grandissant. Victime de son succès, l'aérodrome est alors devenu aéroport, accueillant des avions de plus en plus gros. Difficile donc de faire cohabiter une activité vol à voile avec un trafic avion de plus en plus important.

L'ère florissante des vols commerciaux n'a eu malheureusement qu'un temps, laissant place petit à petit à des infrastructures vides de tout. Aujourd'hui, cette même plate forme est restée en l'état avec un potentiel énorme. Avec une piste de 2200 m, elle accueille seulement un aéro-club, deux sociétés d'ULM et quelques avions privés, mais pas l'ombre d'un planeur.

Depuis quelques semaines, grâce à l'implication de six passionnés, le vol à voile est de retour dans la région de Vichy Val d'Allier. L'activité a pu débuter mi-mai avec l'aide précieuse de la FFVV qui a mis à disposition de l'association un ASK13.

En seulement quinze jours, nous sommes passés de six à une quinzaine de membres. Du débutant moins de 25 ans au pilote avion qui désire passer son BPP sans oublier d'anciens véli-voles qui avaient arrêtés leur activité pour diverses raisons.

La saison commence fin février et se termine en octobre. L'activité est possible tous les jours. L'équipe compte deux ITV et un pilote remorqueur.

En accord avec la ville, nous espérons bénéficier d'un Club House et de places dans les hangars dans les prochains mois. Pour l'instant, les mouvements se font sur la piste en dur, mais dès la remise en service de la piste en herbe, nous envisageons d'installer un treuil déroulant au moins 1400 m de câble.

L'aérodrome, idéalement situé à 3 km au nord de la ville, est bordé de petits reliefs côté Est permettant d'allonger considérablement les vols. Ce qui est toujours pratique pour l'école de pilotage.

Pour les pilotes confirmés, l'Auvergne offre un vaste terrain de jeux. En direction de Moulins, c'est du vol de plaine classique sans problème pour les vaches. Au Sud, le Massif Central où il n'est pas rare de rencontrer des plafonds de plus de 3000 m et des confluences terribles. Les départs vers le Sud sont un peu plus compliqués car il faut contourner une partie de la TMA de Clermont-Ferrand (sauf si vous avez un transpondeur). Grâce au travail de Vincent et autres véli-voles auvergnats, un protocole d'accord a été signé, fixant ainsi les conditions d'évolutions et de transit des planeurs sans transpondeur dans la classe D de Clermont. Ce qui nous ouvre quelques raccourcis vers les monts du Forez, en direction du Puy en Velay pour survoler ensuite des paysages hors du commun comme le plomb du cantal, la chaîne des Puys et pour finir une dernière ascendance sur le Puy-de-Dôme et c'est l'arrivée par l'Ouest.

Cette toute jeune association voit le jour par l'implication de bénévoles passionnés et grâce au soutien de notre Fédération. Mais il est évident qu'elle ne pourra se pérenniser que par l'appui des collectivités locales. Vichy est résolument tourné vers le tourisme, les sports et ses thermes. Que diriez-vous d'un séjour Bien-être au Planeur Club de Vichy ?



 **Laurent Aboulin**



Championnats de France 2010

À VINON- SUR-VERDON

Ces championnats se sont déroulés du 15 au 22 Mai 2010

à la même période que 2009 mais le mois qui a précédé ayant été pluvieux, l'inquiétude régnait. Le beau temps s'est enfin installé pour cette compétition. Ce sont les libres, les standards, et les 15m qui vont voler cette année sur les Alpes. Les 15m et les standards auront les mêmes épreuves avec un classement commun et séparé. Un coefficient handicap est appliqué pour les 15m et les Libre. 9 pilotes de l'équipe de France sont présents. 21 pilotes en classe 15m dont 13 en standard et 3 invités étrangers, 2 anglais 1 italien. 24 planeurs en classe libre dont 6 planeurs étrangers, ukrainiens, hollandais, italiens, allemands et anglais.

Au niveau de l'organisation Régis Kuntz dirige sa énième compétition avec autorité, Michel Charpentier sera le monsieur météo et remorquera avec le "Dynamic" fédéral ; pour le choix des épreuves, c'est Alain Poulet. Comme en 2009, une "gliding box" est négociée avec l'Armée de l'Air à l'est de la R 71 facilitant les montées en onde au départ et les retours directs.

A chaque briefing Régis insistera sur la sécurité des vols oralement et avec diaporamas nous n'aurons à déplorer que deux mauvaises vaches.

Le mistral aura rendu les premières épreuves très difficiles. Notons que le Président Bernard Guillemain cette année concourait en ASH 25 avec comme équipier Ramesh Jangid vélivole Indien.

Les Epreuves

• Première épreuve le 15 mai 2010.

Ce sera avec un mistral assez nord et très turbulent (c'est mieux que la pluie des 15 derniers jours).

15m et standard un polygone de 361km :

Vinon - Luc en diois - Valensole - Vinon.

Avant le premier point de virage la couverture nuageuse empêche certains candidats de l'atteindre. Seuls 8 pilotes tourneront le circuit sur 21. Le fossé se creuse en 15m /standard.

C. Ruch tourne à 102,7 km/h en 15m et C. Cousseau à 99,6kmh en standard.

Les libres ont un polygone de 410km : Gréoux - Saint Nazaire le désert - Montmeyan - Veyne - Vinon. Mêmes difficultés. Les 18m sont plus à l'aise dans la forte turbulence, 15 planeurs tourneront sur les 24 libres. O. Darroze boucle à 124,2km/h.



Un EB 28



Une arrivée



En piste

• **Seconde épreuve le 16 mai, toujours ce vent du nord, les circuits seront plus petits.**

15m/standard 289,9km :

Vinon-Rosans-Moustiers-La Motte du Caire-Vinon. 15m, C. Ruch gagne à 106,3km/h prend la tête du classement. En standard C. Cousseau à 101,1 et prend la tête.

En libre 362 km :

Gréoux - Beaurières - Aiguines - Rosans - Vinon.

O. Darroz gagne à 113,3 km/h suivi de K. Walbrou qui prendra la tête du classement.

• Troisième épreuve 17 mai

La journée commence par la visite du DASH de la protection civile pilote par Pierrot Gouin ex instructeur à Saint Auban. TOPTHERM est plus optimiste.

15m et standard ont un triangle de 299,6km : Vinon - La Roche de Rame - Col de Cabre - Vinon circuit classique.

J. Badaroux gagne à 107,9kmh. C. Cousseau garde la tête en 15m et standard.

En classe libre polygone de 351km : Gréoux - Serres - Mezel - La Roche de Rame - Vinon,

G. Navas gagne l'épreuve à 122,2 km/h et O. Darroze garde la tête du classement.

Quatrième épreuve 18 mai

Toujours ce vent de nord mais TOPTHERM prévoit sur le relief des plafonds à plus de 3000m et de bons varios.

15m/standard : circuit 3 zones ATT 416km

Vinon - Briançon, cercle r 30km Luc en Diois cercle r 30km Barreme cercle r 20km Vinon. Maxi 561, mini 281km. 3,30h.

L. Rebbeck gagne à 108,9km/h suivi par J. Badaroux, C. Ruch et C. Cousseau conservent leurs places.

Ligne de départ
Crédit photos : AAVA



Libre : circuit 3 zones ATT de 458km :

durée 3,30h Gréoux - Luc en Diois. Cercle 30km - Saint André les Alpes. Cercle 20km - Briançon. Cercle 30km - Vinon. Mini 308, maxi 611km.

O. Darroze gagne à 117km/h suivi de D. Hauss et K. Walbrou, O. Darroze garde la tête.

19 mai, jour de repos

La météo n'est pas encourageante après 4 jours de vols « sportifs » les organisateurs neutralisent la journée : cela tombe bien M. Charpentier météo et pilote remorqueur, Michou Cartry deloguese et remorqueur, JM Richard chargé de la presse vont surveiller l'examen départemental du BIA au lycée de Manosque.

► Cinquième épreuve 20 mai

Nous revenons à des situations météo plus classiques avec toujours ce vent du nord. TOPTHERM prévoit des plafonds supérieurs à 3000m sur le relief avec de bonnes Vz.

Les organisateurs lancent :

En libre polygone de 505,7 km : Gréoux - Plampinet - Saillans-Jausiers - Vinon. L'épreuve est gagnée par O. Darroze le classement reste inchangé.

En 15m/standard polygone de 439,3km : Vinon - Beaurières - Barreme - Briançon - Vinon.

C. Cousseau gagne en standard et garde la tête gagne en 15m devant C. Ruch qui conserve aussi la tête du classement.

► Sixième épreuve 21 mai

Météo moins favorable les plafonds ne dépasseront pas 2600m sur le relief. Au briefing, Régis annonce la visite de C. Brunelière qui habituellement venait remonter avec son rallye 235cv. Là, c'est à bord d'un Skyraider qu'il vient faire une présentation. Les 2600cv du moteur impressionnent.

En 15m/standard C. Cousseau et F. Hoyeau gagnent à 116km/h. Classement de tête inchangé en 15m et standard.

En libre circuit 2 zones ATT cercles r 30km Vinon-Briançon - Col du Rousset-Vinon 361 km mini 297 maxi 427km. G. Lherm gagne l'épreuve avec l'ASH25eb28 même classement général.

► Septième et dernière épreuve 22 mai

Journée chargée, le soir auront lieu la remise des prix et le repas de clôture, les circuits seront donc adaptés. Les pilotes ont pris le rythme et tout le monde rentrera. La météo est plus classique les plafonds ne dépasseront pas 2800m sur le relief avec de bonnes ascensions.

En libre 351 km : Gréoux-lac de Bissorte (un pied dans la Maurienne) - Serres - Vinon. O. Darroze gagne l'épreuve.

En 15m/Standard 308 km : Vinon - Briançon - Veynes - Vinon. J. Badaroux gagne en standard à 128 km/h en 15m C. Ruch à 135kmh. Le classement de tête change peu.

Classe 15m, malgré une météo peu classique ce championnat s'est bien déroulé avec de belles épreuves.

En libre et 18m : avec les premiers jours très turbulents les 18m étaient plus à l'aise que les grandes plumes et nous avons eu le plaisir de voir de belles arrivées avec les grandes plumes.

En standard 15m libre, les 3 premières places sont prises par des pilotes de l'équipe de France ce qui confirme leur valeur.

Pour avoir plus de détails sur les classements, météo et photos, se reporter à www.soaringspot.com/cdf2010

A la remise des prix le Président évoquera la candidature de Vinon pour un Championnat du Monde en 2014 avec le pré-mondial en 2013. // // //



Podium Standard :
1. Christophe Cousseau (Discus 2)
2. Marc Seretti (Discus 2)
3. Jérémie Badaroux (Discus 2)



Podium Course :
1. Christophe Ruch (Ventus 2)
2. Christophe Cousseau (Discus 2)
3. Baptiste Innocent (ASW 27)



Podium Libre :
1. Olivier Darroze (ASG 29/18m)
2. Kilian Walbrou (Ventus 2c/18m)
3. Didier Hauss (Ventus 2c/18m)



Stage féminin à Issoudun

L'aéro-club d'Issoudun a organisé un stage féminin qui s'est déroulé du 24 au 30 mai. 7 filles venant des quatre coins de la France étaient là... L'objectif était de progresser en vol sur la campagne et pour certaines de s'entraîner en prévision des championnats de France féminin qui se dérouleront à Issoudun du 5 au 13 juillet... Pour Sophie et Laetitia, il s'agira d'un premier Championnat de France.

Du joli matériel mis à disposition, Ash25, Nimbus4D, duo-Discus, Ventus, Discus, SF28... Laetitia avait emmené le planeur qu'elle aura au Championnat de France pour bien s'entraîner. Un encadrement très dynamique et compétent avec Philippe Moniot, Jérôme Martin et Pascal Lefevre.

Les journées devaient s'organiser en cours le matin et vol l'après midi. Chaque participante avait précisé ses attentes pour que tous les thèmes souhaités puissent être abordés. Les demandes étaient divers, faire des arrivées, apprendre à faire des départs, mieux comprendre la météo, avoir l'autorisation de décollage autonome, apprendre à bien choisir un champ...

Et finalement, certains jours furent consacrés seulement aux cours à cause d'une météo qui n'était pas des meilleurs. Eric Napoléon, l'entraîneur national est venu quelques jours pour aider à l'encadrement du stage et motiver toutes ces filles pour qu'elles viennent bien préparées au Championnat de France féminin ainsi qu'à d'autres championnats. Il a donc pris le temps de faire des cours sur la préparation au championnat, les préparations d'épreuve (notamment visualiser son circuit avant le vol pour bien savoir où sont les espaces aériens, les secteurs aérologiques moins bons sur le circuit), prendre un départ, optimiser une épreuve sur secteur imposé...

Toutes sont reparties de ces cours avec une liste de choses à faire : se préparer une pompe pour ballaster, bien regarder la polaire de son planeur, apprendre les facteurs de base pour calculer facilement l'heure estimée d'arrivée...

Dimanche, avec 4 à 5 /8ème de cumulus, et des plafonds à 1500m des circuits sur la Sologne permettent une mise en jambe et c'est l'occasion de découvrir le grand local d'Issoudun pour celles qui ne connaissent pas la plateforme.

Lundi, thermique pur. Les conditions furent difficiles en début de journée et se sont améliorées ensuite. Les vols se soldent par des arrivées d'entraînement à partir du km 50 et atterrissage en direct après passage de ligne.

Mardi, la météo s'est dégradée. La journée fut entièrement consacrée à des cours faits par Eric. Quelques tours de piste en SF28 ont permis à Magali d'obtenir son autorisation de décollage autonome.

Mercredi, on a fait un concours d'atterrissage le matin après des révisions sur la PTL. Toutes se sont posées en 100 à 150 m, la perdante a eu l'honneur de nous faire un superbe gâteau. L'après midi, un vol d'une heure en navigant entre les averses a été possible.

Jeudi, on ne voyait toujours pas de jolis cumulus dans le ciel alors Pascal a fait un cours tout l'après midi sur... la météo bien évidemment.

Vendredi, la masse d'air est très bonne mais un épais voile empêche la convection. Bien que pas forcément très convaincus, on se décide à décoller dès que l'on voit quelques barbules. Il n'y avait que 700 m de plafond en local mais les conditions s'amélioreraient vers l'Ouest ce qui a permis aux deux planeurs qui ont accepté de quitter le local Issoudun au km 10 de faire le circuit prévu de 230 km. Celles qui n'ont pas réussi à partir ont malheureusement eu du mal à tenir en l'air. Ce jour là, Hélène a fait un entraînement à la vache en se posant dans le champ qui touche le terrain et Lionel lui a fait une vraie vache à 10 km du terrain. Avec les rappels vu les jours d'avant sur la préparation de l'atterrissage en campagne, autant vous dire que ça s'est très bien passé.

Samedi, le front froid est arrivée un peu plus tôt que prévu... Il a été possible de tenir en l'air environ 1h30 en début d'après midi...

Concernant l'ambiance ce fut tout simplement génial. Tous les stagiaires, encadrants et membres du club cette semaine là ont pris les repas ensemble, les apéros, on retiendra des soirées bien festives, de nombreux fous rires.

Merci à la Fédé.

Magali De Cachard



Le stage féminin d'Issoudun a permis à 7 filles des quatre coins de la France de se rencontrer, de s'entraîner (un peu mais pas trop cause météo), d'apprendre beaucoup de choses sur le plan théorique et de repartir avec des pistes de travail pour progresser.

40^è édition

des rencontres de Vol à Voile des Grandes Ecoles Aéronautiques

La 40^e édition des Rencontres de Vol à Voile des Grandes Ecoles Aéronautiques organisées par cinq élèves de l'ESTACA (Ecole Supérieure des Techniques Aéronautiques et de Construction Automobile) s'est déroulée à Nogaro du 13 au 16 mai dernier.

Ce fut l'occasion pour 70 étudiants véli-voles provenant tous des grandes écoles aéronautiques que sont l'Ecole de l'Air, l'ENAC, l'ENSMA, l'ISAE (récente fusion SUPAERO et ENSICA) et l'ESTACA de voler ensemble à Nogaro, sur l'aéroclub du Bas Armagnac qui nous a gentiment accueillis.

Huit planeurs biplaces extérieurs, dont le DG1000 du Comité régional Midi - Pyrénées, ainsi que quatre biplaces et deux monoplaces de Nogaro étaient à la disposition des participants. Ils nous ont permis d'effectuer plus de 200 décollages et 175 heures de vols pendant ces quatre jours. L'aéroclub de Nogaro a mobilisé trois avions remorqueurs pour l'évènement dont un Mousquetaire de l'entreprise Nogaro Aviation qui nous a gracieusement offert ses remorqués. L'Ecole de l'Air est venue avec une Abeille.

Mathieu Ranque, Chef pilote de l'Aéroclub du Bas Armagnac, en plus de nous donner un briefing très complet tous les matins, a fait un travail remarquable dans la gestion des décollages, tours de piste et atterrissages de ces quatre remorqueurs et de tous ces planeurs. Bien que La météo ne s'annonçait pas clémente, mais nous avons pu voler tous les jours et même avoir une journée de beau temps pour le Vol à Voile. Enfin... Cumulus ou non, les diners se faisaient tous les soirs dans la bonne humeur et en chansons au restaurant panoramique du circuit de Nogaro qui longe la piste.

Cette année l'organisation des RVVGEA a reçu l'aide de nombreux partenaires comme la Fédération Française de Vol à Voile, Dassault Aviation, Voliris, Cumulus Company, Nogaro Aviation, la ville de Nogaro, Eurocopter et ATR.



Noël Bravo et Julien Henry

La FFVV a financé une grande partie de nos remorqués et nous a aidé à lancer une réflexion sur l'évolution de cette rencontre et notre rôle au sein du Vol à Voile avec la présence de Julien Henry et Noël Bravo le samedi 15 mai. Ils nous ont également présenté le plan Vu du Ciel et nous ont ensuite tenu compagnie tout au long de la journée. En début soirée les étudiants ont pu suivre la conférence de Julien Henry : « Comment améliorer sa performance en planeur ». Il s'en est suivi un repas de clôture à l'issue duquel chaque école est repartie avec ses prix : prix de l'école qui a fait le plus grand nombre de vols, prix de la plus belle remorque, prix de l'école qui a le moins chanté...

Tous les participants et acteurs de l'évènement sont repartis heureux et n'attendent qu'une chose : l'édition 2011 ! Car même si elle n'a malheureusement pas eu lieu en 2009, cette rencontre est annuelle et des étudiants de chacune des grandes écoles aéronautiques travaillent déjà ensemble à la réalisation des RVVGEA 2011 qui seront organisés par l'ISAE.

Caroline Dussud



Arnaud Dupin (président de la Swaf) et Carole Dussud (Organisatrice)



Adrien Guerou et le t-shirt des RAVVGEA



Duo Discus de l'ENSICA



Les étudiants de l'ENSICA

L'équipe organisatrice



Commission historique

le devoir de mémoire



Photo : Jean Molveau

La Commission historique a dû changer de président... Il a bien fallu, le poste était vacant en raison de la disparition de son charismatique dirigeant, historique dans tous les sens du terme puisqu'il assura ce poste pendant plus de 20 ans, depuis sa création, Jacques Lerat...

J'ai été poussé dans son fauteuil. Succéder à un tel personnage est assez intimidant. Mais c'est également un honneur et un défi à relever, celui d'essayer d'être aussi bon ! Il est vrai que je fus également des débuts de cette commission, dans l'ombre du grand Jacques, mais cela ne me donnait pas spécialement de légitimité !

Ce qui est plaisant, c'est que la Commission historique est avant tout un groupe uni qui a plaisir à travailler ensemble pour une noble cause. Citons ses membres, qui ne sont ni des nostalgiques ni des amateurs de grimoires poussiéreux : Jean Barnerias (« monsieur blog » - <http://historique.ffvv.org> - de la Commission), Michel Battarel, Daniel Brauwiers, Michel de la Burgade, Jacques Girard, Francis Humblet, Jacques Marceau, Jean Reymond (qui assume le secrétariat) et Michel Roussel ; plus des « correspondants », Françoise Pioline ou Christian Ravel. Avec cette équipe de connaisseurs et de passionnés, il me sera aisé suivre le cap donné par Jacques Lerat.

Cette passation de pouvoir me semble le moment opportun pour rappeler les missions de la Commission historique. Non sans faire cette remarque liminaire : la Commission historique de la FFVV, c'est la fédération elle-même. Ce n'est pas un organisme lointain et « parisien », c'est l'émanation et la traduction administrative et dynamique du mouvement vol à voile. C'est vous, c'est nous.

Quelles sont donc les missions de la Commission historique ?

- rappeler qu'il n'est plus de mise aujourd'hui, pour un club ou un particulier, de se débarrasser de ses archives. En cette ère de développement durable, il faut pratiquer le tri sélectif. Le devoir de mémoire passe par la conservation des papiers, des photos et films, des carnets de vols de pilotes, des carnets de route de planeurs, etc., bref, de tous les témoignages d'époques révolues. Ce qui semble anecdotique pour certains peut s'avérer important pour la collectivité...
- aider les clubs et les particuliers à conserver leurs archives, dans un esprit fédérateur - pour ne pas dire fédéral. Aide au stockage peut-être, au classement et à l'exploitation sans doute. Aide aux éventuels chercheurs enfin ;

→ valoriser ces archives. Pour cela, la Commission historique dispose de deux leviers : le Congrès historique annuel, dont Jean-Emile Rouaux a réaffirmé la pérennité, et, d'autre part, la publication du bulletin Vieilles Plumes, dont le n° 22 sur les années 1930 est sorti voici quelques semaines. Ce peut être une aide à l'écriture, et/ou une aide à l'édition comme le n° 21 qui retrace le passé prestigieux du centre de Fayence ;

→ commémorer les grandes dates, en participant ou en organisant des événements. Par exemple, 2012 verra le 90^e anniversaire du 1^{er} Congrès expérimental d'aviation sans moteur de Combe-grasse, une manifestation véritablement fondatrice du vol à voile tricolore et mondial. Forcément, il y aura quelque chose à faire sous la bannière de la Fédération Française de Vol à Voile.

Toutes ces « missions de service public » constituent un gros morceau de pain sur la planche, ce qui n'empêche pas des travaux plus ponctuels. Et comme les autres Commissions fédérales, les « historiens » se prennent à rêver de correspondants dans chaque club, ou au moins par Comité régional...

L'appel est lancé !

En attendant, rendez-vous au 22^e Congrès historique, le 20 novembre 2010, pour un riche programme de conférences.

Jean Molveau
j.molveau@freesurf.fr





A Buno, les voltigeurs ne volent pas que la tête à l'envers, mais aussi la tête à l'air...

Cinq des voltigeurs de Buno ont « investi » récemment dans un planeur ancien qui, à la surprise des autres membres du club, est incapable de passer la moindre figure de voltige : **Un Slingsby T31b, planeur bois et toile de la Royal Air Force.**

C'est suite à un vol sur Emouchet que l'envie nous a pris de rechercher un planeur biplace torpedo. Cet hiver : LA petite annonce : ce biplace de Sa Majesté, entièrement refait à neuf, avec une remorque, était à vendre à Castricum (près d'Amsterdam Schipol). Une visite plus tard, les nouveaux acquéreurs partent fin janvier, sous la neige, chercher la bête. Et rentrent, toujours sous la neige, avec la grande remorque à cocarde, qui a donc circulé sur le périphérique parisien un samedi soir à 23h...

Place ensuite aux tracasseries administratives. Ce bout de bois vient des Pays-Bas, mais est immatriculé en Grande-Bretagne, et est déclassifié du statut d'arme de guerre (si si !). Comment fait-on pour voler avec en France ? Après avoir étudié plusieurs solutions, une seule est retenue : garder l'immatriculation britannique, et obtenir un laisser-passer (Permit-to-fly) auprès de la DGAC, ce qui prendra quelques semaines, pendant lesquelles nous trépinons d'impatience d'essayer « The Brick » (son petit nom chez les élèves pilotes de la RAF, dû à son 17 de finesse théorique).

Enfin début avril le jour « J » arrive : papiers en main, météo correcte, c'est parti pour le montage du planeur. Evidemment, pas de commandes automatiques, la tâche est assez ardue et mérite une visite prévol de psychopathe. Tirage au sort des premiers à voler dessus, casques en cuir et radio portative, pulls, écharpes et coupe-vents, et c'est parti !

C'est génial, du sol on nous entend crier de bonheur à bord ! Bon certes, ça chute, le vario est d'une inefficacité totale (mais l'altipied prend le relais, ça fait peur même), on ne voit rien de la place arrière. Mais quel bonheur ! Pas de verrière pour flouter les photos, tout est clair, tout est beau, on a l'impression qu'on peut tout toucher, même la buse qui spirale avec nous... Sensation de liberté inégalée, c'est magique ! Le paysage n'a pas les mêmes couleurs que sous une verrière... Le planeur est sain, facile à décoller et à poser. Par contre on utilise peu les aérofreins, malgré un tour de piste rapproché entamé à 300 m QFE... Il le mérite son petit nom.

Depuis nous le sortons de temps en temps, et prenons le coup de main pour les montages et démontages de plus en plus rapides. C'est à chaque fois aussi splendide de voler dessus. Nous attendons le jour où les autres planeurs afficheront un 750 ou un 1000. Ce jour-là, nous tenterons un aller-retour, disons Bailleau, ou Chartres. Entre 100 et 140 km en tout. Attention, avec nos 52 de coefficient à la Netcoupe, les grandes plumes riront moins !

En attendant, nous sommes attendus de pied ferme à la Montagne Noire pour voler en patrouille sur la pente avec son grand frère le T21 !

Sabine d'Argœuves



Le simulateur fédéral : un outil du Développement

De l'image de synthèse au prototype...

Lors de dernières rencontres fédérales du développement de fin 2009, nous n'avions pu vous en présenter que des images de synthèse. Maintenant le proto du simulateur fédéral est bien arrivé en seuil de piste.

Compte tenu de la spécificité du projet, la gestation technique a été complexe, et Jean Marie KISTLER a réussi à le mener à bien dans tous les aspects techniques en ne ménageant ni son temps ni ses énergies. Associations aussi ceux qui ont apporté leurs aides et expériences ; Jacques Simmoneau, Bernard Messier, François Bourgeois ainsi que Jean Denis Viriot et Aurélien Durigneux du CNVV.



Un simulateur très abouti...

Le simulateur fédéral proposé est probablement le plus abouti puisqu'il a été conçu autour d'un cahier des charges multicritères très complet demandé par la commission issu des expériences existantes et des demandes des clubs :

- Une double utilisation :

- formation pédago : donc un biplace avec la reproduction de toute l'ergonomie et des fonctionnalités de l'environnement du planeur pour l'élève.
- animations : avec les contraintes liées aux interventions en milieux extérieurs dans le cadre des actions « Vu du Ciel » notamment.

- Plus les nécessaires qualités de : robustesse, fiabilité, simplicité de manipulation et de transport, possibilités d'évolutions et up-gradages dans le temps, design, et aussi... prix d'acquisition pour les clubs.



Le calendrier à court terme



- **Sortie du prototype** : juin 2010
- **Communication technique aux clubs** : juillet août 2010
- **Visualisation** : sur le site internet

<http://developpement.ffvv.org/>

- Nous profiterons également du point de rencontres des championnats de l'été pour permettre ainsi aux vélivoles de clubs de le découvrir et de l'expérimenter.
- **Améliorations techniques éventuelles** : juillet août 2010 en fonction des premières remontées
- **Passations de commandes groupées** : les commandes groupées seront prises à partir du 15 juillet 2010 via le bon de commande automatisé sur le blog développement (voir illustration ci-dessous).
- **Livraisons** : échelonnées à partir d'octobre 2010
- **" Guide d'utilisation pédago au simulateur "** : sur l'expérience du CNVV et après une compilation des méthodes professionnelles chez Air France et au SEFA et des retours d'expériences club par Aurélien Durigneux, un " guide " sera publié pour permettre aux clubs acquéreurs d'utiliser le simulateur de la façon la plus optimale en formation.
- **Alimentation des échanges vélivoles** : sur le blog Commission développement à partir d'août 2010 (retours d'expériences et FAQ)

Parlons des coûts...

Cela a représenté un vrai challenge, mais il a été tenu ! Comme annoncé le prix d'acquisition sera de 4 000 € dans le cadre d'une commande groupée (l'installation informatique et écrans restant à la charge du club).

Les aides fédérales :

Rappelons aussi que dans le cadre des actions de développement et du plan « Vu du Ciel », une aide fédérale de 500 € est possible ramenant le coût à 3 500 €. Un paiement échelonné en trois fois peut également être demandé pour faciliter son acquisition par les clubs, de façon individuelle ou mutualisée.

Des dossiers complémentaires de subventions peuvent également être déposés avec le CNDS régional.

A n'en pas douter, le simulateur fédéral sera un puissant outil pour accompagner les actions de développement pour les clubs : que ce soit pour « faire connaître » avec les actions d'animation et de promotion, ou que ce soit pour « faire pratiquer » grâce aux effets réels sur l'accompagnement de la formation. 

Joël Denis,
Président Commission Développement,
Vice Président FFVV.



Votre association souhaite s'équiper du

simulateur fédéral

outil intégré au dispositif Vu du Ciel



Ce formulaire de commande se présente en 2 parties, au sein desquelles vous devez cocher des options, remplir les champs textes libres ou sélectionner des données via des menus déroulants (passez d'un champ de saisie au champ suivant par la touche « TAB » de votre clavier) :

- 1 Choix des options du simulateur
- 2 Bon de commande simulateur (et d'envoi du règlement partiel ou total)

Une fois les champs de ce formulaire de commande remplis, sauvegardez ce document puis adressez-le par courriel à info@ffvv.org (mettez en copie de cet envoi votre Conseiller Technique National : benjamin.neglais@ffvv.org ou jean-nicolas.barelier@ffvv.org).

En parallèle imprimez la page « 2 - Bon de commande simulateur », faites-la signer par le Président de votre association et adressez-la par courrier à la FFVV (29 rue de Sèvres - 75006 Paris) accompagné d'un chèque de versement partiel ou total selon votre choix de paiement.



Le simulateur fédéral : un outil du Développement

La gestation a été longue, mais le bébé se porte bien et il est très beau.

Après de nombreux mois de consultations auprès de plusieurs constructeurs, c'est finalement la société Péritechnic à Besançon, déjà connue pour la qualité de ses capteurs de simulateur qui a été retenue. Elle est en train de mener à bien ce projet. Pour preuve les premières photos.

Si tout continue à bien se passer, le " premier vol " du simulateur fédéral est prévu pour fin Juin. Après validation du prototype " OO " par la FFVV, et après les éventuelles modifications qui en découleront, nous espérons que le lancement de la production puisse se faire à partir de septembre 2010. Les heureux acquéreurs pourraient prendre livraison des premières machines à compter de début octobre.

Positionnement des capteurs sous pied de manche



La fiche technique découlant du cahier des charges :

Conformément au cahier des charges initial, le simulateur fédéral sera équipé des 10 fonctions principales que l'on peut trouver à bord d'un planeur :

- Manche
- Palonniers (réglables à l'avant)
- Aéro Freins
- Frein de roue en fin de course d'aéro freins
- Compensateur
- Poignée de largage
- Train
- Volets de courbure
- Ballast
- Verrouillage verrière

→ Toutes ces commandes sont en double avant et arrière, (sauf le largage câble et le verrouillage verrière uniquement en place AV)

→ **Point important :** afin de reproduire les efforts sur les commandes, un système de tendeurs est installé et sera réglable selon les souhaits de chacun



Premier démoulage et travaux de finition



Données techniques

- Longueur : 3,50 m
- Largeur : 0,90 m (vous permettant ainsi de franchir toutes les portes standards)
- Hauteur : 1,20 m
- Poids : environ 40 kgs
- Composition : fibre de verre résine époxy, finition gelcoat
- Commandes construites sur base de pièces métalliques

Un pré équipement pour chaque possibilité d'utilisation :

Les pré-équipements pour visuels sont conçus pour permettre le choix de chacun des clubs selon le type d'utilisation souhaitée : animation ou formation pédago (ou les deux) :



Utilisation pour animations :

- en place avant :
 - en ligne visuelle : support pour écran plat jusqu'à 22 pouces
 - plus au niveau du tableau de bord, un support pour écran 10 pouces pour la visualisation des instruments programmables via les logiciels
- en place arrière :
 - en ligne visuelle : support pour écran plat jusqu'à 22 pouces
 - plus support déporté pour recevoir un écran 10 pouces instruments
 - emplacement pour le clavier informatique de contrôle et pour la souris



Utilisation pour formation-pédago :

- Pilonne amovible sur l'arrière du fuselage supportant un vidéo projecteur permettant de projeter sur un grand écran disposé en avant du planeur (utile pour reproduire la vision sur l'horizon de l'élève).

Capteurs et sorties périphériques

- Toutes les commandes sont équipées de potentiomètre ou de capteur reliés à une interphase avec sortie adaptable sur tout type d'ordinateur (USB)
- Capteurs électromécaniques de qualité fiables et robustes, ne nécessitant pas de recalages.
- Prise de sortie unique USB sur l'arrière du fuselage

Emplacement informatique

- L'équipement informatique est à fournir par le club. Un logement est prévu dans la partie arrière du fuselage pour recevoir une unité centrale (fermé à clef) en option.



Les autres " plus " du simu fédéral :

- Lors des rencontres fédérales, certains clubs nous ont demandé de pouvoir reproduire le CRIS ; souhait exaucé avec une poignée de verrouillage verrière, mais aussi des emplacements pour points d'ancrage permettant d'installer des ceintures de sécurité réformées, le siège permet également de s'installer avec un parachute.
- Manipulation facile par une seule personne grâce à son système de roulettes
- Stabilité de l'ensemble par un système de pied même en s'appuyant en porte à faux.
- Habillages latéraux couvrant les commandes
- Possibilité d'habillage textile intérieur à l'initiative du club
- Coffre à bagage arrière fermé à clef (en option) pour stocker des documents lors des animations
- Coté désign : un arceau de verrière a été ajouté pour retranscrire le visuel d'un cockpit pour le public.

Pour le transport :

- A la demande de certains clubs, nous nous efforçons de proposer des fabricants de remorques couvertes avec des prix groupés (permettant également de transporter simplement et en une seule fois tout le matériel d'exposition et d'animation de « Vu du Ciel »).

A bientôt et votre disposition pour toutes vos questions techniques via le blog de la Commission Développement FFVV. 

Jean Marie Kistler

Commission Développement FFVV



Préparation pour les positionnements des commandes.

Voltige en planeur,

Coupe de France 2010

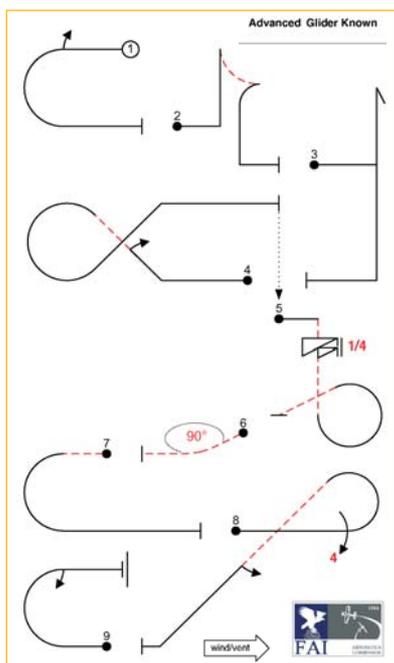


A l'origine prévue à Issoire, c'est finalement le club de Buno qui a accueilli cette coupe de France 2010, et qui s'est mis à l'organisation de cette première édition en région parisienne.

Malgré une météo défavorable, trois épreuves ont pu se tenir dans une ambiance excellente, et la compétition a pu être validée pour les catégories Advanced et Espoirs.

Les trois premiers jours étaient, comme à l'accoutumée, consacrés aux entraînements. Le ciel n'a pas été de cet avis et n'a libéré le plafond que le mercredi, ce qui a permis aux compétiteurs qui sont restés malgré ce temps de faire quelques vols, sous l'œil aguerri du juge Rémy Louvel. Les vols Espoirs (deux compétiteurs) se faisaient sur l'un des DG500 du club, tandis que les Advanced (cinq compétiteurs) volaient en solo sur le Fox de St Auban, monté spécialement à Buno pour l'occasion.

Cette catégorie Advanced était introduite pour la première fois en France ; elle se distingue de la catégorie Nationale par l'ajout des cloches, mais le retrait des quarts montants et des tonneaux en virage extérieurs. Malheureusement la météo s'est à nouveau dégradée et a obligé l'annulation de la catégorie Inter, afin d'éviter l'aller-retour du Swift pour des vols sous la pluie uniquement...



La compétition de voltige : qu'est-ce que c'est ?

Les compétiteurs ont au minimum 3 épreuves à réaliser : le programme imposé connu (le même pour tous, connu dès le début de l'année, on peut donc le travailler à l'avance), le libre (enchaînement de figures au choix de chaque compétiteur, et soumis au juges en début de compétition) et l'imposé inconnu (dessiné par les juges et donné quelques heures avant l'épreuve, on ne peut pas le voler avant).

Chaque programme (environ une dizaine de figures) doit être déroulé dans le box (un cube d'un km de côté, matérialisé par des bandes blanches au sol, aux coins du box ou au bout des axes) et sur un axe spécifique (gare au vent !). Les juges regardent le vol perpendiculairement à l'axe et notent chaque figure sur divers critères (figure réussie, axée, etc.) et l'ensemble du programme en termes d'harmonie et de respect du box. La note totale prend en compte le coefficient de chaque figure.

Au lieu des premières épreuves, le programme du jeudi a été consacré à de la théorie, au positionnement du box et au choix des figures du programme inconnu.

Le plafond n'a bien voulu monter que vendredi en fin d'après-midi, ce qui a permis de lancer la première épreuve : l'imposé connu. Le vent modéré a posé des pièges aux pilotes qui ont eu du mal à rester dans le box. Les trois premiers en Advanced finissent dans un mouchoir de poche de 100 points d'écart.

Dernier jour d'épreuve le samedi, où enfin le soleil a fait son apparition. L'après-midi a vu se dérouler les programmes libres et inconnus, sous les yeux de nombreux spectateurs venus assister aux épreuves.

Après le libre, les scores restent très serrés et prolongent le suspense qui dure jusqu'au soir, lorsque le directeur de compétition annonce les résultats. En Advanced Sabine

très près par Benoît Merieau (Bailleau), puis Bernard Maurin (Buno). En Espoirs Thierry Fraize (Bailleau) s'impose face à Thierry Frey (Beynes) pour qui c'était la première participation à une compétition.

Finalement le meilleur jour en termes de météo était gardé pour la remise des prix accompagnée d'une belle démonstration en musique et avec fumigènes, exécutée par Rémy sur le Fox.

Sabine d'Argœuves

Catégorie ADVANCED - Aérodrome Buno-Bonnevaux									
Pilote		Connu	Clt	Libre	Clt	Inconnu	Clt	Total	Classement
D'ARGOEUVES Sabine	Buno	1 402,7	1	1 553,2	2	1 415,5	1	4 371	1
MERIEAU Benoît	Bailleau	1 339,5	2	1 559,8	1	1 381,3	2	4 281	2
MAURIN Bernard	Buno	1 314,3	3	1 456,3	3	1 232,5	3	4 003	3
SCHNITZLER Alban	Beyne	1 231,8	4	1 360,7	4	1 290,3	4	3 883	4
HERSEN Guillaume	Buno	909,2	5	1 256,5	5	600,7	5	2 766	5

Catégorie ESPOIRS - Aérodrome Buno-Bonnevaux									
Pilote		Connu	Clt	Libre	Clt	Inconnu	Clt	Total	Classement
FRAIZE Thierry	Bailleau	822,2	1	1 073,0	1	1 044,7	1	2 940	1
FREY Thierry	Beyne	433,5	2	278,3	2	1 014,8	2	1 727	2

Crédit photos Sabine d'Argœuves, Guillaume Hersen et de Jean-Louis Hallot.



Le plus jeune pilote de voltige



Avant la coupe de France à Buno, un stage d'entraînement et de perfectionnement avait lieu avec le DG500 mise à disposition par le club, et le FOX prêté par le CNVV.

Les pilotes avaient la possibilité de progresser en faisant des vols en double commande sur le FOX et deux pilotes (Nicolas Bernollin et Guillaume

Hersen) ont obtenu la Qualification « voltige avancée ». Pour les autres le DG500 a permis, soit de découvrir la voltige en planeur, soit de se qualifier « voltige élémentaire ». Benjamin MIR a brillamment passé son test voltige le 12 mai 2010 et son vol solo, il devenait ainsi le plus jeune pilote de voltige planeur.

Il est intéressant de noter que les jeunes pilotes s'intéressent de plus en plus à la voltige en planeur, la meilleure démonstration est donnée par les opérations « vu du ciel » où les candidats pilotes qui montent dans le simulateur brûlent d'impatience d'effectuer leur première boucle... Etonnant, non !!!

Rémy Louvel



Le Vol à Voile 37^è en bonne place au Meeting Aérien de Cerny-La Ferté-Alais



Fort d'un premier succès en 2009, le Comité Régional d'Ile de France (CFVP) décida cette année de renouveler l'opération de communication et de promotion de notre sport en direction du public de passionnés d'aéronautique visiteurs et spectateurs de cette manifestation qui a retrouvé son assise populaire (45 000 entrées en 2010).

L'organisation fut confiée aux locaux (Comité départemental de l'Essonne s'appuyant sur les bonnes volontés des clubs de Buno, La Ferté, Moret et Beynes).

Ce sont donc près de vingt vélivoles qui se relayèrent pendant les deux jours pour accueillir environ 400 visiteurs et animer le stand du Vol à Voile articulé autour de trois pôles :

- présentation en statique d'un Pégase de Buno avec installation à bord et commentaires circonstanciés sur l'apprentissage du pilotage et la performance,
- animations autour du simulateur que Chartres a eu la gentillesse de mettre à notre disposition, ce qui donna l'occasion à beaucoup de jeunes et quelques moins jeunes de s'essayer au vol virtuel,
- et présentation de l'Exposition Vu du Ciel avec ses panneaux très professionnels sur les métiers de l'aéronautique et la pratique sportive du vol à voile, son Quizz proposé aux jeunes visiteurs du stand, prétexte à l'attribution de cinq vols d'initiations aux gagnants tirés au sort parmi les meilleures réponses (79 réponses complètes dont 39 comportant moins de trois fautes sur les 20 questions posées extraites de la base Vu du Ciel).

L'accent fut mis pendant ces deux journées sur l'accueil de nos visiteurs et, bien qu'il soit encore un peu tôt pour mesurer l'impact en termes de nouveaux vélivoles de cet investissement collectif, les pre-

mières retombées portées à ma connaissance semblent déjà très positives :

- trois nouveaux inscrits à la suite du meeting.
- treize V1 programmés (dont quatre des gagnants du Quizz),
- sept jeunes (accompagnés de leurs parents) voulant s'inscrire en préparation au BIA,
- trois lycéens intéressés par l'opération Vu du Ciel...

Je voudrais ici associer à cette réussite les bénévoles et personnels de l'Amicale Jean-Baptiste Salis et particulièrement Christian Amara son Président, Irène Salis-Bonlarron co-propriétaire de l'aérodrome et Jacques Thivet organisateurs bien inspirés qui prirent le risque il y a deux ans de relancer le Meeting dans sa forme originelle (celle qui avait assuré son succès au fil des premières décennies), **le millésime 2010 restera une référence en matière de succès de fréquentation.**

Merci à eux d'avoir fait bénéficier le mouvement vol à voile d'un emplacement de choix, au cœur du dispositif, sur un des principaux accès à l'exposition statique, en vue de la piste, ce que les pilotes que nous sommes apprécieront à sa juste valeur pendant les démonstrations aériennes revisitant l'histoire de l'aviation et particulièrement les thèmes de la Bataille d'Angleterre à l'occasion de son 70ème anniversaire et ceux de l'Aéronautique Navale française à l'occasion de son centenaire ainsi que lors de la démonstration de Voltige planeur en patrouille formée de trois Lol100 venus d'Allemagne.

Je laisserai le mot de la fin à Jean-Claude Brochon, Président du CFVP « nous récidiverons l'année prochaine en espérant avoir une météo aussi favorable ! »

Christian Sander

Président du CDVV de l'Essonne
Coordonnateur pour le CFVP
de l'Opération « Meeting 2010 »



La NetCoupe www.netcoupe.net est le poumon sportif de notre mouvement, source importante de fidélisation à notre activité.

Cette compétition décentralisée ouverte au plus grand nombre (planeur et pulm !) propose plusieurs classements individuels ou clubs et crée une émulation « vol à voile » entre les pilotes !

Classements définitifs 2009

- France : Robert PRAT (Saint Gaudens)
- France Juniors : LUCAS Antoine (Vinson)
- Belgique : STOUFFS Patrick (Aero-club des Ardennes)
- Open : Robert PRAT (Saint Gaudens),
- ClubTop5 : Vinon
- En partenariat avec la FFVV :
 - Classement club général (total points) : Vinon
 - Classement club indice (total points / nombre de licenciés annuels) : Château Arnoux

Le bilan 2009 est à nouveau exceptionnel : plus de 2200 pilotes classés (117 clubs) qui ont parcouru plus de 5.8 millions de km (+ 22%) en plus de 25 560 vols (+ 17 %) !

Un règlement simple ouvert à tous !

- Pour valider une performance, il est nécessaire de fournir un fichier de vol au format IGC provenant de n'importe quel enregistreur GPS pourvu qu'il stocke les informations de latitude, de longitude et d'altitude (pression ou GPS) en fonction du temps
- Pour les motoplaneurs (autonome ou turbo) : la trace GPS doit être issue d'un enregistreur agréé FAI/IGC disposant de la fonction de détection de l'usage du moteur
- Le nombre de points d'un vol est calculé en fonction de la distance réalisée (4 branches), du type de planeur et pondéré en fonction du coefficient de réussite (0.8 si libre, 1 si « comme prévu »)

Un maillage local et une aide aux clubs

Une centaine de « responsables club NetCoupe » au sein des associations apportent une aide technique et pédagogique aux pilotes et participent aux contrôles des vols.

Le « Responsable club » a accès à un menu spécifique permettant de gérer l'ensemble des vols et pilotes du club via l'interface de la NetCoupe.

www.netcoupe.net

Inscription de votre club au classements FFVV !

La FFVV est partenaire de la NetCoupe depuis la saison 2004. Seuls les Clubs affiliés à la FFVV et qui cotisent pour la NetCoupe-Fédérale auprès de la FFVV (NP 4.2) sont classés et présents dans le bilan annuel FFVV et dans les classements FFVV-NetCoupe :

- Classement club « général »
- Classement club à l'indice

Règlement et inscription de votre club

Note Permanente 4.2

www.ffvv.org

www.netcoupe.net

Rookies : premiers vols en ligne !

Le classement Rookies 2010 est ouvert à tous les pilotes (+/- 25 ans) lâchés campagne depuis moins de deux ans (pilotes lâchés en 2009 ou 2010).

Pour figurer dans ce classement : vous devez impérativement renseigner dans votre compte pilote la date "autorisation de vol sur la campagne".

Jean-Frederic Fuchs

Faites vous plaisir,
partagez vos émotions
et participez à l'émulation
sportive de notre passion sur
www.netcoupe.net

www-planeur.net

Remorqueurs, les essais

l'Eurofox

Dans l'optique d'essayer un certain nombre d'ULM à des fins de remorquage, nous avons pu récemment tester l'Eurofox, couramment utilisé en Europe de l'Est.

Il s'agit d'une machine en treillis d'acier soudé et entoilé pourvu d'une aile haute, mû par le bien connu Rotax 100ch qui anime une hélice carbone Duc. La configuration tricycle du train lui confère un grand confort de roulage, malgré des roues de taille modeste. Une fois a bord, on a à faire à une ergonomie fort simple et rationnelle, avec tout de même une petite originalité qu'est la commande à friction des volets, qui s'avère tout de même pratique à l'usage. L'occasion m'a été donnée de remorquer différents types de planeurs, du Piwi au Nimbus IVD... L'hélice petit pas et la légèreté de la machine permettent une accélération très correcte, et bien souvent, l'Eurofox est en l'air avant le planeur ! Avec un monoplace à vide le taux de montée est très honorable, voisin de 2m/s. En vol, malgré l'aile haute, la visibilité est très correcte, grâce aux panneaux de lexan transparent sur le toit et les portières. La machine a un comportement très sain,

proche de ce que l'on connaît jusqu'à lors, la légèreté en plus... Le temps de retours au terrain peut être grevé par une Va assez basse, et donc un taux de chute modéré. L'atterrissage est court comme à l'accoutumé avec ce type d'aéronef, malgré le câble. C'est donc un remorqueur fort sympathique qui n'est pas sans rappeler des silhouettes bien connues et éprouvées.

Idéalement utilisé en plaine pour des remorqués standards à proximité du terrain. Les biplaces école, comme les monoplaces seront les bienvenus au bout du câble !

Aurélien Durigneux
Photos : J.M. Caillard



chez Dyn'Aero

**Une nouvelle hélice
pour le MCR R180.**

Dans un souci de performance et de respect des nuisances sonores, le MCR R180 est retourné cet hiver chez Dyn'Aero afin d'installer l'hélice DUC "FLAIR". Le but étant de vérifier le comportement de l'hélice en remorquage planeur et son vieillissement dans le temps.

Les essais sont conduits à la demande et sous la responsabilité de Dyn'Aero et sont effectués dans le cadre de l'exploitation habituelle du MCR R180 par le CNVV à Saint Auban.

En tant qu'utilisateur et formateur sur le MCR, je dois dire que l'hélice DUC "FLAIR" lui confère un "look" assez sympa. Au niveau de l'utilisation, elle



ajoute un confort certain, si ce n'est qu'une attention particulière est à porter aux régimes moteur. A noter, que la plage de vibration entre 2150Tr/Mn et 2350Tr/Mn disparaît, seul reste une plage vibratoire au ralenti, entre 800 Tr /Mn et 1150 Tr/Mn.

En vol, la gestion de l'hélice est simple et le niveau sonore intérieur et extérieur a largement diminué. Pleine puissance, le bruit ressemble à celui d'un FAN et est très acceptable.

Prochainement, des essais de mesure de bruit seront effectués.

En ce qui concerne la descente, il faudra surveiller le couple régime hélice et vitesse indiquée avec plus d'attention, afin d'éviter des sursrégimes. En approche, le comportement du MCR R180 est maintenant agréable avec 2 crans, mais j'ai noté que lors de la réduction de puissance, il n'y avait plus de frein hélice (frein aérodynamique). Il vous faudra donc contrôler de manière plus précise votre vitesse et votre trajectoire afin de réaliser un atterrissage sûr et précis.

Enfin, les performances de montée sont toujours exceptionnelles et sont reconnues de tous. Le MCR R180 est donc un très bon outil pour le remorquage des biplaces école (type ASK13), des biplaces de performance (type NIM 4M à 850Kg.) en passant par tous les monoplaces existant "full ballast".

Le MCR R180 est un outil très polyvalent, je pense en particulier à son utilisation sur les terrains d'altitude, les pistes courtes et abrasives. Un autre point fort du MCR R180 est l'utilisation de ses volets de capots lui conférant une capacité à descendre moteur réduit qui fait que les remorqués en plaine pourraient être plus courts et donc peu onéreux.

Enfin, le MCR R180 est un très bon outil de travail, qui, construit en KIT (afin de limiter les coûts) et avec une formation adéquate, réglera tous les amoureux du remorquage.

Yannick Gendron

La liberté du choix

AERIAL Services Technologies

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

Stock important

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

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

(Parachutisme, avion, planeur, ULM et autres)

Plus de 25 ans d'expérience

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

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



Graulhet

Association Tarnaise de Vol à Voile

Dans le Petit Prince de Saint-Exupéry, « les hommes dit le petit prince, ils s'en-fournent dans les rapides, mais ils ne savent plus ce qu'ils cherchent. Alors ils s'agitent et tournent en rond... » ; Nous à Graulhet, sur 1 19.65 on s'agit et on tourne en rond mais dans les... ascendances...



Le terrain est situé en 45 mn de l'agglomération Toulousaine dans le département du Tarn ; à une demi-heure de Castres ou d'Albi, à 20 minutes de Gaillac ; créée dans les années 80 par des personnages mythiques (les noms de Bilotes, Jolimaitre résonnent encore...).

l'ATVV est une association, comme tant d'autres, loi 1901 et reste le seul dispositif à proposer la pratique du planeur dans le département.

Notre objectif est la formation au pilotage des planeurs, de l'apprentissage au pilotage de base à l'excellence du vol de distance sur la campagne. Pilotes débutants, confirmés ou simples amateurs à la recherche de sensations nouvelles, tous les pilotes viennent profiter des joies du vol silencieux en compagnie des milans noirs ou royaux sur l'aérodrome de Graulhet (LFCQ).

L'association compte environ une soixantaine de membres dont 40% de jeunes et cela pour un volume annuel de plus de 1000h de vol en moyenne (1200h en 2009).

Equipée d'une piste en dur de 1000m orientée 28-10, de deux pistes en herbe de 600 et 1000 m respectives et d'une piste ULM ; le club vélivole cohabite en bonne harmonie avec les autres usagers de la plateforme (les ulmistes et le club avion de Graulhet).

L'absence de zone contraignante et le grand nombre de terrains voisins permet de s'initier en sécurité au vol sur la campagne ; d'ailleurs les conditions locales autorisent plusieurs circuits annuels de plus de 300 km;

Le club possède un parc machine de 10 planeurs (2 privés et 8 clubs). L'association accueille également des planeurs privés qui sous certaines conditions peuvent être utilisés par les membres du club (1 Asw 24, et 1 Duo-Discus).

Le club en chiffre c'est :

- 3 biplaces pour la formation et le perfectionnement : 1 Duo-Discus, 1 alliance 34, 1 twin astir
- 5 planeurs monoplaces : 1 astir, 1 Asw 15, 2 pégases, 1 DG-300 et peut être prochainement un astir supplémentaire...
- 1 avion remorqueur : DR-300 (2€20 le 1/100 au remorquage)
- 6 instructeurs
- resque autant de pilotes remorqueurs
- 2 plieurs de parachutes peut-être un troisième prochainement
- 7 brevets (en 2009)
- Un site : <http://www.planeur-tarn.org/> en cours de restructuration
- 21000 km de circuits réalisés en 2004, un peu moins ces derniers temps...
- Et bien sûr UNE super organisation par un chef pilote compétent (merci au passage à Patrice Corbille) et à notre non moins dévoué président François Hache.

A noter que l'ISAE (Institut Supérieur de l'Aéronautique et de l'Espace) issu du rapprochement de l'ENSICA et de SUPAÉRO) est un partenaire privilégié.

De même depuis quelques années l'école des mines (établissement tout aussi prestigieux) d'Albi est aussi un partenaire dynamique pour notre association.

Stages à l'extérieur : L'ATVV ne se contente pas de voler au départ de Graulhet ; il est important pour chaque pilote de pouvoir sortir de son terrain de jeu habituel et de se placer en situation de découverte en visitant d'autres plateformes. Ainsi nous organisons très fréquemment des stages en partenariat avec d'autres structures (Jaca, Luchon, etc)

Des Stages sur site sont également proposés : débutant, école campagne... Notre philosophie du vol à voile permet d'ouvrir nos portes à celles et ceux qui ne sont pas toujours les mieux lotis pour découvrir les joies et les vertus d'un sport aérien (certes individuel mais qui se pratique collectivement) : l'exemple d'un partenariat avec un établissement du médico-social de la région toulousaine (le centre Jean Lagarde de l'ASEI) qui a permis la découverte du vol silencieux aux enfants sourds et aux personnes en situations de handicap mérite à cette occasion d'être rappelé...

La saison s'étend de février à octobre avec des « extensions temporelles » notable selon la météo.

L'essentiel de l'activité se déroule en semaine du vendredi au dimanche pour l'école mais peut se pratiquer du lundi au dimanche pour les pilotes confirmés n'étant pas soumis à la supervision des encadrants tous bénévoles mais qualifiés et certifiés. Les infrastructures sont mises à disposition par la ville de Graulhet ; Un club house en cours d'équipement est à l'étude pour penser un accueil de meilleure qualité pour les véli-voles... avec bar, salle de cours, dortoirs salle de bains, wc...

Une organisation dynamique permet, outre les barbecues du samedi soir, d'entretenir les machines pendant l'hiver dans l'atelier du club en fonction de la compétence de chacun.

Les zones des vols :

A proximité de la TMA de Toulouse, le terrain se situe à 176 m au-dessus du niveau de la mer. Situé sur un plateau les effets de gradients de vents sont



évidemment à prendre en considération pour le calcul de la VOA mais à part cette information qui doit rester toujours présente à l'esprit, le terrain est très agréable et très sûr de par sa situation géographique.

Les classes d'espace au dessus se nos têtes sont successivement de la classe G du sol à 500 m fox-écho ; de la classe E de 500 m FE au FL 65 et enfin de la classe C à partir de 6500 pieds NH. Les axes de circuits sont divers : les axes Graulhet - Cahors ; Graulhet - Rodez sont fréquents par des journées favorables ...

Enfin, si notre ligne de conduite générale est de fidéliser, former et encadrer après le brevet, dans un accueil de qualité il n'en demeure pas moins que notre objectif premier est de « se faire plaisir en sécurité » ; donc quelque soit le niveau et l'objectif de chacun de nos pilotes : « voler ou circuler en local » ou « voler sur la campagne », n'oubliez jamais la devise de notre grande famille : « voir et être vu » ; alors ami véli-vole, si votre chemin vous amène un jour prochain à Graulhet, dans l'art stratégique de vos circuits visuels, ouvrez l'œil et le bon... ///

Pascal Vissac
Instructeur



Plus d'informations sur
<http://www.planeur-tarn.org/>





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 www.air-assurances.com - www.air-assurances.com
ORIAS n° 07 000 679 - www.orias.fr

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

