

PLANEUR

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

NUMÉRO 30 ● SEPTEMBRE 2010



Dossier
Championnats
la Finlande, la France
la Hongrie et la Slovaquie



au sommaire



- 2 News**
- 4 Voltige,** les Championnats d'Europe 2010
- 5 Féminine,** les Championnats de France à Issoudun
- 6 Châlons,** les Championnats de France Club et Biplace
- 7 Angers,** Championnats de France 18m et Juniors
- 8 Hongrie,** les Championnats du Monde 15-18m
- 9 Slovaquie,** les Championnats du Monde club et standard
- 10 Handiplaneur** à Vinon et en Bretagne
- 12 Navigabilité**
- 14 Médical,** l'épisode 2
- 16 Junior,** rencontre franco-allemande
- 18 Club,** les planeurs de Challes
- 20 Le Midour III**



21 Trombin'Air



Sport, les championnats d'Europe, de France et du Monde

4 à 9



Photo Guillaume Merson

Rectification sur l'article des 40èmes RVVGEA du numéro 29 de Planeur Info. La signataire est Carole Dussud et non Caroline. Nous la prions de bien vouloir nous excuser.



Jean-Emile Rouaux
Président de la FFV

Développement durable : un enjeu fédéral

Le développement durable est un enjeu majeur de notre temps et un défi pour un certain nombre de fédérations sportives qui émettent d'importantes quantités de CO₂ dans le cadre de leurs activités.

Tous les sports mécaniques sont ainsi confrontés à cette difficulté de diminuer la part de l'énergie fossile. La technologie n'apporte pas encore de réelles solutions bien que des progrès importants aient été réalisés dans le domaine des batteries notamment, mais cela reste insuffisant.

Nous même, dans notre activité, avons du mal à remplacer nos Rallyes, remorqueurs bruyants souvent à bout de souffle, gros pourvoyeurs de CO₂...

Les réponses existent, elles s'appellent le treuil (électrique ou thermique, utilisé au dernier Salon de l'Aviation Verte du Bourget) et les remorqueurs légers que sont les ULM et la nouvelle génération d'ELA.

Aujourd'hui, tous les obstacles ne sont pas encore levés pour que nous profitions pleinement de toutes ces évolutions. Problème de coût tout d'abord mais aussi difficultés administratives pour certains aéronefs. Nos ministères de tutelles en charge des Sports et des Transports nous encourageant dans cette démarche de réduction des gaz à effet de serre, je suis persuadé qu'ils sauront résoudre certaines inerties.

S'inscrire dans cette démarche de développement durable est pour la FFV une nécessité face aux enjeux de notre société. C'est aussi une question de survie pour certains de nos clubs, asphyxiés par les frais fixes d'appareils obsolètes. Devenir un sport aérien totalement en adéquation avec la nature, limitant au maximum les nuisances, ne doit donc pas être simplement un effet de mode, mais la façon dont nous envisageons notre futur. Cette nature qui nous offre vent et soleil, cette énergie inépuisable, nous permettant de profiter du plaisir du vol silencieux, nous devons la respecter.

Et soyons sûr qu'être un sport de nature respectueux de l'environnement sera un atout déterminant pour notre développement. 



Planeur Info

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

Directeur de publication : Jean-Emile Rouaux
Rédactrice en chef : Valérie Vankeerberghen
Comité de rédaction : Christian Vrancken, Benjamin Néglaï.
Photos : FFV. (Couverture : Remy Van de Poel)
Design & Impression : Agence Mageral & Associés
Tél. 01 47 25 35 25 ● www.mageral.fr
Imprimé en France à 3 200 ex. - **Crédit photos** : FFV.
© Tous droits réservés. 09.2010



photo : www.museeairespace.fr/

MUSÉE
AIR +
ESPACE
AÉROPORT PARIS - LE BOURGET



Congrès historique le 20 novembre au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget

22ème congrès historique samedi 20 novembre à l'auditorium Garros du Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget. Au programme, 2 conférences majeures (déjeuner en groupe au resto l'Hélice du muséum) :

- **le planeur olympique**, par Michel de la Burgade. Sans 2ème guerre mondiale, les JO de 1940 auraient accueilli un monotype, le Meise (futur Nord 2000), 1ère tentative des instances internationales pour standardiser les planeurs.
- **les planeurs Wassmer**, par Jean Barnérias. Saga débutant dans les années 50 avec le Javelot puis le biplace Bijave, les évolutions techniques amènent ensuite au Squale puis Espadon. Au total, 600 planeurs construits représentant un jalon du vol à voile français.

Infos, inscriptions : [contacter la FFVV.](#)

La FFVV en force au Salon de l'Aviation Verte

Malgré les caprices météo, nos bénévoles ont réussi le tour de force de faire voler un ASK 13 décollé au treuil



lors de l'édition 2010 du Salon de l'aviation verte. L'équipe de Jean-Claude Brochon en a profité pour présenter un simulateur autour du thème Vu Du Ciel.

Treuil solaire 0 g. de CO₂ à la Llagonne !

L'aérodrome de la Quillane propose de décoller à « 0 g. de CO₂ » : un treuil électrique couplé à des cellules photovoltaïques. De quoi baisser sensiblement les coûts de mise en œuvre et minimiser l'impact sur l'environnement dans un Parc Naturel Régional, partenaire, avec les collectivités locales, de cette innovation.



Plus d'infos : <http://planeur-la-llagonne.com/>



1ères commandes de simulateurs fédéraux.

On compte déjà une dizaine de commandes de simulateurs enregistrées! Nous vous rappelons que la 1ère commande groupée sera clôturée au 30 septembre 2010. Ce système de commande nous permet de vous garantir le meilleur prix. **Contactez la FFVV et vos CTN pour plus d'informations.**

Succès pour la journée féminine !

35 associations ont répondu présent pour accueillir près de 1 000 femmes lors de cette journée séduction, succès incontestable. Bravo à toutes et tous pour une opération de découverte et d'ouverture vers ce public !



Week-end Jeunes

à



Une semaine après le Championnat de France Jeunes Pilotes, un week-end « jeunes » a été organisé sur la nouvelle vélisurface de Mézières-Lez-Cléry. Du vendredi 20 au dimanche 22 août, cette rencontre a réuni une trentaine de jeunes venants de nombreux clubs différents comme Montaigu, Bailleau, Angers, Challes-Les-Eaux, Romorantin.

Ce fut 3 jours de vol à voile en harmonie totale avec la nature. Le club des Planeurs de Mézières, qui utilise la vélisurface depuis le premier juillet de cette année, possède pour le moment très peu d'installations. Les jeunes ont pu vivre la vie qu'a eu ce club tout au long de cette saison via le camping à la ferme, le démontage des planeurs quand l'orage menace pour ensuite abriter les remorques sous la grange voisine, les douches à température aléatoire et les réveils aux chants du coq, moutons et autres animaux. Pour la plupart, il s'agissait également de la découverte du principe d'une vélisurface où tous les décollages se font exclusivement au treuil et n'importe quel aéronef à moteur atterrissant sur ce type de terrain est considéré comme « vaché » et ne peut redécoller.

Beaucoup s'étaient déjà vus à Angers à l'occasion des jeunes pilotes mais pour ce dernier rendez-vous « jeunes » de la saison, le programme était de se retrouver, de voler ensemble et de partager ses expériences véliholes. La météo était idéale samedi, un peu moins dimanche, nous avons totalisé 25 heures de vols avec 48 treuillées.

Ce week-end fut d'une grande simplicité qui s'est révélée précieuse. Beaucoup ont (re)découvert les plaisirs de voler sans contrainte, décoller au coucher du soleil, spiraler autour des montgolfières, prendre la pompe du barbecue, faire du cerf volant sur la piste...



Un grand MERCI à toute l'équipe de Mézières, aux treuillards, et aux participants qui n'avaient pas oublié leur bonne humeur ! 

Carole Dussud

La vélisurface de Mézières-Lez-Cléry

Située à 12 km au sud-est d'Orléans, idéalement située sur le plan aérologique (en bordure nord de Sologne), dotée d'un sol praticable même en hiver, la vélisurface a été créée sur les fonds propres des membres d'une nouvelle association : « Planeurs de Mézières - Val de Loire ».

Au cours du printemps dernier et jusqu'aux premiers jours de l'été, ses membres se sont essentiellement concentrés sur la préparation de la piste : labourage, hersage, ensemencement, clôturage, balisage, connexion à l'eau et à l'électricité.

La piste, longue de 865 m au centre et orientée 01-19, se verra bientôt équipée d'une manche à air au seuil 19.

L'association

Les vols ont commencé début juillet avec 1 pégase et 2 ASK13 en 2010, dont l'un d'eux est prêté par la FFVV. Les 2 autres planeurs, ainsi que le treuil, sont loués.

A vos GPS

Position : N 47° 48' 41" / E 001° 50' 29"

Altitude : 106 m / 350 ft AMSL

Dimensions : 100 m de large et 865 m de long sur l'axe central

Orientations : 01-19

Axe de treuillage : 940 m x 20 m le long de la partie EST du terrain

Pistes d'atterrissage : Rectangle de 780 m x 80 m avec seuils décalés

A la verticale : TMA ORLEANS 5.1 (classe D), 3500 MSL - FL65

Fréquence radio : 122,5 Mhz 

Alex Chartier

Nos coordonnées :

www.planeurs-mezieres.fr

contact@planeurs-mezieres.fr



à Jämijärvi

Récolte de médailles pour la Voltige

Française, Erik Piriou Champion d'Europe.

Les Championnats d'Europe de voltige en planeur avaient lieu cette année loin de France, la Finlande avait été retenue pour leur organisation, c'est donc à Jämijärvi situé à 350 km au nord ouest d'Helsinki que notre équipe est arrivée le 13 juillet, d'abord les « convoyeurs » le matin après 4 jours de route suivi en fin de journée de l'équipe de pilotes qui arrivait par les airs avec Air France.

Dès le lendemain matin l'équipe monte le planeur et tente de commencer les premiers entraînements, opération qui va s'avérer quasiment impossible compte tenu de l'inorganisation totale qui règne en piste pour la programmation des vols. Nos pilotes ne feront donc qu'un seul Vol d'entraînement pour reconnaître un box qui lui aussi s'avère être très limite...il faudra faire avec.

Météo mauvaise avec des vents de plus de 25 m/s, des plafonds bas et de la pluie, fera que la compétition s'est jouée dans les quelques moments possibles alternés de briefing en briefing.

Trois épreuves ont été jouées, le minimum pour valider la compétition qui cette année était associée au premier championnat du monde « advanced » qui lui aussi a été validé sur 3 épreuves.

En advanced Aurélien Durigneux qui est instructeur au CNVV était notre seul représentant et c'était sa première compétition internationale. Sur les 29 compétiteurs il se classera 12^e au programme connu, 4^e au programme inconnu ratant de très peu la médaille de bronze et 2^e du programme libre gagnant ainsi la médaille d'argent et remontant à la 5^e place du classement général. Il a confirmé largement tous les espoirs portés sur lui.

En « illimited » d'entrée l'équipe frappe fort lors du programme connu avec Pierre Albertini 5^e, Daniel Serres 3^e médaille de bronze et Erik Piriou qui confirme son talent 1er et médaille d'or. Dans le

programme imposé inconnu qui suit, Erik confirme avec sa 2^e place et à nouveau une médaille d'argent cette fois, confortant ainsi sa place de leader.

Le dernier programme qui est le libre permettra à Erik 5^e de préserver sa place de 1er offrant ainsi à la France son premier titre individuel de Champion d'Europe (classement général).

Par Equipe la France se classera 2^e laissant la médaille d'or à la Hongrie pour 21 pts sur un total de plus de 15 100 pts.

Au total 6 médailles, 2 en or, 3 en argent et 1 bronze de quoi donner beaucoup d'espoirs à l'équipe pour les années à venir d'autant que sur le plan humain cette équipe a été parfaite : beaucoup de cohésion et beaucoup d'amitié. Gilles Gavin et Jean-Christophe Beaumier qui avaient participé à la récolte des médailles l'année dernière furent moins heureux cette année passant à côté dès le premier programme, ils n'ont pas réussi à se relancer pour assurer le classement par équipe.

CHAMPIONNAT DU MONDE " ADVANCED " - FINLANDE

Pilote	Points
1 Gustafsson	3934
2 Spitzer	3906
3 Reuter	3905
4 Biskup	3890
5 Aurélien Durigneux	3877

(sur 29 concurrents représentant 7 pays)

CHAMPIONNAT D'EUROPE " ILLIMITED " - FINLANDE

Pilote	Points
1 Piriou	5193
2 Toth	5108
3 Poll	5063
6 Serres	5021
13 Albertini	4873
19 Gavin	4789
24 Beaumier	4577

(sur 27 concurrents représentant 9 pays)

CLASSEMENT PAR EQUIPES

Hongrie	15109
France	15088
Pologne	14744
Allemagne	14714
République Tchèque	14486



Championnats de France Féminin 2010

Issoudun, du 6 au 13 juillet.

(et 35^e International du 3 au 13)

J-10 Louise Abeille venue de Valence en vol est vachée au km 20. après avoir traversé le Massif Central dans son ASW 20. À... son âge, c'est déjà une leçon pour les vélivoles de tout sexe.

Couplé avec le 35^e concours international débuté 3 jours plus tôt, les 18 compétitrices (16 Françaises et nos 2 invitées) arrivées dans le week-end ont pu s'entraîner avec les pilotes de l'Inter portant le nombre de pilotes présent(e)s à une quarantaine.

1^{er} briefing à 10 h. le mardi 6. Roger Eyrier, Directeur de la compétition assisté par Pascal Lefèvre lui même directeur de l'Inter donnent les consignes. Les filles écoutent (ça change des garçons !) et prennent des notes.

A 10h30, briefing quotidien avec les pilotes de l'Inter, Les filles partent en AST (305 km) Marilynne Abadie-Berard remporte l'épreuve à 79 de moyenne.

Le 7, AST 242 km remporté par Jutta Sturm à 91 de moyenne.

le 8, AST 255 km remporté par Gillian Spreckley qui est membre du club d'Issoudun et seconde Margherita Acquaderni. La 1^{ère} Française est Maryline Abadie-Berard. Les 2 invitées de la Fédération ne sont pas venues pour faire de la figuration.

Le 9, les orages arrivent nous offrant un magnifique spectacle la nuit.

Le 10, AAT 1h30 remporté par Gillian Spreckley et... Maryline Abadie-Berard (1^{ère} Française).

le 11, AST 265 km remporté par Anne Ducarouge.

le 12, retour des orages.

le 13, AAT 2h30 remporté par Magali de Cachard.

La Championne de France est Maryline Abadie-Berard. 2^e Anne Ducarouge, 3^e Céline Montorio.



Coté International, 8 épreuves sur 11 journées permirent à Yann Forestier de remporter la classe Open ainsi que la Coupe Du Manoir (1^{er} biplace) et à Philippe Moniot de remporter la classe Standard ainsi que la 4^e Libelle Cup.

La météo ne fut pas exceptionnelle mais 6 épreuves sur 8 possibles ont permis qu'une Championne de France fut désignée. Il y avait de l'enjeu pour certaines bien sûr mais cette compétition s'est déroulée dans un très bon état d'esprit, les concurrentes du CdFF, les pilotes de l'Inter ont partagé le plaisir de voler ensemble, il suffisait d'écouter le fréquence tactique pour le savoir. L'organisation a pris aussi beaucoup de plaisir à accueillir ces sportives et sportifs qui savaient être sérieux dans la journée et s'amuser le soir. Il faut dire que Francette organisa des soirées « marquantes » au bar dont la dernière se prolongea assez tôt le matin... //



Podium

- 1^{ère} Maryline Abadie-Bérard (Buno-Bonnevaux)
- 2^e Anne Ducarouge (Groupe l'Air)
- 3^e Céline Montorio (Armée de l'Air)



Résultats détaillés
et photos sur le site du club
www.aeroclub-issoudun.fr

Crédit photo :
Guillaume Pornin

Championnats de France

Classes Club et Biplace

Organisés au pays du champagne, sur l'aérodrome de Châlons-Ecury, ces championnats ont dû parfois se faufiler entre les gouttes..., mais cinq courses ont été lancées en Club et six en Biplaces dans une bonne ambiance au sol comme en vol. Denis Brimont, Chef pilote du club, était à la direction de course : après une première expérience en 2009, il a su montrer une parfaite maîtrise, bien aidé de Michel Charpentier qui a eu fort à faire devant les caprices climatiques alternant « douceur océanique et rigueur continentale ».



Samedi 24 juillet, première course avec 293 km en Biplaces et 337 km en Clubs. Météo mitigée sur le parcours mais la majorité des concurrents regagne le terrain (8 vaches). Dominique Galpin (Buno) remporte la mise en Clubs, et Eric Bocciarelli (Pont-Saint-Vincent) en Biplaces.

Dimanche 25, ciel gris au réveil, températures frisquettes, mise en piste accompagnée de quelques gouttes... Malgré les prévisions encourageantes et la motivation sans faille du directeur de compétition, les deux circuits prévus pour aujourd'hui sont annulés en piste. Tout le monde part se réchauffer au club-house ! Lundi 26, rebelote : circuit annulé.

Mardi 27, pour le troisième jour de suite, briefing sous un ciel gris et humide. Le météo nous promet une « fenêtre » l'après-midi. Mise en piste, envoi de la buse... décollages finalement lancés, la course est ouverte : un circuit de type AAT de 119,7 km à 257 km.

A peine le temps de souffler après les départs et le téléphone sonne au PC Vaches... Bilan, 28 vachés, pas mal d'abandons, ... 2 pilotes tournent : Jérôme Liard (Mussey) l'emporte chez les petites ailes et Jacques Princet (Châlons) en Biplaces.

Mercredi 28, la météo s'améliore nettement : décollages sous un soleil radieux et cumulus prometteurs. En Clubs 170,5 km remportés par Frédéric Wascot (Châlons) et en Biplaces 199,8 km pour Eric Bocciarelli (Pont-Saint-Vincent).

Jeudi 29 : météo optimiste sur le papier, mais les étalements s'invitent à la fête. Le Directeur neutralise la compétition en Clubs et laisse le créneau météo aux Biplaces en circuit « secours » : un petit AAT de 92,9 km à 137,1 km... L'équipage Sylvain Helck - Christophe Bernardoni (Saintes) l'emporte.

Vendredi 30 : les cumulus étant au rendez-vous, décollages rapides, deux beaux circuits sont affichés avec 392 km en Clubs remporté par Dominique Galpin (Buno) et 446 km en Biplaces avec le duo Soubrier/de Kersauzon (Chartres).

Dernière journée de course samedi 31, 2 AAT pour finir, malgré quelques vaches, la majorité des concurrents tourne. Le jeune Romain Braibant (Vinson) se distingue en Club devant ses jeunes collègues Le Gall et Verdier et les chartrains Soubrier/de Kersauzon remportent une nouvelle fois la partie en Biplaces, passant en tête au général.

Un grand merci à l'ensemble de l'équipe organisatrice !!! Du président du club au directeur de compétition, en passant par les gilets jaunes en piste et les responsables du scoring, sans oublier les cuisines... Merci à tous ceux qui ont accepté de donner de leur temps et de leur énergie pour permettre à cette compétition de se dérouler dans les meilleures conditions.

Classe Club

- 1er **Jérôme Liard**
- 2è Dominique Galpin
- 3è Gurvan Le Gall

Biplaces

- 1er **Eric Soubrier - Albert De Kersauzon**
- 2è Eric Bocciarelli
- 3è Jacques Prince

Classement général



Championnats de France

18 m et Juniors



Pour la deuxième année consécutive, les championnats de France 18 m et « Jeunes Pi » ont eu lieu dans le ciel angevin, organisés par le club d'Angers Marcé. Cette année, ils ont rassemblé 72 concurrents dont 28 en 18 m et 44 en Jeunes Pi.

Deux modes de lancements ont été proposés aux compétiteurs, comprenant six remorqueurs dont deux ULM Dynamic, et deux treuils. Suite à un problème moteur sur l'un des deux treuils du club, le treuil fédéral a été utilisé comme secours pour le reste de la compétition.



Malgré une météo peu favorable, les 18 m se sont départagés sur six épreuves avec un circuit de 500 km et les jeunes sur quatre épreuves dont plusieurs longues distances permettant ainsi à des Juniors B d'effectuer leurs premiers 300 km.

Malgré tout, les accrochages en basses couches étaient parfois difficiles, contraignant quelques pilotes à redécoller et des épreuves ont été annulées. Les pilotes ont ainsi eu droit à beaucoup de départs sous ciel voilé ou étalé conduisant certains à des vaches peu ordinaires : le premier jour les pilotes poussaient leurs planeurs dans les champs pour laisser de la place aux autres... Mention spéciale au planeur s'étant posé deux jours de suite dans le même champ! Cette année, la coupe des vaches fut donc source de concurrence...

Les membres de l'équipe de France tels que Adrien Henry - qui a d'ailleurs dominé le classement presque à chaque épreuve - ainsi que Gabriel Briffe, ont su assumer leur statut de par leurs performances.

D'anciens Juniors B arrivés sur le podium l'année dernière ont aussi su se défendre comme Benjamin Vadès ou encore Samuel Chauvière, tous deux dans le top 10.



On notera que les jeunes ont bénéficié d'un partenariat de la ville d'Angers qui leur a offert les treuilles, quant aux jeunes décollant aux remorqueurs, le prix de la treuille a été déduit du prix du remorqué. Signalons également le geste de Robert Leborgne qui a prêté son DG300 (UTA) à Valentin Tahan qui avait rencontré des problèmes de train sur son LS4.

Cette semaine fut aussi marquée par la présence de Jean-Emile Rouaux, Président de la Fédération venu comme compétiteur en 18 m. Le prototype du simulateur fédéral a également été présenté par Joël Denis et Pascal Jouanard, dans le cadre du développement Vu du Ciel. Il a ainsi été testé pendant plusieurs jours autant par de jeunes futurs vélivoles que par des pilotes aguerris.

De plus, la présence de l'ASK 21 breton équipé de malonniers a permis de faire toucher du doigt ce dispositif à de nouveaux pilotes.

C'est aussi grâce à une organisation titanesque, des bénévoles motivés et de nombreuses aides que ce Championnat de France aura été une belle compétition. Merci à toutes et tous.

Inès Poppe

Tous les résultats :

<http://www.planeur-angers.net/angers2010/>

Classements

18m

- 1^{er} Eric BERNARD (Bordeaux Saucats)
- 2^e Christophe COUSSEAU (Armée de l'Air / Eyguières / CNVV)
- 3^e Peter ERIKSEN (Buno Bonnevaux)

Juniors A

- 1^{er} Adrien HENRY (Bailleau)
- 2^e Gabriel BRIFFE (Moret)
- 3^e Julien VERDIER (Tours Le Louroux)

Juniors B

- 1^{er} Yann EHRSTROM (Pic Saint Loup)
- 2^e Valentin GRIT (La Roche Sur Yon)
- 3^e Thomas FOISSARD (Romorantin)





Mondial Hongrie 2010, dur dur...

Après une semaine d'entraînement sur site quelques semaines avant ces mondiaux, les Français nourrissaient de grands espoirs de médailles, alignant quelques « têtes de séries » aux européens et mondiaux précédents.

Eric Napoléon emmenait donc en 15m Louis Boudierlique (Amiens sur Ventus 2a « EQ ») et Christophe Ruch (Haguenau sur Ventus 2ax « EY »), en 18m Olivier Darroze (CNVV sur ASG29e « 29E » fourni par Schleicher et Finesse Max), Didier Hauss (Vinson sur Ventus 2cxa « DID ») et Killian Walbrou (Armée de l'Air, Saintes sur Ventus 2cxa « EF ») et en Open, Laurent Aboulin (Vichy sur ASW22BLE « XXL ») et Sylvain Gerbaud (Nogaro sur Nimbus 4m « 72 »), une équipe assez jeune mais déjà marquée par l'expérience de nombreux championnats internationaux.

Malgré un très bon travail de nos pilotes (avec la belle 2ème place au classement par équipe), le climat hongrois n'a pas été leur « tasse de thé ». Les pluies diluviennes ont transfiguré un pays où les vols l'année précédente dépassaient régulièrement les 130 km/h de moyenne.

Dans ces conditions, l'organisation a logiquement et « allègrement vaché » les concurrents, offrant quelques coups de loterie où nos pilotes n'ont pas tiré leur épingle du jeu. Difficile donc de s'exprimer en l'air...

Reste que toutes les « grosses équipes » ont souffert, s'enfonçant dans certaines classes de planeurs où elles étaient pourtant attendues : les Allemands ne mettent ainsi qu'un pilote sur le podium en Open (SOMMER sur le nouvel EB29). En 18 m, les Polonais raflent la mise avec un Sud-Africain s'intercalant 2ème sur JS1, un planeur apparemment bien né. Les Anglais ne signent « que » 2 médailles avec un Open (JONES) et un 15 m (WELLS) sur les secondes marches, ce dernier encadré de 2 Italiens sur Diana2 bien aidés d'une dernière course « speziale » où les classements ont été chamboulés...

Au chapitre des nouveautés croisées sur l'aérodrome donc, les JS1 et EB29, et quelques bizarreries dans l'air du temps : un Shark turbo motorisé réacteur et un Lak17 motorisé électrique avec 2 petites pales d'hélice repliables sur le nez. Les soirées de l'OSTIV ont été l'occasion de parler de sécurité (système anti-collision), du nouveau « Quantus » (successeur du Nimbus 4) dont Sylvain a résumé le concept : « s'il plane aussi bien que le Nimbus 4 à basse vitesse, tout en gagnant en manoeuvrabilité, et en pouvant le charger à 58kg/m² pour les hautes vitesses, ça me va très bien ! ». En tout cas une approche bien différente des EB29 qui missent tout sur l'envergure...

En 15 et 18 m, les Ventus et ASW/ASG se taillent toujours la part du lion pour

des performances très similaires, le JS1 s'est probablement définitivement placé sur le marché.

Reste que nos Français ont marqué des points en se plaçant proches des podiums en 15 m et Open, les 18 m payant une journée de course où il fallait rentrer. Il y



vaches nombreuses lors de ces championnats



alignement en piste

aura de la remise en cause, bien sûr, et un entraînement adapté, car l'édition 2012 est un jalon important pour la FFVV et sa branche du sport de haut niveau avec une configuration intéressante : des Championnats du Monde espacés de 6 mois (hémisphère nord et sud).

Benjamin Néglais

Crédit photos :
Claire Heliot et
Benjamin Néglais

Plus d'infos

Site de l'équipe de France :
<http://glidingteamfrance.free.fr>
Site de la compétition :
<http://www.wgc2010.hu>

Olivier Darroze, pensif
devant ce ciel hongrois



ÉQUIPE
FRANCE
Vélocité

Slovaquie,

Championnat du Monde classe Club et Standard

Le 31^e Championnat du Monde de Vol à Voile s'est déroulé cette année à Prievidza-Bojnice en Slovaquie.

Située au cœur de l'Europe, la Slovaquie est un petit pays de 5 millions d'habitants offrant une grande diversité de paysages allant des plaines du Danube en bordure de la Hongrie jusqu'aux hautes montagnes « Tatra » à la frontière polonaise.

L'aérodrome de Prievidza, au bord de la ville, déroule sa piste au milieu d'une large vallée bordée de sommets boisés ne dépassant pas 1 200 m d'altitude. Le fabricant d'avion/ULM « Dynamic Aerospool » y siège : 11 d'entre eux nous remorquerons pendant la compétition !

Forts des expériences précédentes en Slovaquie, il apparut évident de se déplacer pour découvrir une aérologie particulière pour un vol à voile complet : ascendances thermiques, et vol dynamique (au grand plaisir de Jérémy Badaroux...!). Le stage au mois d'avril pour participer à la « FCC cup » afin de reconnaître la zone de vol se révélera bénéfique pour la suite des événements...

Une semaine avant le début de la compétition, le coach Nicolas Veron et son « aide de camp » Pierre prennent possession des lieux, nous aménageant un préfabriqué, QG de l'équipe. Nous effectuons 3 vols d'entraînement dont 2 circuits proposés par l'organisation. Les derniers réglages se font, nous sommes tous prêts à en découdre...

Le bal débute par un sympathique meeting (Dynamics, Zlin, Chmelak et autre aéronefs de l'Est) et une soirée « officielle » dans le château de Bojnice : pas d'improvisation pour l'organisation !

A l'exception d'une journée, la météo a autorisé des circuits allant de 200 à 450 km, tracés quasi exclusivement dans la partie montagneuse. Les pilotes ont subi une aérologie changeante impliquant changements de rythme, adaptation constante. Le travail « interclasse » a permis de recueillir de précieuses informations quant aux conditions sur zones de vol partagées. Et nos pilotes en classe mondiale et club ont profité de leur nombre (3 par classe) pour marquer la concurrence. Dans des météos difficiles, des épreuves techniques nécessitant un vol à voile complet, nos pilotes ont su garder une bonne discipline en vol et au sol devant certains concurrents agressifs en environnement hostile... Notre attention a ainsi porté sur les zones vachables, très rares pour ne pas dire inexistantes dans certaines régions, ce facteur de stress constant.

D'un point sécurité des vols, ce championnat a été tragiquement marqué de plusieurs incidents et accidents entraînant la disparition d'un compétiteur russe. Autant d'occasions de nous rappeler la valeur de notre engage-

ment sportif dans ce sport qui comporte des risques dont nous devons avoir totalement conscience pour mieux les aborder.

En tête sur la majorité du championnat en classe mondiale, Laurent Couture a démontré une nouvelle fois son savoir faire. Grâce à sa légendaire aisance en zone montagneuse et à un bon travail d'équipe, il remporte le titre



de Champion du Monde pour la deuxième fois consécutive, bravo ! Denis Guérin lui emboîte le pas en montant sur la troisième marche suivi en 4^e place de Richard Montigny. En standard, je reste au pied du podium à la 4^e place avec Marc Seretti en 9^e place. Jérémie Badaroux, Nathalie Hurlin et Christian Mallick prennent respectivement la 22^e, 31^e et 34^e place en classe club.

En conclusion, une formidable expérience de vol dans une formidable région avec une équipe de France soudée sous l'aile bienfaisante de notre ami et néanmoins « coach » Nicolas Véron.

Vivement le prochain championnat !

Christophe Cousseau

Crédit photos : Marc Seretti

Podium Classe Mondiale

- 1er Laurent Couture
- 2e Martin Hrivna (République Tchèque)
- 3e Denis Guerin



Informations et classements : www.wgc2010.sk



à Vinon

C'est impossible...

Plus d'une personne m'avait prédit que « ça ne marcherait pas ». Mais le mot impossible a un sens particulier dans le monde du handicap et doit vouloir dire « je vais m'accrocher, démontrer que je peux le faire comme une personne valide ».

Les arguments des sceptiques étaient pour part d'ordre technique et, contre toute attente, c'est dans ce domaine que les réponses proposées ont été validées le plus naturellement; le second volet a consisté à se libérer d'une image plutôt élitiste de notre sport sur le plan de la forme physique « parfaite » des pratiquants et des exigences de la visite médicale aéro.

Alors comment y arriver ? Pour moi, pas de raison qu'un pilote handicapé ayant les pré-requis en pilotage ne puisse devenir instructeur s'il démontre ses aptitudes à la fonction. Une approche « anglo-saxonne » du handicap vers laquelle il faudra mener notre administration de tutelle pour rendre la chose possible.

Le travail préparatoire

L'AAVA se lance en 2008 : Eric Deluy vole chez nous et nous voulons développer le vol à voile handi (acquérir le matériel, aménager les locaux). Eric est alors le premier pilote pro handi de France, et veut redevenir pro en vol à voile (ITV) après son grave accident d'épandage agricole.

Notre stratégie est un programme progressif et complet :

- Embauche d'Eric sur un CDD qualifiant.
- Durant la saison il a plusieurs fonctions : responsable administratif, remorqueur, chef de piste.
- Parallèlement il fait du planeur, pour reprendre l'aisance requise en stage instructeur.
- Objectif fin 2009 : stage instructeur au CNVV et embauche en CDD.

Cela nous laisse l'année pour l'entrée en stage et travailler avec Maxime Coffin, responsable de la Mission Aviation Légère/Hélicoptère, interlocuteur de la FFVV à la DGAC. Autour de la table coté DGAC, des pilotes inspecteurs, des spécialistes de la réglementation et le Professeur Michel Cupa - Président du Conseil Médical de l'Aviation Civile; coté vol à voile le Directeur de la FFVV Christian Vrancken et moi-même pour l'AAVA; plus deux représentants de l'aéro-club Castel-Mauboussin de Cuers, association au sein de laquelle Eric s'était préparé au CPL.



Les travaux ont permis de répondre aux questions techniques d'utilisation du malonnier en vol d'instruction ; mais aussi aux problèmes d'organisation de piste et d'évacuation du planeur. Un autre volet a été évoqué : le regard que nous avons sur le handicapé pour, par exemple, anticiper les réactions possibles d'élèves (et parents) constatant que leur instructeur se déplace en fauteuil.

Ce point précis fut amené par Guillaume Ferral, pilote avion lui-même handicapé des membres inférieurs expliquant notre attitude oscillant entre l'envie de sur-protéger ou au contraire d'ignorer la personne, et la difficulté de trouver la bonne distance.

Enfin Saint-Auban !

Avec (seulement) 6 mois de retard sur le programme, Eric entre en stage instructeur. Ses formateurs, Philippe Levy et Pierre Lemaire pensent que le handicap en vol n'en est pas un ! Ils présentent Eric au test final à François Pierrard, pilote inspecteur à Nice qui a une grande expertise du vol avec malonnier (ndlr : l'aéro club Castel Mauboussin est dans son district). La prestation d'Eric fut très satisfaisante et son ITV « renouvelé ».

L'avenir

En juillet Bernard Guillemin, Président de l'AAVA a été particulièrement fier de pouvoir réunir les principaux acteurs de ce projet pour la remise officielle du diplôme des mains de Maxime Coffin. Ce dernier a volé l'après midi même en Duo avec Eric qui est maintenant embauché en CDI et a recommencé une carrière de pilote instructeur (un des plus beaux métiers du monde !).

Parmi les conclusions du Comité de suivi :

- Eric était un « bon cas » pour cette première de par sa solide expérience d'instructeur avant la survenue de son handicap ; son succès ne garantit donc pas la réussite à tous les futurs candidats mais ouvre une porte jusque là verrouillée.
- Le FI (instructeur avion) pourrait être l'étape suivante puisque les problèmes techniques sont analogues voir plus simples (ndlr : les malonniers avion regroupent commande de puissance et de symétrie).
- Pour l'instruction au simulateur, aucune restriction médicale, explorons cette voie !

Remerciements

Un immense merci à tous et en premier lieu aux élus de l'AAVA qui nous ont suivi, à tous les salariés pour l'accueil qui fut fait à Eric, aux collectivités locales et aux organismes tels que l'Agefiph sans le soutien desquels rien n'aurait été possible.

Un grand coup de chapeau enfin à toi, Eric, pour ton courage, ta détermination, ton énergie communicative. Je ne me l'explique pas mais j'aime bien le visage de mon club quand je te vois te hisser à bord du Rallye après avoir balancé tes béquilles sur le siège arrière...

Didier Hauss





Inauguration de l'Handiplaneur Bretagne

1^{er} 16 juin 2010

Depuis maintenant quatre ans, les Comités Régionaux de Bretagne Handisport et Vol à Voile organisent conjointement des journées d'initiation réservées au public handicapé. Plus de soixante personnes ont ainsi pu découvrir les joies du vol silencieux à bord de planeurs « classiques ». Mais nous devons aller plus loin : permettre aux personnes à mobilité réduite d'apprendre à voler.

Or jusqu'à cette année il n'existait dans le Grand-Ouest, ni aéronef équipé de malonnier, ni planeur école modifiable en Bretagne.

Ces deux dernières saisons, les Comités Régionaux Bretagne Handisport et Vol à Voile ont œuvré pour pouvoir enfin acquiescer début 2010 un ASK 21 équipé d'un malonnier. Le projet breton se veut innovant : l'introduction de l'handiplaneur se fait au niveau régional pour permettre un développement large et homogène de l'activité handi dans nos clubs. Cet équipement est itinérant : il est basé à tour de rôle à Ploërmel et à Rennes (en attendant l'ouverture de Saint-Sulpice des Landes début 2011) en fonction de la demande de nos licenciés handicapés.

Le 16 juin 2010 sur l'aérodrome de Ploërmel-Loyat, l'ensemble des partenaires ayant permis de réunir les 65.000 Euros nécessaires à l'acquisition de l'Handiplaneur étaient présents lors de son inauguration : Région Bretagne, Direction Régionale de la Jeunesse, des Sports et de la Cohésion Sociale, Fédération Française de Vol à Voile, EDF, MMA et Orange. De nombreux élus locaux et les représentants de l'Aviation Civile Ouest avaient également tenu à saluer l'initiative.



Signature de la convention entre les Comités Bretagne Handisport et Vol à Voile (de gauche à droite : B. Le Mare, Maire de Ploërmel, J.F. Coquand Directeur régional JSCS, D. Lemeunier Pdt Comité handisport Bretagne, J.E. Rouaux Pdt FFVV, Philippe de Péchy Pdt Comité vol à voile Bretagne (photo G. de Péchy).



Laurent Mourier, premier vélivole handi en Bretagne, star des médias (photo G. de Péchy)



Le témoignage d'Eric Deluy donne beaucoup d'espoir (photo P. Duchesnay).

Madame le Maire de Ploërmel, représentant également la Région Bretagne et se déplaçant elle-même en fauteuil, a été séduite par cette activité respectueuse de l'environnement, intégrant les jeunes (classe aéroplaneur oblige) comme les plus âgés et maintenant les personnes handicapées. Cela ne fait que renforcer sa volonté d'agrandir les infrastructures de l'aérodrome afin d'accompagner la croissance véluvole locale.

L'assemblée a été touchée par le témoignage d'Eric Deluy, président de la Commission Handiplaneur de la FFVV. Son parcours démontre tout ce que le vol à voile peut apporter en termes d'intégration sociale et même professionnelle pour les personnes handicapées.

Suite aux différentes interventions, une Convention de Développement du Vol à Voile Handisport en Bretagne a été signée entre les deux Comités régionaux, sous l'œil bienveillant du Président et DTN FFVV et du Directeur Régional de la Jeunesse, des Sports et de la Cohésion Sociale.

Malgré un fort vent de travers mais sous un grand soleil, Laurent Mourier, le premier vélivole handi en Bretagne, a décollé au treuil avec son instructeur Stéphane Esnault à bord de l'Handiplaneur devant les caméras de France 3.

Reportage à revoir sur
<http://tinyurl.com/France3HandiplaneurBretagne>

Perspectives

La motivation des différents partenaires laisse à penser que l'Handiplaneur régional rencontrera son public. Souhaitons qu'il devienne vite insuffisant et que nos clubs s'équipent de biplaces et de monoplaces adaptés.

D'ores et déjà, les collectivités locales via leurs offices de tourisme nous ont contacté pour ajouter l'activité handiplaneur dans leurs offres afin de mettre en valeur leurs territoires.

Preuve s'il en était besoin que l'intégration du handicap dans notre activité permet aussi de mieux intégrer le vol à voile dans la cité (et dans la campagne).

Philippe de Péchy
Président du Comité
Régional de Vol à Voile
de Bretagne



<http://www.planeur-bretagne.fr>

Réparations

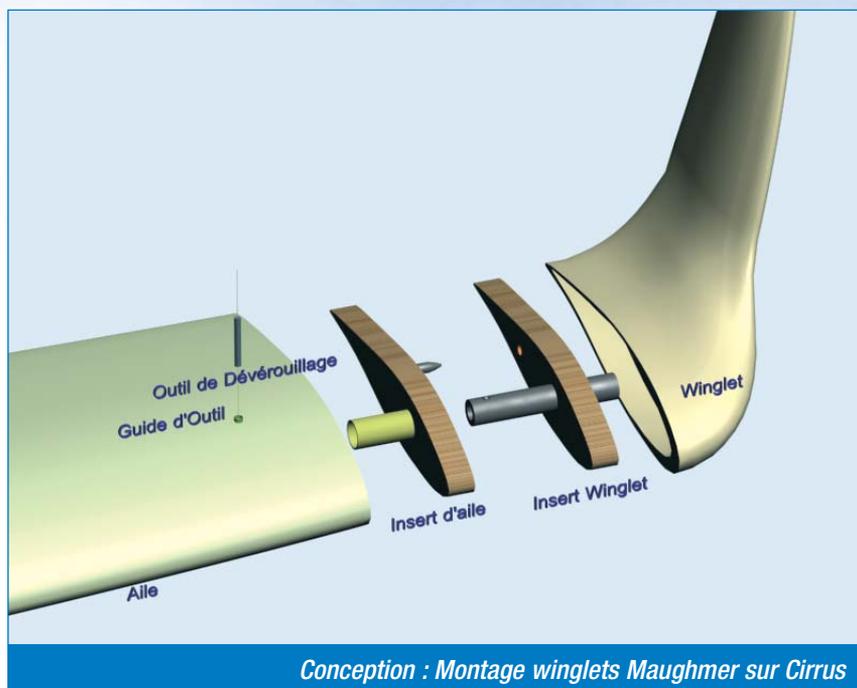
et modifications majeures ?... APDOA



Depuis la mise en place de la réglementation européenne et la création de l'Agence Européenne... EASA, les demandes d'approbation de réparation ou modifications majeures doivent être présentées soit par un Organisme Agréé de Conception, soit par un organisme ayant fait approuver son MANUEL DE PROCEDURES ALTERNATIVES A L'AGREMENT DE CONCEPTION.

La FFVV a donc suivi les démarches et s'est organisée pour obtenir l'approbation de son manuel APDOA, ce qui a été fait le 19 mars 2007 sous la référence AP 246. Ce qui permet à la FFVV de soumettre à l'approbation de l'Agence Européenne, des modifications et réparations classées majeures, après analyse et étude en s'appuyant sur les compétences techniques du CNVV et de l'ARAPA.

La Fédération Française de Vol à Voile a souhaité offrir ainsi à ses adhérents, la possibilité d'obtenir l'approbation et la certification pour les réparations et les modifications classées majeures dans la mesure où ils souhaitent les réaliser eux-mêmes - sous réserve évidente de compétences reconnues.



Conception : Montage winglets Maughmer sur Cirrus

Depuis cette date la FFVV est détentrice de deux Supplément au Certificat de type des CIRRUS (STC EASA.A.S. 03383) modification réalisée au CNVV par Jean-Denis Viriot, et des ASW20 F (DGAC-F 87) pour la mise en place de winglets, modification réalisée par Olivier Zémauli et François Bourgeon, deux modifications classées majeures !



Conception : Montage bielle de manonnier sur palonnier de Pégase

Quatre autres dossiers sont enregistrés et en cours d'étude au club de Beynes, dont des manonniers pour handicapés.

La prise en charge par la FFVV des Procédures alternatives à l'agrément de conception permet de constituer un point central de compétence, assurant un suivi et un contrôle des modifications et réparations majeures intéressant l'ensemble des clubs.



Marche à suivre

1 / Adresser à la FFVV, un dossier présentant le cas de modification ou de réparation qui nécessite, a priori, l'utilisation des procédures alternatives.

2 / Le responsable APDOA de la FFVV effectue un premier examen : Pour s'assurer de l'intervention nécessaire et décide de prendre en charge le dossier en lui donnant un numéro d'enregistrement qui sera la référence du dossier à présenter à l'EASA.

3 / Selon qu'il s'agisse d'une demande de réparation ou de modification le dossier sera adressé, pour étude, au CNVV ou à l'ARAPA, responsable de la conception de la réparation ou de la modification nécessaire.

4 / Le responsable de conception concerné suit alors les procédures prévues dans le Manuel APDOA, approuvé, de la FFVV qui comporte les analyses et études suivantes :

- Confirmation du caractère « majeur » de la modification ou réparation
- Validation de la procédure de conception
- Conformité à la procédure d'approbation
- Inventaire des documents de conformité
- Validation du dossier de réparation ou de modification

5 /

Le responsable de conception envoie au Responsable APDOA de la FFVV, le dossier de réparation/modification. Ce dernier vérifie la conformité du dossier aux procédures du manuel et adresse ce dossier pour approbation à l'EASA, avec les formulaires prévus en fonction du dossier concerné, et adresse au nom de la FFVV le formulaire qui va bien :

Form 31 pour les demandes d'approbation de réparation ou modification majeure.

Form 33 pour les demandes de Supplément de Certificat de Type si la modification l'impose.



L'entête de la FORM 31



Et ça coûte ?

Toute demande d'approbation à l'EASA est passible d'une redevance.

Pour chaque demande de STC la FFVV a dû payer 265 €, qui est refacturé à l'adhérent « bénéficiaire de ce STC ». Si la FFVV est amenée à engager des dépenses liées à une demande d'approbation, elles seront également refacturées, ce qui n'a pas été le cas jusqu'à présent.

Par ailleurs, la FFVV ayant payé à l'EASA la somme de 1803 € pour l'approbation de son manuel, une participation est demandée à chaque utilisateur de l'APDOA, au cas par cas...



En cas de besoin d'approbation de réparations, avant de se lancer dans cette démarche, essayons d'abord de voir si on peut l'éviter, en restant dans le domaine « mineur » ou en exploitant des données déjà approuvées, ou en s'appuyant sur les BS des constructeurs qui ont eu la sagesse de publier des BS fournissant les documents de référence - ce qui permet de faire un bon nombre de réparations majeures-courantes (!)

Ceci fera l'objet d'un futur article dans Planeur Info.

Jean Pierre De Loof
Vice Président FFVV
Maintenance et Navigabilité



L'altitude n'expose pas seulement à l'hypoxie, elle peut également provoquer des troubles liés à **la pression atmosphérique** :

Les barotraumatismes

Il existe dans l'organisme des cavités closes emplies d'air :

ce sont principalement les oreilles (de l'autre côté des tympanes), les sinus, les dents (spécialement après certains soins) et l'appareil digestif. Les poumons, ne sont quasi pas concernés puisqu'ils sont équilibrés avec la pression extérieure par les voies aériennes (nez, bouche, trachée).

En fait, tous les organes cités sont en communication avec l'extérieur, mais par des chenaux plus ou moins perméables et susceptibles de se boucher lors de certaines maladies banales.

Moins que la montée (à moins d'équiper son planeur de boosters à poudre), c'est la descente qui est dangereuse. La pression extérieure écrase les parois de ces régions du corps et peut entraîner des douleurs intenses qui compromettent alors le pilotage. La douleur condamne le vélivole à être piégé à haute altitude. Or chacun sait qu'il n'est pas toujours évident de conserver de l'altitude.

Cette différence de pression peut aller jusqu'à perforer un ou les deux tympanes. Cela est alors libérateur mais au prix d'une surdité d'un ou des deux côtés.

Sur le plan digestif, les douleurs sont possibles et peuvent être invalidantes mais seulement en montée. Le plus souvent, une solution naturelle se dégage, physiologiquement sans danger sauf en ce qui concerne l'amitié qui lie les pilotes d'un biplace.



D'autres problèmes liés à l'altitude se posent au vélivole.

Tout le monde sait que la température de l'air sec diminue de 1°C environ tous les 150 mètres pris en altitude.

Lors du briefing météo, l'ISO zéro donne l'altitude à dessus de laquelle la température extérieure sera négative.

En planeur et spécialement en place avant pour les biplaces, les pieds sont les plus exposés. Il se trouve qu'ils commandent la gouverne de direction...

Le froid et le vol à voile

La plupart du temps on a froid aux pieds, il est donc utile de se vêtir de façon adaptée. Des bottes de moto doublées de tissu respirant, les plus étroites, les plus lisses possible et souples aux chevilles, semblent être le meilleur compromis encombrement-efficacité.



Notez également l'existence de semelles chauffantes alimentées par des batteries fixées aux chaussures que vous portez.





Attention à certaines maladies comme le syndrome de Raynaud, ou certaines artérites. Elles peuvent être majorées par le froid. Pensez à interroger votre passager. **La lutte contre le froid fait uriner ! S'habiller chaudement, c'est moins uriner en vol.**

Danger du rayonnement solaire

Moins d'air au dessus, c'est plus de rayonnements soit l'équivalent d'une radio pulmonaire pour quelques grands vols. Mais aussi, plus de coups de soleil, plus de risque de cataracte ultérieure par photo traumatisme. D'où l'**importance de la protection des yeux** par des lunettes couvrantes, filtrant la totalité des UV (rayonnements Ultra-Violets), si possible teintées en couleur sombre (grade 3 en plaine ou 4 en montagne),



mais pas trop. **Surtout pas de verre polarisant** (illisibilité des appareils à cristaux liquides - loggers, GPS, vario électrique - irisations sur la verrière incompatible avec le principe « voir et être vu ») ni de verres « fantaisie » non conformes aux normes CEE.

Ne négligez pas l'importance de la protection de la peau et des lèvres surtout au début de la saison. Pensez au risque de cancers de la peau pour les sujets à peau claire.

Pensez également à un geste de courtoisie et de sécurité qui sera toujours apprécié : que votre tenue et votre coiffure soient peu volumineuses et de couleur sombre; votre instructeur ou le pilote qui est en place arrière y verra mieux. Sinon c'est un festival de reflets dans la verrière...

De toute façon, c'est mieux pour la sécurité anti-collision. 

Jean-Marie Alard



La liberté du choix

AERIAL Services Technologies

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



Stock important

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.



Rencontre junior franco-allemande 2010 : la fraternité en montagne



Le regroupement, fruit des relations entre le DAeC, la FFVV et avec le concours du CNOSF et de l'OFAJ, a eu lieu cette année à St-Auban, avec 10 jeunes Allemands et 8 Français, qui ont eu la possibilité de découvrir la pratique du vol à voile en montagne, dans les Alpes de Haute Provence du 27 juin au 10 juillet 2010.

Cette édition, au travers de notre passion commune (le vol à voile), a été encore une fois un lieu de compréhension mutuelle sportive et humaine entre les jeunes des deux nations : une vraie manifestation d'échange entre les cultures françaises et allemandes. Débutée le 27 juin autour d'un repas commun avec présentation de l'association accueillant les pilotes, l'activité vol a commencé dès le lendemain encadrée par des instructeurs permanents du CNVV et des renfort français et allemands venus cadrer le groupe, apportant la connaissance du terrain et du vol en montagne, et la « retenue » des plainistes devant un panorama impressionnant.

Les planeurs biplaces (DG1000, Duo-Discus, Janus) pilotés par Aurélien Durigneux, Gabriel Briffe, Klaus Zeter, Markus Geisen, Thomas Obst et Christoph Spank ont permis de reprendre les bases du vol en sécurité et des particularités du milieu montagneux, avant de nous laisser partir seuls à bord.

Si la météo a été assez propice la première semaine, les orages sont venus ternir un peu le paysage, avant une deuxième partie de stage plus « capricieuse ». Pas de vent Nord au menu, dont tout le monde

parlait tant... on reviendra !

La journée type débutait avec le petit déjeuner suivi du débriefing de la journée de vol précédente, puis point météo et mise en piste, préparation des vols vers 12 h après le déjeuner et la nuée de remorqueurs nous mettait en l'air rapidement, merci à eux.

Les vols se faisaient le plus souvent par groupes de trois planeurs alternant les nationalités, nous avons autant partagé en vol qu'au sol, relatant des impressions inoubliables après les vols, et les enseignements que nous en tirions pour mieux voler, ensemble.

La fin de journée se terminait par un petit rafraîchissement dans la piscine, histoire de bien dormir avant l'aventure suivante. Dans tous ces échanges, l'important était de se faire comprendre, qu'importe la langue utilisée.

Les vols en conditions thermiques nous ont permis d'atteindre 4 000 m d'altitude certains jours, de survoler le Briançonnais, les Ecrins, le fameux



“ Au total, 400 heures de vol cumulées, près de 25 000 km ”

« Parcours » à l'Est de Digne, les glaciers, les grands lacs comme Sainte-Croix, plus de 300 km en général dans la journée, le bonheur !

Tout cela sans négliger la surveillance de notre position, des dégagements, du maintien du local des zones possibles, des trajectoires entre planeurs, bien aidés de nos instructeurs et du FLARM, indiscutable en montagne.

Et puis, quels sensations de gravir aux pieds du Pic de Bure qui se dresse, les quelques milliers de mètres dans des pompes à plus de 5m/s pour atteindre le sommet et le survoler à quelques mètres ! On passe au-dessus de la crête, l'intensité diminue, on se détend, on pense à la meilleure façon d'utiliser toute cette altitude, le faire en groupe est d'autant plus intense... et ramène les pieds sur terre : respectons ces montagnes, elles méritent toute notre attention, notre méfiance et notre admiration.

Au total, 400 heures de vol cumulées, près de 25 000 km sur la campagne, les Astirs, LS1, Pégases, Libelles, Duo,... nous ont beaucoup donné, merci à ces grands oiseaux blancs.

Egalement quelques atterrissages en campagne, vers Seynes-les-Alpes, qui nous a gentiment (et plusieurs fois) accueilli, sans grand bobo sinon un peu de maturité dans la tête, et pour le bonheur de dépannages dans l'esprit de camaraderie franco-allemande.



Nous remercions tous les organismes qui ont permis cet échange, le CNVV pour son accueil, la FFVV et le DAeC pour l'organisation, l'OFAJ et le CNOSF pour son accompagnement, tous indispensables pour une rencontre unique en son genre.



Les planeurs de Challes, les Alpes au bout des ailes !

Niché au pied de la colline du Mont Saint-Michel, à deux pas de Chambéry, l'aérodrome de Challes-Eaux est idéalement situé pour le planeur. Les anciens ne s'y étaient pas trompés : ici, le planeur est roi et il est pratiqué depuis 70 ans sous toutes ses formes pour le plus grand plaisir des 350 membres du Centre Savoyard de Vol à Voile Alpin. Bienvenue chez nous !



100 ans d'aéronautique en Savoie

Si l'aérodrome a été inauguré en 1913, les premiers vols significatifs en planeur remontent à 1942, l'occupant ayant interdit toute aviation à moteur. Ce fut l'occasion de découvrir l'excellent rendement de la pente du Mont Saint-Michel et dès la première saison, le club local se plaça en tête des centres français en nombre de pilotes formés et d'épreuves réalisées.

À la Libération, les autorités décidèrent l'ouverture d'un Centre National de formation de moniteurs de « vol sans moteur ». Au fil des années, les missions du Centre glissèrent vers la formation Avion, réduisant le vol à voile à la portion congrue. Toutefois, l'Aéro-Club de Savoie, colocataire de l'aérodrome, continua à développer son activité planeur. Elle se renforça au cours des années soixante avec le retour des appelés de la guerre d'Algérie, puis en 1972 lorsque le club annécien voisin dut quitter l'aérodrome de Meythet. Les deux sections fusionnaient alors pour former l'actuel Centre Savoyard de Vol à Voile Alpin.

En 1976, le Centre National et ses nuisances sonores quittaient Challes-les-Eaux pour Grenoble-Saint-Geoirs et léguait au nouveau club des infrastructures exceptionnelles et une tradition pédagogique forte. Le CSVVA pouvait prendre son essor...

De l'école de début...

Depuis toujours, l'école de planeur est au cœur de notre projet associatif. Dès les années soixante-dix, le club embauche un moniteur permanent pour assurer l'instruction. En 1977, Pierre Pellier prend le poste de chef pilote et insuffle au CSVVA une dynamique de développement forte : un deuxième puis un troisième instructeur salarié sont recrutés, secondés par une trentaine de moniteurs bénévoles, un chef cuisto, un second de cuisine et une secrétaire.

La cantine et l'hébergement en chambre ou au camping sont appréciés par les stagiaires qui nous rejoignent de toute la France, de l'Europe ou de l'Amérique du Nord (oui, nous maintenons un quota de sympathiques Québécois!). Les 13 planeurs biplaces du CSVVA attendent nos élèves 365 jours/an, dès que le temps est de la partie.

Côté chiffres, le club réalise chaque année entre 10 000 et 12 000 heures de vol (selon la météo), accueille 50 nouveaux débutants et délivre jusqu'à 30 brevets. Le CSVVA se place parmi les tous premiers clubs de France, notamment pour ce qui est de l'activité des jeunes.



En famille, en solitaire ou avec votre club, vous êtes les bienvenus au CSVVA !

Les pilotes du club et l'équipe d'encadrement vous attendent de pied ferme pour vous faire découvrir la beauté du site et les possibilités de circuit qu'il offre. L'activité est assurée toute l'année, la belle saison s'étendant de Mars à fin Septembre. Ceux qui ne veulent pas trouveront leur bonheur avec les nombreuses activités que la région propose : patrimoine, lacs, balades en montagne, sports.

Rejoignez-nous vite le temps d'un vol, d'un stage ou d'une saison, les Alpes au bout des ailes ! 

Luc Guillot



... aux 1 000 bornes !

Le vol de performance n'est pas en reste. Ici, c'est tout l'arc Alpin qui déroule ses faces Est dès les premières heures de convection. Deux avions remorqueurs assurent les départs matinaux vers les pentes de Chartreuse ou des Bauges et il n'est pas rare de virer le Pont d'Aiguines, kilomètre 200, avant midi ! Dès lors, les Alpes chauffées à blanc par le soleil au Zénith s'offrent sur un axe Nord-Sud via le Briançonnais, le Val d'Aoste, le Valais, la vallée du Rhin... Au retour, les pilotes de Challes feront une incursion dans le domaine de jeu de nos amis romans et valentinois, sur les faces Ouest du Vercors.

Et ils sont quelques-un(e)s à scruter avidement les bulletins météo pour repérer LA bonne journée qui leur permettra de rejoindre l'Autriche et le Tyrol via l'autoroute à thermiques du Valais Suisse, sur les pas de Michel Guez (premier 300 km en 1971), Laurent Gathier (premier 500 km en 1974), Jean-Michel Garcin et Claire Luyat (premier point de virage autrichien en binôme en 1993, puis de nombreux vols remarquables pour Claire, dont le premier triangle de 1000 km en 1998 et son record toujours actuel de 1 280 km en 2003).

Nous saluons aussi les très beaux vols d'Alain Courtial, du regretté Henri Lamontagne et de bien d'autres qui profitent au quotidien du potentiel de Challes, en départ Faces Est ou au treuil.



Infos, tarifs, photos sur www.planeur-challes.fr

Le treuil, gage de pérennité

Abandonné dans les années 60, l'utilisation du treuil à Challes a été relancée en 1978, parallèlement avec le club d'Angers.



Nos 20 treuillards et nos deux treuils SAVHYDRO assurent aujourd'hui plus de 80% de nos décollages, soit plus de 6 000 treuillées/an. Ils nous permettent de maintenir une activité véliole soutenue mais discrète dans un contexte très urbain. Le treuil est donc un gage de pérennité pour la plateforme ; il est aussi un allié redoutable pour maintenir des coûts de formation raisonnables et accessibles au plus grand nombre.

40 planeurs

pour tous les vols à voile

Les hangars du CSVVA hébergent 40 machines, dont 13 planeurs privés banalisés qui profitent aux membres du club les jours d'affluence. Avec 13 biplaces (ASK13, ASK21, JANUS B/C/CE, ASH25), le CSVVA s'est constitué un parc idéal pour la formation de tous les publics, du débutant au pilote confirmé. Les 27 monoplaces accompagnent la progression des pilotes, saison après saison (K18, K6, Astir, Pégase, ASW20 F/FL/L/CL, LS6B/C/W18, Ventus 2C, Lak 17, ASW17).





Le MIDOUR III de Nogaro

L'aéro-club de Nogaro comporte depuis très longtemps une section constructeur amateur et avait déjà participé à la construction d'un Piel Béryl qui a été le premier avion remorqueur en CNRA et c'était quand même en 1986 !

En 1992/93 sur un projet de la FFVV pour l'ARF (Avion Remorqueur du Futur) nous avons démarré la construction d'un remorqueur à partir d'une aile de DR 300 modifiée avec de grands volets. Les Midour 2 et 3 ont bénéficié d'ailes conçues et faites à Nogaro.

Après plusieurs années de labeur pour quelques bénévoles de l'ACBA, le nouveau remorqueur Midour III vole à Nogaro depuis déjà 5 ans à la satisfaction générale des pilotes, des riverains et du trésorier du club pour les coûts d'entretien.

Le Midour III profite d'un nouveau fuselage et d'une verrière panoramique qui permet une excellente visibilité dans toutes les configurations de remorquage.



Il est équipé du classique moteur lycoming O 360 de 180 chevaux et d'un silencieux d'échappement conçu au sein du club.

Depuis 1 an, l'appareil est pourvu d'une hélice Duc à 5 pales d'un excellent rapport performance/silence.

Un train d'atterrissage à roues « tirées » de grandes dimensions améliore fortement le roulage sur pistes en herbe.

Avec tous les planeurs (Pégase, Duo ou Nimbus 4D) les perfos sont sensiblement supérieures à celles d'un DR400 et le roulage au décollage est plus court.



Pour plus d'infos, contact :
Dédé Malibos info@aeronogaro.com

**Sylvain Tabouriech**

16 ans, a été lâché le 15 juillet 2009, breveté le 9 mai 2010. Il a été formé à Vaumeilh sur TWIN Astir par Jean-Pierre Roos.

**Nicolas-Jean Bobbato**

16 ans, a été lâché le 2 mai 2009, breveté le 2 mai 2010. Il a été formé à Auch sur TWIN II par Gérard Cornu.

**Brice Jimenez-Roldan**

15 ans, a été lâché le 26 juin 2010 sur Twin Astir II. Il a été formé à Condom par Michel Baro.

**Quentin Manesse**

15 ans, a été lâché le 2 juin 2010, sur l'Aérodrome de Saint Quentin-Fontaine-Lès-Clercs sur ASK 13 par Jean-Pierre Henon.

**Pierre Guerci**

45 ans, a été lâché le 15 mai 2010, breveté le 27 juin 2010. Il a été formé à St Florentin sur ASK 13 par Raphael Renard.

**Fabrice Kistner**

16 ans, a été lâché le 21 juin 2009, breveté le 27 mars 2010 sur ASK 21. Il a été formé par Claude Dielenseger.

**Frédéric Alex**

Un jeune Norvégien en vacances en Corse passionné d'aviation et lâché après un mois de formation en ne volant que 3 fois par semaine ! A 16 ans, il a été lâché le 10 août 2010 en Corse à Ghisonaccia sur planeur Marianne. Instructeur : Philippe Legendre.

air, triporteur

**Martin Ecarlat**

15 ans, a été lâché sur Alliance 34 le 20 février 2010 avec un décollage au treuil du terrain de la Ouenghi, Nouvelle-Calédonie. Il a été formé par Etienne Ged.

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



info@ffvv.org

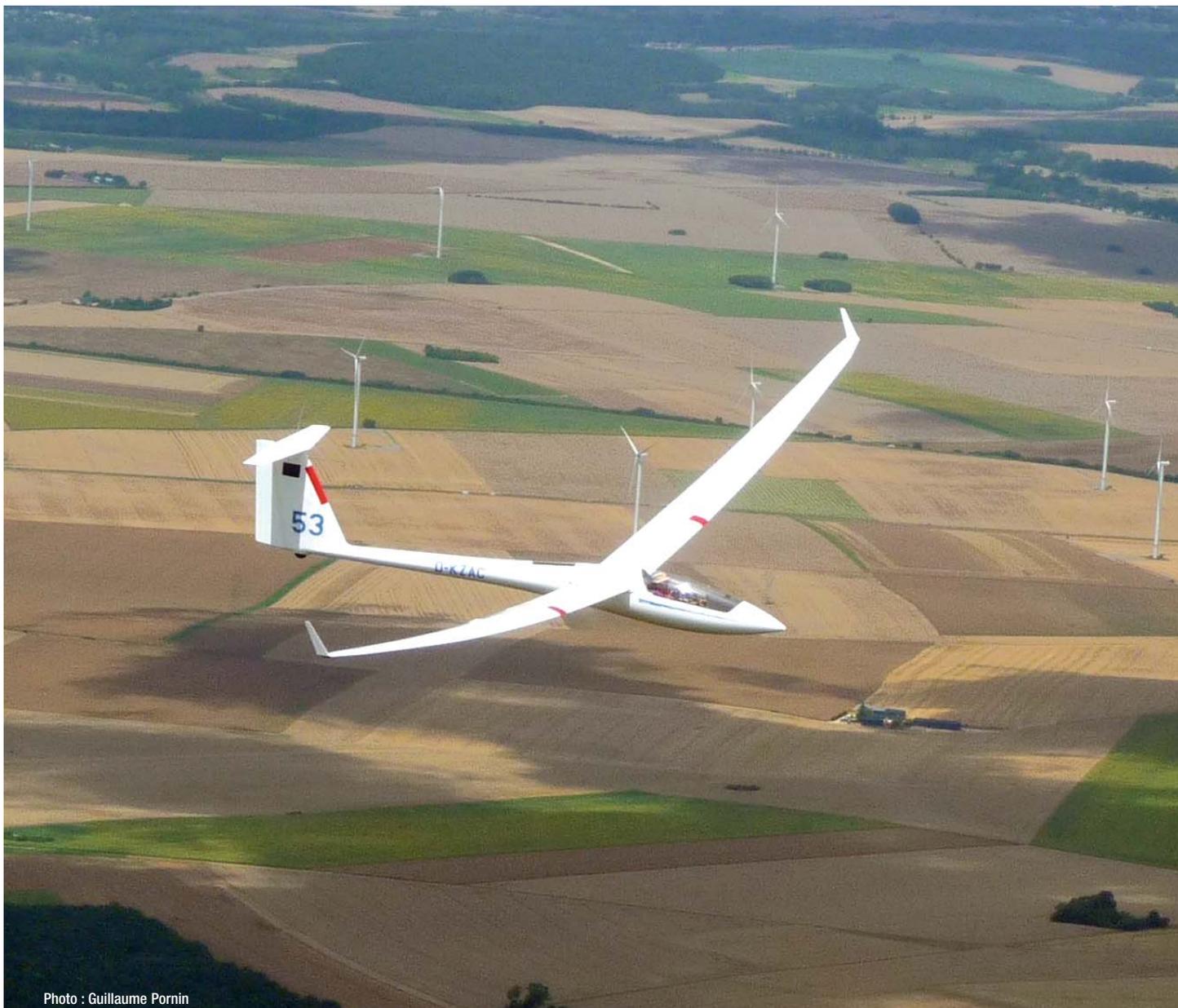


Photo : Guillaume Pornin



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



Tenez-vous informés :
pensez à vous abonner lors
de votre prochaine licence !