

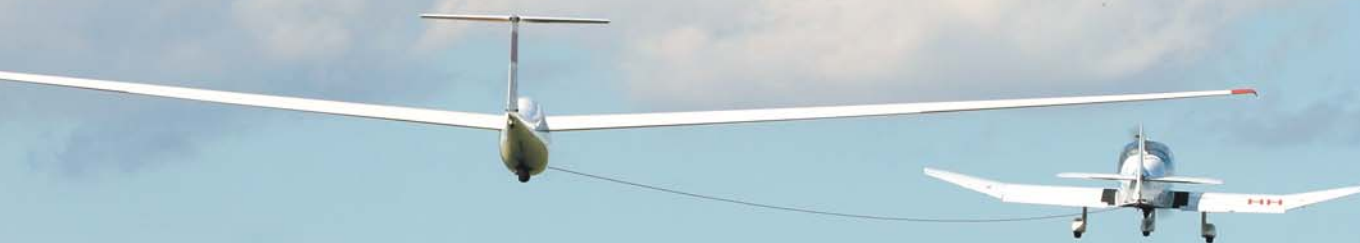
PLANEUR

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

NUMÉRO 31 • NOVEMBRE 2010



Inauguration pôle Espoir au CNVV



au sommaire



- 2 News**
- 6 Commission** Sécurité
- 7 Sécurité**
- 8 Développement**, le point d'étape, un an après !
- 14 Voltige**, Championnats de France Voltige à Saintes
- 15 Handiplaneur**, anniversaire du K21
- 16 Le groupe l'Air** fête ses 80 ans
- 18 Matériel**, coup de jeune pour l'ASW20
- 20 Médical**, l'épisode 3

en couverture

Trombin'Air



Planeur Info N° 30
en page 11 article
« HandiPlaneur à Vinon »
les photos sont de Marco
Sparaco, nous l'en remercions.



**Pôle espoir
au CNVV**

11 à 13



Jean-Emile Rouaux
Président de la FFVV

Plus de temps forts et moins de temps morts

La journée porte ouverte « Ca plane pour elles » organisée par une trentaine de nos clubs le 27 juin a été un véritable succès. Près de mille femmes – plus que le nombre de nos licenciées féminines – ont découvert notre sport et fait un vol d'initiation ! Cela doit nous rassurer sur le caractère attractif de notre loisir mais il nous reste à transformer l'essai en permettant à celles qui nous ont rejoint de trouver leur place au sein de nos associations.

Plus généralement, nous devons adapter nos modes de fonctionnement pour permettre une meilleure intégration des nouveaux licenciés qui, je le rappelle, viennent toujours aussi nombreux chaque année. Ainsi, si nos clubs se révèlent bien organisés pour une pratique de passionnés, ils sont trop souvent éloignés des attentes de ceux venant simplement découvrir une activité aéronautique.

Le Comité Directeur de la FFVV, réuni en séminaire, a analysé les aspirations des pratiquants dans différents sports ou activités de loisirs. Nous vivons une époque où le temps dédié à ces pratiques doit être optimisé. En effet, nos concitoyens ressentent un manque de temps leur donnant l'impression d'évoluer dans une société qui va de plus en plus vite. Ces ressentis influent sur nos modes de vie et entraînent une exigence de qualité et un refus des temps morts.

Fin l'époque où attendre toute une journée pour effectuer un vol de quelques minutes était considéré comme « normal ». Cette exigence de « plus de temps forts et moins de temps morts » est un véritable challenge pour le vol à voile. Notre activité est consommatrice de temps et ne pourra jamais se résumer à un rendez vous à horaire fixe pour une leçon de planeur, il nous faut donc optimiser le temps passé sur le terrain par un débutant. Ne pas s'engager dans cette voie continuera à nous faire perdre des licenciés pour qui le plaisir du vol sera gâché par des périodes d'inactivité beaucoup trop longues. Certains clubs offrent déjà la possibilité de pratiquer sur une demie journée, allons plus loin et organisons la double activité. Pour cela le simulateur nous apportera beaucoup en permettant, à faible coût, de préparer le vol, de le rendre plus profitable tout en optimisant le temps consacré à son loisir. Plus de vingt cinq simulateurs développés par la fédération ont déjà été commandés par nos clubs, beaucoup de temps forts en perspective !

Concernant votre revue fédérale « Planeur Info », des évolutions qualitatives sont prévues en 2011, notamment une parution trimestrielle et un espace dédié à la vie de vos clubs. Je vous invite donc à participer à sa rédaction, et vous souhaite de très bonnes fêtes de fin d'année !



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 Négais.
Photos : FFVV. (Couverture : source ANEG)
Design & Impression : Agence Mageral & Associés
Tél. 01 47 25 35 25 • www.mageral.fr
Imprimé en France à 3 200 ex. - **Crédit photos :** FFVV.
© Tous droits réservés. 11.2010

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



La fête pour découvrir le Vol à Voile

La Section des Sports Aériens Chartres - Orléans de l'Aéroclub National du personnel des industries Electrique et Gazières (ANEG) a organisé les 11 et 12 septembre sur l'aérodrome de Orléans - Saint Denis de l'Hôtel, une manifestation aérienne destinée à faire découvrir tous les sports aériens aux électriciens, gaziers et leurs familles.

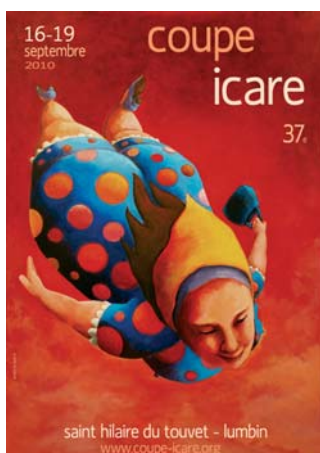


En collaboration avec les Planeurs d'Orléans, des baptêmes en planeur et motoplaneur ont été réalisés tout au long du weekend. Deux biplaces et un motoplaneur de l'ANEG étaient venus renforcer le parc des Planeurs d'Orléans. Les appréhensions se lisaient sur quelques visages lorsque la verrière du planeur se refermait. Après l'atterrissage les sourires montraient toute la satisfaction des participants aux vols de découverte. Grâce à l'exposition « Vu du Ciel » aimablement prêtée par la FFVV, les familles ont pu s'informer sur les métiers aéronautiques et la pratique du vol à voile.

Le partenariat entre les Planeurs d'Orléans qui ont assuré toute la logistique et l'ANEG chargée de l'organisation a permis à de nombreuses personnes de découvrir le Vol à voile et a montré la grande solidarité du monde vélivole. Un grand merci à tous les bénévoles du Comité d'Entreprise et des Associations qui ont contribué à la réussite de cette fête.



Alain Avol



La Coupe Icare s'est déroulée du 16 au 19 septembre 2010 à Saint Hilaire du Touvet (38).

A cette occasion Aurélien Durigneux (CNVV) et Cyril Lemerrier (Chambéry) ont proposé une démonstration de voltige aux commandes d'un Fox et d'un Swift devant plus de 40 000 spectateurs.
www.coupe-icare.org

Migration à Pont-Saint-Vincent (54)

En projet depuis de longues années, la migration du club est maintenant en cours sur le plateau Sainte-Barbe. L'équipe des bénévoles, resserrée autour de son président Joseph Bocciarelli, a entamé la transhumance vers les nouveaux bâtiments construits en partenariat avec le SIVU local. Ouverture officielle pour bientôt...



Laurent Mourier

a été lâché solo le 10 octobre 2010. Il est le premier vélivole handi breton à voler de ses propres ailes.

Son instructeur Gérard De Pèchy du club de Rennes était très fier.



Découverte du Vol à Voile à Neuves-Maisons

A l'occasion du forum des associations 2010 le 26 septembre dernier, le club de Pont-Saint-Vincent, actuellement en pleine transhumance, a présenté son activité, faisant découvrir la pratique du planeur.

Rendez-vous a été donné à l'ensemble des visiteurs pour l'ouverture des nouvelles installations de leur club en début de saison prochaine.



La liberté du choix

AÉRIAL Services Technologies

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

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

(Parachutisme, avion, planeur, ULM et autres)

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

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

Plus de 25 ans d'expérience

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



Stock important



Plus de 25 ans d'expérience





News



Du Vol à Voile

« Un club de vol à voile à moins de 1h de chez vous »... Voilà un slogan sympathique mais inexact pour les habitants du Finistère, à plus de deux heures du premier terrain vélivole. Les clubs bretons, Rennes et Ploërmel couvrent l'Est de la région ... Alors pourquoi pas un troisième club au Far West? Il y avait bien une activité planeur à Brest jusqu'en 1967, et aujourd'hui les planeurs des clubs bretons tournent de temps en temps des points de virages comme la Pointe du Raz, le port de Brest, ou Trefeuntec, berceau du vol en planeur grâce à Jean-Marie Le Bris.

Avec quelques copains vélivoles habitants Brest et Quimper, soutenus par le Comité Régional de Vol à Voile de Bretagne et la FFVV, l'idée germe doucement : pas simple, entre la météo et l'espace aérien truffé de classe D voire P...

Allez, on se lance ! Début 2010, nous décidons d'organiser une semaine de démonstration sur la plate-forme de Guiscriff disposant d'une piste de 1500m à 30 km à l'est de Quimper. Cet aérodrome est géré par un SIVU (groupement de 6 communes) : nous exposons notre activité aux élus et notre projet reçoit un accueil enthousiaste. Une activité abordable, écologique et tournée vers les jeunes, cela colle avec leurs objectifs de développement de la plate-forme. Ce terrain, aujourd'hui utilisé uniquement par l'aviation de tourisme est certes sous une classe D à 2500 pieds AMSL mais seulement à 1 heure de route de Brest et 40 minutes de Quimper. Ce sont plus de 300 000 habitants qui ne sont que peu drainés par le club de Ploërmel, trop éloigné.

Début septembre 2010, grâce aux conseils techniques de Yves Blondé, pilote inspecteur de l'Aviation Civile Ouest, nous obtenons l'accord de la préfecture pour organiser une manifestation aérienne de faible importance sur l'aérodrome de Guiscriff-Scaër du 11 au 19 septembre 2010.

Le comité régional met à disposition le Janus, l'ASK 21 Handisport et son dynamique animateur, Stéphane Esnault. Egalement Dynamic, le remorqueur ULM de «Chaque nouveau Développement», dont la simplicité de mise en œuvre (occupation de la piste, essence



en Cornouaille ?

auto) et le silence sont déterminants pour faire bonne impression. L'objectif est de tester la plate-forme, et de faire découvrir le planeur au plus grand nombre. Avec une communication minimale, nous avons réalisé plus de 150 vols et dont 100 vols d'initiation, ce qui est très encourageant sur le potentiel d'attraction de notre activité! Parmi nos passagers : une vingtaine d'élèves du Lycée de Gourin, qui pourraient être la première promotion d'une « classe aéroplaneur » dont le proviseur est déjà convaincu des atouts éducatifs de l'activité, également vingt personnes de l'Aviation Civile Ouest via leur CE, des pilotes avions et ULM des clubs alentours, des modélistes et parapentistes...

Un succès total, aidé par une météo fumante (comme toujours en Bretagne !) : 9 journées de vol consécutives, des varios à 3 mètres et des contrôleurs qui nous ont accordé des clairances sans soucis, même pour le K21 non équipé de transpondeur... Et surtout une vue magique sur la côte bretonne, de l'île de Groix à la Rade de Brest, et sur le Massif Armoricain ! La réussite est aussi due aux nombreux véli-bénévoles bretons venus aider dans la bonne humeur, en accueillant, pilotant, remorquant, poussant sur les planeurs et expliquant à nos passagers la magie du vol sans moteur.

Et après ?

Devant l'engouement ressenti, tant par les vélivoles que par les nombreux néophytes conquis, les idées fusent autour des repas communs au camping local : « et si on se lançait ? ». On fait le compte des points forts et des points durs, et la balance penche largement du bon côté. Ça tombe bien, l'automne arrive. Nous aurons le temps de poser sereinement les bases de la future association, et de lever les obstacles matériels et réglementaires qui nous permettront de démarrer. Nous espérons voler dès le printemps prochain avec une activité « formation » sur un mois, qui permettrait de lâcher les premiers nouveaux vélivoles, puis une activité régulière en 2012. L'aventure ne fait que commencer !



Sécurité

le mot de la Commission



La Commission Sécurité en partenariat avec les cadres fédéraux et tout particulièrement le CNVV a lancé des campagnes thématiques tel que : le vol en montagne, le décollage au treuil, les réunions sécurités, le retour d'expérience, etc. Même si ces campagnes permettent de sensibiliser les pilotes, celle-ci sera toujours moins efficace que les messages délivrés par l'instructeur.

Acteur essentiel de notre mouvement, dans la formation, et tous les jours dans la vie de nos clubs, il va transmettre, au cours de la pédagogie initiale, les bonnes ou mauvaises habitudes. Doit-il être champion ? Certainement pas, il doit être rigoureux et connaître les bases essentielles du pilotage.

Revenons sur le retour d'expérience, Nous l'avons voulu plus accessible dans sa consultation, et dans sa rédaction et favoriser, ainsi, une culture que nous devons développer dans notre mouvement.

Il nous faut surpasser nos barrières psychologiques et accepter de faire une auto-analyse sur la situation qui nous a amené à avoir peur. Ce sont ces situations, qui n'aboutissent pas à un accident, qui doivent enrichir notre connaissance du facteur humain.

Sur ce point l'instructeur est aussi un acteur incontournable du comportement futur du pilote. Le débriefing, après le vol, doit être l'occasion d'une auto-analyse du vol par l'élève. Ces retours d'expérience doivent être les bases de l'évolution de notre pédagogie. Sans cette participation notre approche pédagogique ne peut évoluer sur le facteur humain.

A compter de sa mise en ligne en mars 2010 sur le site fédéral dédié à la sécurité, le process REXVaV nous permet de recenser 37 événements liés principalement à des incidents et quelques accidents. Ce bilan relativement prometteur comparé au résultat quantitatif du REC vol à voile lancé par le BEA en 2000 (60 événements en 8 ans) ne peut que nous inciter à poursuivre.

Au cours du séminaire sécurité qui s'est déroulé le 30 octobre dernier au CNVV les participants eux-mêmes ont mis en avant l'intérêt de cette démarche associée à sa diffusion lors des briefings matinaux indispensables dans les clubs.



Sécurité

<http://securite.ffvv.org>



N'oublions jamais que les incidents sont un énorme puits éducatif et nous ne pouvons pas nous permettre de passer à côté. Mais pour en profiter, il est important que les pilotes soient mis en position de raconter leurs situations critiques d'une façon simple et **sans conséquences disciplinaires.**

L'internet y est un outil formidable. Nous vous rappelons le mot de passe d'accès, aspres ou ASPRES et à vos claviers... **car si nous diminuons les incidents, nous diminuerons les accidents, bons vols à toutes et à tous.**

planeurs, remorques et accidents



Cas réel, arrivé dans mon club, il y a quelques années : un planeur dans sa remorque, tirée par une voiture, a eu un accident : conducteur et passager indemnes mais voiture et remorque HS.

Quant au planeur, il était tellement abîmé que la réparation coûtait aussi cher que sa valeur d'occasion soit 22 000 euros. Et ce n'était qu'un pégase ! Je ne parle pas du temps perdu et des vacances, du stage ou du concours gâchés.

La cause présumée d'accident :

Un monospace ou camionnette, en dépassant l'atelage, a engendré des oscillations qui ont été amplifiées par le passage d'un deuxième véhicule. Malheureusement, un cas qui arrive de temps en temps puisque, d'après l'ANEPVV, dans les 5 dernières années, 5 planeurs français ont été cassés plus ou moins fortement sur la route.

Ce cas était, pourtant, déjà arrivé dans mon club. A cette époque, je m'étais intéressé au problème et j'avais trouvé une solution chez les marchands de caravane : les anti-lacets.

Quand je suis devenu propriétaire d'un planeur, j'en ai installé un immédiatement sur ma remorque et j'ai constaté son efficacité sur les milliers de kilomètres que j'ai effectué depuis.

A la suite de l'accident précité, le club a décidé d'équiper toutes les remorques du club avec une obligation identique pour les propriétaires (on a eu une remise pour cet achat groupé). Depuis, tous les conducteurs ont pu apprécier, comme moi, le plus de l'anti-lacet.

Je ne peux que conseiller aux clubs ou aux propriétaires d'en faire autant car compte tenu du coût d'un planeur équipé, surtout si vous l'achetez neuf, le coût d'un anti-lacet, est dérisoire par rapport au total; on le trouve à partir de... 229 euros.

Comme le Flarm, l'anti-lacet ne garantira pas le zéro accident mais il pourrait diminuer le nombre d'accidents routiers s'il se généralisait.

Sauf erreur, il y a 3 modèles chez 2 fabricants.

- 2 modèles qui possèdent 4 pastilles de friction (cela rajoute un pseudo effet de répartition de charge).
- 1 modèle qui possède 2 pastilles de friction (anti-lacet 'pur') ; c'est celui que je possède et il est valable pour des remorques de poids inférieur à 1300kg. (Voir photo ci-dessus).

Pour l'installer, on démonte la tête de lapin tenue par 2 boulons et on remonte l'anti-lacet avec 2 boulons ; c'est tout. 

Jean-Pierre Petit

**SURTOUT PAS DE GRAISSE
SUR LA BOULE pour son utilisation.**

Un mode d'emploi a été installé à l'avant de toutes nos remorques. D'autres renseignements, n'hésitez pas : jeanpierre.petit@free.fr



Développement



« VU du Ciel » le point d'étape un an après...

Près d'une année s'est écoulée depuis les Rencontres Fédérales du Développement de fin 2009, et cette période a été très active et fort productive pour notre mouvement.

Ces rencontres avaient été l'occasion d'échanger avec la quasi-totalité des clubs, leurs dirigeants et membres actifs, sensibilisés par les problématiques du développement.

A cette occasion, des approches avec des outils d'accompagnement très concrets avaient été présentés.

Rappelons en résumé qu'il s'agissait sous le vocable de « Vu du Ciel » de proposer au travers de quatre volets, à la fois une démarche et des outils permettant aux clubs de se mettre dans un processus visant à « faire connaître », « faire découvrir et essayer » et « faciliter la pratique ».

Le tout sous tendu par une retombée générale permanente : « aider à se légitimer et à s'ancrer localement ». En un mot, s'inscrire dans une démarche pérenne de redéveloppement, sachant

que nos moyens sont souvent limités et que nos énergies disponibles sont déjà fort occupées aux indispensables tâches techniques et responsabilités liées à notre activité de vol.

Cette démarche pouvait parfois apparaître conceptuelle au début, c'est bien compréhensible. Mais nombre de clubs se la sont maintenant complètement appropriée, même plus rapidement que prévu et ont commencé à la mettre en œuvre avec succès.

Nous l'avions déjà dit, cela confirme d'une part la très grande attente et réceptivité des associations sur les problématiques du développement et d'autre part que la démarche avec les outils proposés et les partenariats associés à Vu du Ciel sont perçus comme accessibles et adaptés.

Le premier volet « Les métiers Vu du Ciel »

Conçu en étroite partenariat avec Aireemploi, organisme constitué sous l'égide du GIFAS, de la FNAM, et de l'Armée de l'Air, il permet d'inter-

venir en tant que correspondant dans les établissements scolaires pour apporter une information et sensibiliser aux métiers de l'aérien les élèves.



Les conditions préalables de formation et de labellisation auront été satisfaites par 76 associations d'ici la fin 2010 avec 133 intervenants formés. Les interventions se font principalement dans les lycées mais aussi dans des collèges et des établissements d'enseignement supérieur.

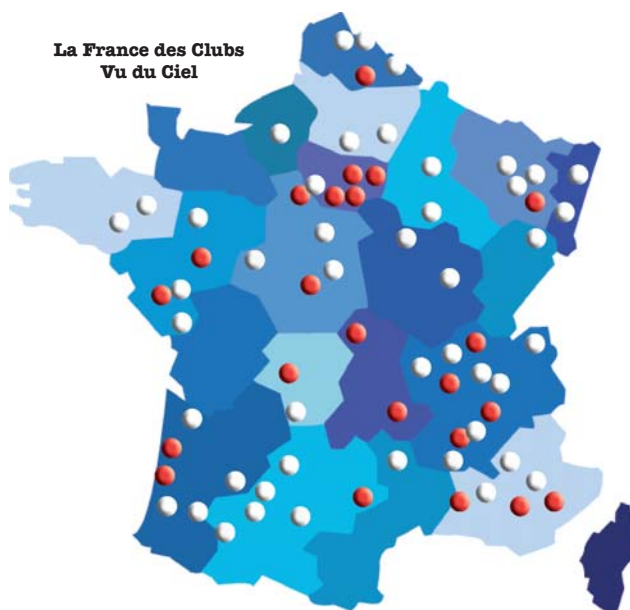
Nos partenaires sont très favorablement impressionnés par l'implication, la motivation et la capacité de transmission de la passion aéronautique des vélivoles de clubs auprès des jeunes. Nous le percevons, mais cela confirme que notre mouvement possède en son sein un formidable capital humain à valoriser !

Soulignons que comme dans toute démarche nouvelle, elle nécessite, après l'étape de formation, de la méthode et une certaine rigueur de restitution pour la qualité attendue de nos interventions.

Pour cela, les clubs peuvent compter sur l'appui des CTN, des cadres fédéraux et des « relais régionaux » constitués d'autres vélivoles pour leur faire partager leur expérience et aider à la mettre en œuvre avec succès.

Nous avons parlé de « l'effet viral... » la carte de France le confirme. Cet effet se manifeste entre les clubs, comme par les retombées auprès des responsables d'établissements qui viennent solliciter le club de vol à voile de leur région.

**La France des Clubs
Vu du Ciel**



- Clubs avec actions réalisées
- Clubs avec actions programmées

Si l'on ne peut bien sûr pas encore mesurer à ce stade les retombées numériques, parlez avec les clubs qui ont déjà pu valoriser leur démarche auprès des responsables de collectivités locales et d'élus régionaux : les résultats concrets sont bien au rendez-vous, confirmant ainsi l'impact attendu en terme de nouvelle légitimation.

Les autres volets

La démarche du plan « Vu du Ciel » s'inscrit dans la durée avec la réalisation d'autres volets qui s'enchaînent logiquement et chronologiquement.

« Les Classes Vu du Ciel »

Cette seconde étape consiste à valoriser les contacts établis avec le corps enseignant lors du volet « métiers » en leur proposant d'utiliser le vaste réservoir de ressources dont dispose le club de Vol à Voile pour développer des applications de cours. C'est aussi l'occasion de nouer des contacts de proximité avec les jeunes au sein du club.



Pour venir en support, la Commission Développement travaille activement sur d'autres outils innovants. Ils seront dynamiques, interactifs et créatifs... mais attendons de les découvrir à la prochaine A.G. fédérale !

Les « pôles d'initiation aéronautique »

Afin de faciliter la pratique de découverte et rendre la formation initiale plus productive, la formulation des « Ecoles Françaises de Planeur » (E.F.P.) est désormais élaborée et peut être mise en œuvre.

Elle sera proposée à tous les clubs souhaitant bénéficier des retombées d'une labellisation. Une communication spécifique sera faite sur ce concept.

Dans ce contexte, des facilités permettant la mise en place d'instructeurs professionnels saisonniers auprès de clubs primo-employeurs sont proposées.



Développement



Les « Aéro Job's »

S'agissant d'aéronautique, la dimension économique est une réalité qui s'impose, même si le planeur est la pratique aérienne largement la plus accessible, et même si des efforts importants sont entrepris par les clubs avec des résultats parfois significatifs.

Le concept des « Aéro Job's » consiste à procurer des ressources financières aux jeunes par le fruit de leur propre travail en les parrainant auprès d'employeurs locaux du secteur privé ou public. Il s'agit d'une véritable contribution à la dimension d'accessibilité économique, un pied à l'étrier vers le monde du travail. Les démarches entreprises par certains clubs rencontrent une très grande réceptivité de la part de partenaires employeurs. Au delà, c'est aussi une opportunité d'élargir l'ancrage local.



Un point sur les simulateurs fédéraux

Certains ont eu l'opportunité de le voir le prototype « OO » cet été et la production a été lancée. Là éga-

lement, la réponse des clubs a été forte puisque près de 30 simulateurs biplaces sont commandés à l'issue du premier groupage. Au total, ce sera environ 50 clubs français qui utiliseront l'outil, soit en propre, soit dans une première étape de façon mutualisée via leur comité régional.

Notons que deux comités régionaux ont décidé d'équiper tous leurs clubs (Lorraine et Aquitaine). Ils seront employés à la fois comme outil d'aide à la formation et pour l'animation. Un guide méthodologique sera développé pour rendre leurs utilisations efficaces comme outil de formation, favorisant la réduction des durées et des coûts.

D'autres dispositions feront l'objet de communications comme le Service Civique pour les associations.

Le développement sera le résultat de la synergie de l'ensemble des contributions apportées par toutes les commissions et structures fédérales, ainsi que par les clubs.

Joël Denis,
Président Commission Développement,
Vice-président FFVV,





un pôle Espoir au CNVV



Le 23 septembre dernier a eu lieu l'inauguration du pôle Espoir de la Fédération. C'est la concrétisation d'une des actions de la nouvelle politique sportive impulsée par la DTN. C'est ainsi que dorénavant, tous nos pilotes se voient proposer un parcours sportif cohérent, de la participation à des stages de détection dès la formation campagne réalisée, jusqu'au plus haut niveau de l'élite.

Validé par le Ministère de la Santé et des Sports, le Parcours de l'Excellence Sportive de la FFVV (notre politique sportive) a permis la création de ce pôle espoir. C'est un « signal fort » envoyé par notre ministère alors même que de très nombreux pôles Espoir sont fermés dans d'autres disciplines. Nous y voyons la reconnaissance et le soutien à notre politique sportive.

talents disposent des meilleures chances de préparation aussi bien dans le domaine sportif que pour réussir leurs études ou formations professionnelles.

Un pôle Espoir requiert de l'exigence et de l'exemplarité. Outre l'assiduité et le sérieux demandés lors des entraînements en vol, de préparation phy-

Le pôle Espoir est un « maillon » supplémentaire dans les moyens mis en place afin que des jeunes



sique et mentale, nos jeunes pilotes doivent avoir un comportement exemplaire et porter prioritairement leurs efforts sur la réussite de leur parcours universitaire. Bien entendu, la qualité de l'encadrement retenu et les consignes données démontrent que le maître mot reste la SÉCURITÉ.

Je tiens à remercier nos élus du comité directeur de la Fédération qui ont accepté que nous propositions au ministère de créer cette structure et qui nous ont soutenus dans nos efforts.

Que l'ensemble de notre mouvement soit convaincu que les jeunes sportifs du pôle ainsi que l'encadrement auront à cœur de mener à bien cette nouvelle aventure.

Hervé Perrin
DTN



Le premier entraînement du pôle Espoir a eu lieu le 11 septembre dernier. La création de cette structure résulte d'un travail de réflexion et de structuration du projet puis d'information et de sélection des candidats conduit depuis 1 an déjà.

L'inauguration du 23 septembre est venue matérialiser le début de cette aventure devant 85 personnes représentant les institutions partenaires et le mouvement vélivole.

Les 7 candidats retenus ont entre 18 et 23 ans, viennent des 4 coins de la France et habitent désormais à Marseille, Aix en Provence ou Manosque.

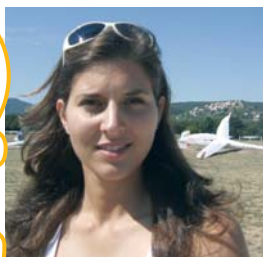
Ils s'entraîneront au CNVV tous les samedis et dimanches (sauf de novembre à janvier) sous l'autorité de l'un des cadres du pôle Espoir.

Des regroupements seront également organisés sous forme de stages lors des périodes de vacances universitaires.

La semaine sera consacrée prioritairement aux études mais aussi à la préparation physique, mentale et au suivi médical si nécessaire.

La Fédération Française de Vol à Voile sera aidée sur ces points par le CREPS PACA avec lequel elle a signé une convention de partenariat.

Un programme bien chargé attend donc nos pilotes pour cette année et les premiers bilans de septembre et octobre laissent penser que ces derniers sont prêts à relever le défi...



Soline Waisblat

*Premières impressions :
" Déjà sept week-ends*

d'entraînement à St Auban qui se sont déroulés dans une très bonne ambiance, et bonne météo. Des conditions optimales sont réunies pour notre formation : nous sommes très bien encadrés par les instructeurs, les vols sont longuement briefés et débriefés. Nous sommes tous très motivés et attendons avec impatience la suite du programme ! "



Adrien Henry

Le Pôle Espoir est une chance extraordinaire! Il me rapproche de ma passion tout en spécifiant l'entraînement, chose que je n'avais jamais pu expérimenter autrement que seul auparavant. L'ambiance est super puisque nous nous connais-

sions presque tous, et, forcément, avec un cadre aussi géant, le sourire est plus facile! L'aérologie si bonne des Alpes du Sud nous garantit un entraînement aussi régulier que possible, et je ne doute pas que les 150 heures de vol annuelles seront réalisées aisément. Or d'après mon expérience aux derniers championnats du monde junior de Räyskälä, ce rythme de vol est le strict minimum d'entraînement nécessaire à une réussite sportive viable (15 jours de régularité, ce n'est vraiment pas la même chose que 7). Et finalement, l'activité physique organisée au CREPS d'Aix non seulement fait du bien (mais à petite dose seulement hein!?), mais favorise de plus la cohésion du groupe.



François Caffa

Non seulement nous avons la chance de voler sur l'un des plus beaux « spots » de vol à voile du monde, au CNVV, mais également celle d'être encadrés et entraînés par les instructeurs les plus qualifiés de ce milieu. Les vols

sont tout aussi intéressants les uns que les autres, (ondes, pentes, thermique pur...) et nous en apprenons beaucoup chaque week-end. L'objectif n'est pas de réaliser des circuits de distance mais plutôt de vitesse. Les premiers week-ends au pôle sont consacrés à la reconnaissance des environs, pour pouvoir être d'attaque dès le début de saison prochaine. L'ambiance au pôle est excellente, et un véritable groupe se forme entre nous. Nous pouvons concilier étude et passion pour le vol à voile, ce qui est idéal selon moi.



Amélie Audier

C'est une opportunité incroyable, un projet que d'autres jeunes pilotes

avant nous ont attendu, et dont nous pouvons bénéficier a présent ! L'encadrement par les entraîneurs et membres de l'équipe de France va booster notre progression. Ils nous apportent des explications et des conseils rendant nos expériences de vol beaucoup plus constructives. Nous avons aussi la chance de bénéficier d'un suivi avec des préparateurs physique et mental du CREPS d'Aix en Provence - Marseille. L'ambiance au pôle espoir est très bonne, on forme une équipe de jeunes tous très différents réunis par la même passion, et on se complète bien. Le cadre est magnifique et nous avons eu beaucoup de chance avec la météo jusque là. Chacun des vols a été très intéressant et instructif!



Hugues Colin

C'est le lieu où un groupe de jeunes se retrouve pour progresser, de par les interventions des "grands frères", dans la bonne ambiance et dans un cadre exceptionnel.



Antoine Lucas

L'organisation est au top, les entraîneurs très performants, le cadre idéal et la bonne ambiance est au rendez-vous. Le nombre d'entraîneurs étant élevé, cela permet ainsi d'avoir un avis différent sur plusieurs

techniques de vol et de diversifier les méthodes Les pertes de temps entre la mise en piste et le décollage sont en nette diminution suite à une réorganisation du temps.



Vincent Garnier

Très heureux d'être intégré dans une telle structure. La météo sympathique de cette fin de saison, nous a permis de découvrir de nouvelles situations chaque week-end depuis notre entrée au pôle. Nous sommes encadrés au sol et en vol par des ins-

tructeurs et des membres de l'équipe de France qui nous accompagnent avec beaucoup de pédagogie et de sympathie. Notre suivi et notre préparation physique et mentale qui sont assurés par le CREPS d'Aix est selon moi une chance et un plus indéniable qui, je pense, permettra de faire de nous des sportifs complets et aboutis.



Championnat de France Voltige « Advanced » à Saintes



« Ils voltigent en silence », tel était le titre du Sud-ouest du vendredi 8 octobre à Saintes. En effet « Les Planeurs de Saintonge » organisaient du 6 au 10 octobre le premier championnat de France de voltige avancée. Cette discipline est très prisée dans les Championnats d'Europe et du Monde et les Français sont depuis très longtemps présents et bien placés sur le podium, citons Daniel Serre bien connu par vous tous mais aussi Erik Piriou Champion d'Europe en titre catégorie « internationale » et Aurélien Durigneux, médaillé d'argent programme libre « advanced »

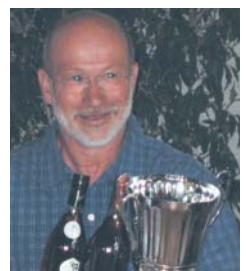
De la voltige en Planeur ? Mais un planeur c'est fait pour planer vous diront certains. Les voltigeurs vous diront que oui mais que l'un n'empêche pas l'autre, la voltige permet d'acquérir une maîtrise de pilotage sans pareil. Et c'est vrai. Combien d'entre nous ont peur de ne pas maîtriser une vrille intempestive, combien d'entre nous sont morts à cause d'un départ en vrille au dessus d'un champ ? Mais le propos n'est pas là, parlons de ce championnat.

Après avoir organisé durant trois années consécutives la coupe d'automne pour les espoirs et les nationaux, Saintes organisait cette année le championnat de France voltige « Advanced ». Il faut dire que le site s'y prête. Nous avons un box permanent, grâce à l'équipe de France voltige avion qui vient s'entraîner régulièrement chez nous, un grand club house où nous pouvons préparer les repas et un site magnifique « l'Abbaye aux Dames » où nous pouvons loger les concurrents. Ils vous diront qu'ils n'ont toujours pas vu les Dames mais ça c'est une autre histoire.

Cette année dix concurrents s'affrontaient et six planeurs de voltige (2 salto, 1 pilatus, 1 DG 1000 et les 2 planeurs du CNVV) étaient présents.

Le Champion de France en titre c'est Daniel Devillers. →

Nicolas Honnons concourait pour la première fois, il s'est classé quatrième avec son pilatus. L'objectif de ce championnat c'est de désigner le champion de France de la catégorie mais pas seulement, c'est aussi de faire progresser tout ce petit monde. C'est pourquoi dès le lundi, ils étaient tous là pour le stage avant compétition. Il faut dire qu'il y avait ce qu'il fallait : quatre instructeurs voltige et pas les moindres, Daniel Devillers, Rémy Louvel, Daniel Perciaux, Daniel Serres, mais aussi les deux planeurs voltiges du CNVV le fox et le swift.



À la plus grande joie des participants des lâchés swift ont pu être réalisés si bien que certains qui avaient amené leur planeur, ont préféré faire la compétition avec le swift, le planeur de voltige par excellence. La météo, comme tous les ans, était de la partie, cent trente vols ont été effectués dont trente trois pendant le championnat. Le prêt d'un avion militaire nous a permis d'appliquer une réduction non-négligeable sur le prix des remorqués, un grand merci à l'Armée de l'Air.

En dehors de cette compétition, trois jeunes voltigeurs « espoir » ont pu s'initier à la compétition, Benoit Madrenas est sorti premier de cette catégorie, l'an prochain il pourra concourir avec les grands.

En bref, si vous voulez vous éclater, bien manger, bien dormir et rentrer chez vous avec les spécialités Charentaises (huîtres et pineau) venez participer l'an prochain, à la même époque, au Championnat de France « advanced ».

Vous n'avez pas le niveau ? Ce n'est pas un problème vous pourrez participer au stage et peut être comme Benoit concourir en « espoir ».

Joëlle Lalande



JOYEUX anniversaire !



Cela fait tout juste deux ans que le K21 F-COMP arrivait, flambant neuf, sur l'herbe de notre terrain. Depuis, il a emmené de nombreux élèves-pilotes avec leurs instructeurs jusqu'au lâché puis au brevet. Il a également effectué des apprentissages ou perfectionnements de voltige.

Chacun a pu apprécier son confort, sa stabilité et ses performances en vol. Mais il a une caractéristique en plus, à peine visible, mais qu'à peu près tout le monde au club a pu découvrir. C'est son adaptation au pilotage manuel. De ce qu'on peut en voir, ce n'est pas grand-chose :



une petite manette qui vient se loger rapidement dans une glissière par devant la commande d'aérofreins elle-même crantée. Cette manette, le malonnier, n'est pourtant que la pointe visible de l'iceberg. En effet, sur le plan technique elle est raccordée dans le fuselage aux câbles du palonnier et permet son maniement à la main dans le plan longitudinal (un petit coup de main à prendre pour ne pas se tromper de sens !).

Mais c'est surtout des années de rédaction de dossiers et de force de persuasion de la part du CDVVO et de l'ACVV pour obtenir ce K21 un peu particulier. Ces actions, menées auprès des instances locales et régionales de l'Oise ont permis, non seulement une partie du financement de ce magnifique planeur, mais aussi des subventions pour la formation d'élèves pilotes handi-sport.

Dans le même temps, pour être aux normes de cette discipline le club-house a subi un très beau lifting pour devenir ce qu'il est aujourd'hui. Ces actions ont donc profité à tous avec l'arrivée d'un planeur tout neuf et d'un club house confortable.

Par ailleurs, vous le savez, dans le domaine handi-sport, l'activité du CDVVO et de l'ACVV ne s'arrête pas là. Chaque année les journées Oise Verte et Bleue à l'ACVV sont prioritairement dédiées aux vols d'initiation pour un public en situation de handicap. Ce sont d'ailleurs ces journées qui, par l'intermédiaire de Marion, m'ont fait découvrir les joies du vol à voile bien avant l'arrivée du F-COMP.

Le CDVVO communique également sur l'ouverture de l'activité handi-sport en participant, notamment, au salon handi-valide de Nogent-sur-Oise chaque année ou par des communiqués de presse. L'Office des Sports de Compiègne met actuellement en place une réflexion sur l'installation handi-sport dans les clubs de sport de la région compiégnnoise et on peut dire que notre club est en pointe sur ce plan car rares sont les clubs de sport qui proposent cette activité à Compiègne.

Bien sûr, tout comme la genèse du projet a pris du temps, sa mise en place en prend aussi, malgré la communication faite autour. Pour le moment, je fais un peu « une bande d'handi-pilotes » à moi tout seul, mais espérons que d'autres nous rejoignent au plus vite. Malgré cela, de mon point de vue, le projet est une réussite et un tournant pour le club où tout le monde est gagnant. Ce tournant, l'ACVV l'a pris assez tôt par rapport à la tendance qui s'installe dans d'autres clubs en France et ailleurs en Europe. En effet, depuis l'arrivée du F-COMP, d'autres planeurs de ce type ont déjà rejoint ou vont rejoindre ces clubs.

Chez nous, le projet en route est l'adaptation d'un monoplace dont tout le monde bénéficiera également. En tous cas, quel bonheur de quitter de temps en temps mon fauteuil de funambule à roulettes pour celui de funambule des airs à plumes ! J'en profite pour adresser à nouveau un grand merci à tous ceux qui ont œuvré pour l'arrivée du F-COMP, et tous ceux qui m'accompagnent sur le terrain ou en l'air pour me donner un petit coup de patte ou parfaire ma formation.

Dominique Raze



Le Groupe l'Air fête ses 80 ans

L'Air a vu le jour le 21 octobre 1930, à l'initiative de Monsieur Georges Abrial et d'un petit groupe d'ingénieurs et techniciens des Services Techniques du Ministère de l'Air.



Les 18 et 19 septembre derniers, sous un soleil radieux, les membres du Groupe l'Air fêtaient les 80 ans de leur Club sur l'aérodrome de Bailleau-Armenonville, en présence des représentants de la Fédération Française de Vol à Voile, des Aéro-clubs voisins et de Madame la Présidente de la Communauté de Communes du Val de Voise qui préside depuis quelques années à la destinée de l'aérodrome de Bailleau.

Cet anniversaire a été l'occasion d'organiser des rencontres entre les membres actuels du Club et quelques uns de leurs grands anciens. Un hommage particulier a été rendu à notre doyen, Monsieur Serge Pernet, qui avait 16 ans à la création du Groupe l'Air ! Il a présidé, en présence des autorités aéronautiques et locales, le dîner qui réunissait les membres du Club et de nombreux anciens, dans une ambiance très festive et très animée, propre aux soirées vélivoles....

Grâce au concours amical et désintéressé de vélivoles, amis du Groupe l'Air, n'ayant pas oublié que le Vol à Voile existait avant le plastique, le GPS et autres sophistications électroniques, nous avons pu faire voler, durant ces deux jours, quelques planeurs anciens, "bois et toile", dont certains furent en service au Groupe l'Air dans les années 50 et 60. Un des tout premiers planeurs plastique utilisés par le Club, le "Libelle Standard" n° 723, avait fait le voyage d'Issoudun, où il vole actuellement.



Avec le WA30, le N1300 et l'Air100 de Bourges

Un grand merci à tous ces amoureux de planeurs anciens, venus de Buno-Bonnevaux et de Bourges, qui ont grandement contribué à la réussite de ces journées. Une mention particulière pour la délégation berrichonne, qui, en plus de ses trois magnifiques machines, est arrivée avec une générosité et un sens de la fête qui laisseront quelques souvenirs mémorables aux vélivoles du Groupe l'Air... De nombreux pilotes ont ainsi pu voler sur le Slingsby T31B des amis de Buno, biplace en tandem, typiquement anglais des années 50, sur lequel ils ont pu apprécier le vol "tête au vent, coude à la portière", tel qu'on le pratiquait autrefois. Plus récent, mais emblématique d'une longue période du vol à voile français, un WA30 "Bijave" a rappelé à certains leurs premières émotions vélivoles. Enfin, un N1300 et un Air 100 magnifiquement restaurés par nos amis berrichons, ont fait revivre aux anciens leurs années de jeunesse.

Bien sûr, si la nostalgie était présente, le Groupe l'Air 2010 était bien là avec son équipe de vélivoles motivés et son formidable parc de machines modernes.

Le Groupe l'Air 2010.

Le Groupe l'Air est un Club fier et fidèle à ses traditions; c'est aussi un Club moderne et jeune qui possède un parc planeur des plus récents et des mieux équipés. Le bénévolat intégral et la disponibilité de l'équipe dirigeante et de ses membres permettent au



Club de pratiquer une politique tarifaire extrêmement intéressante.

Nous avons, comme beaucoup de Clubs ces dernières années, subi une certaine érosion de notre effectif, en raison de la situation générale du vol à voile, mais surtout conséquence de la fermeture du Centre d'Essais en Vol de Brétigny avec qui nous étions historiquement lié. En 2010, la situation s'est bien améliorée avec une progression de l'effectif de plus de 30%. L'accueil et l'offre en termes de matériel et de tarifs ne sont pas étrangers à l'arrivée de ces nouveaux vélivoles qu'il nous reste à fidéliser...

Si l'objectif de tout responsable vélivoile est de faire progresser le vol à voile en France, les moyens pour y parvenir peuvent utiliser des chemins différents; il n'existe pas de remèdes miracles et universels... **A chacun de trouver sa voie. Le Groupe l'Air 2010 a choisi la sienne : privilégier l'accueil et la disponibilité pour TOUS, de l'éventuel futur pilote qui vient timidement se renseigner, au pilote de compétition qui prépare son prochain championnat.**

Chacun doit pouvoir trouver chez nous les moyens de pratiquer son loisir favori et sa passion à son propre rythme et en sécurité, dans un cadre amical et convivial.

Notre activité s'exerce sur l'aérodrome de Bailleau, que nous partageons en parfaite entente et coopération avec un autre grand Club vélivoile, le CVVE.

Notre parc planeur se compose de 16 machines récentes : deux biplaces DG 500 et 505, ce dernier étant plus spécialement dédié à l'école campagne, les débutants disposent d'un Pégase, de deux LS4 et de trois Discus, la progression se poursuit avec deux ASW24, trois LS8-18, deux LS6-18 et un Ventus. Pour les remorqués, le Club dispose d'un MS 893 et d'un D-140.

Groupe l'Air

Aérodrome de Bailleau-Armenonville
28320 Gallardon
tel: 02 37 31 40 26
groupeclair@orange.fr



Le Bagoas conçu par Georges Abrial, fondateur du Groupe l'Air



Etapas majeures qui ont marqué la vie du Groupe l'Air :

1930 : l'insigne du groupe « l'AIR » est retenu en fin d'année, à la suite d'un concours ouvert après l'élection du premier bureau dont Georges Abrial est Président.

1931 : construction de deux planeurs école AVIA 10A et participation au concours organisé par la Société Française de Vol à Voile à Vauville, au cours duquel l'AIR improvise un treuil de lancement avec la voiture du Groupe !

1932 : premiers essais de remorquage sur le terrain d'Etampes avec un Caudron 60 du STAé.

1932-1939 : lancers au treuil sur le terrain de Bois d'Arcy et remorqués sur le terrain de Saint-Cyr.

1939-1940 : regroupement forcé sur le terrain de Beynes jusqu'en juin...

1940-1944 : repli à Toulouse jusqu'à la fin de la guerre pendant laquelle naquit le projet du planeur de performance AIR 100.

1944-1946 : vols à Balma, puis retour en région parisienne au sein du nouveau Centre Interclubs de vol à voile à Saint-Cyr.

1946 : « l'AIR » devient à Chavenay la section de vol à voile du Centre Aérien Technique de Réception (C.A.T.R.E.) de la Direction Technique Industrielle.

1948 : intégration de l'aéro-club du Centre d'Essais en Vol créé en 1947 (section Avit Nicolas à Brétigny et section du détachement CEV de Marignane).

1964 : affiliation de l'aéro-club Maurice Cambois nouvellement créé (siège social au CEV Brétigny), comprenant 4 sections situées aux Mureaux, à Istres, à Toulouse et à Cazaux.

1966 : « l'AIR » se sépare de l'aéro-club Maurice Cambois et devient le club de vol à voile de la D.T.I., géré par le Centre d'Essais en Vol.

1974 : déménagement à Bailleau, suite à l'arrêt de l'activité V&V sur le terrain de Chavenay

1976 : le « Groupe l'AIR » devient l'un des cinq aéro-clubs de la DTCA (après éclatement de l'aéro-club M. Cambois), tous gérés par le CEV.

A ce jour, le Groupe l'Air est ouvert à tous et conserve des liens privilégiés avec le Centre d'Essais en Vol, devenu depuis peu « DGA, Essais en Vol ».



Coup de jeune

pour le Fox Victor



Les ASW20F/FL sont désormais autorisés à être modifiés pour l'emport de winglets de type Maughmer. Le STC (Supplemental Type Certificate) vient d'arriver de l'EASA via la DGAC après presque un an de travail.

Histoire d'un projet en sommeil

Cela faisait déjà quelques temps que je rêvais de modifier mon ASW20 avec des winglets mais tout ceci était resté dans un coin de ma tête car rien n'est prévu réglementairement pour nos petits ASW20 français (les pennes centrées n'étant pas intéressantes).

Il existe bien des modifications proposées notamment par Mr Lindner, mais elle n'est autorisée que sur les ASW20 allemands ou encore les winglets types Maughmer (aileron de requin) aux US mais là aussi, elle n'est pas certifiée.

Alors, après un championnat où ma charge alaire m'avait donné du fil à retordre, l'idée est ressortie. On m'avait toujours dit que c'était impossible de faire certifier une telle modification pour un particulier mais « on » est un c..., alors j'ai demandé aux différents organismes entourant le monde vélivole.

Certification? APDOA !

Après divers contacts notamment auprès de la DGAC et du GSAC, et Jean Pierre De Loof, président de la commission technique de la fédé, il a semblé que la modification majeure requise était possible via l'APDOA que possède la FFVV (Alternative Procédure of Design Organism Approval). C'est d'ailleurs par ce biais que les cirrus du CNVV ont été modifiés.

Cette procédure permet d'éviter de traiter directement avec l'EASA (voie qui serait quasi impossible pour un particulier), de monter le dossier au niveau national (fédé, DGAC, GSAC) et ne le faire remonter à l'EASA que pour approuver les grandes étapes du dossier (début des travaux, autorisation de vols).

Nous sommes alors début septembre, les premières pièces sont apportées aux dossiers car il va falloir démontrer la faisabilité du projet au niveau technique.

Le matériel

Tous d'abord les winglets : le choix fut rapide car tant qu'à faire un dossier complet autant prendre les winglets de dernière génération, c'est-à-dire les Maughmers. Connues sur les Schempp Hirth modernes, ces winglets sont conçues à la base pour ASW20 (le Pr. Maughmer étant lui-même propriétaire d'ASW20) et sont donc très répandues sur les ASW20 aux Etats-Unis (vol en catégorie expérimentale).

De plus, leur prix est bien moins cher que les winglets de chez Lindner (200 euros contre 800, taux de change aidant !).



Kit asw20l (livré avec form one)

Ensuite, les bouts d'ailes car mon ASW20 n'étant pas rallongeable : Là, l'option la plus simple fut le kit fourni par Schleicher (via Finesse Max) pour modifier un ASW20 en ASW20L.

La modification est basée sur un simple BS, très détaillé pour la partie travaux.



Les Travaux

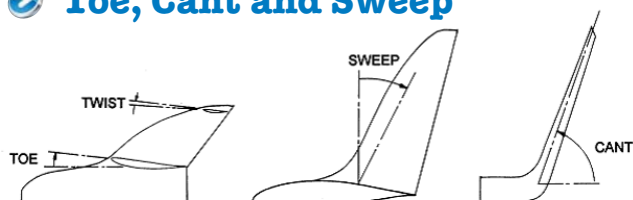
Nous sommes fin Octobre, et après accord verbal des autorités pour le dossier (l'accord écrit suivra un mois plus tard), le matériel est commandé.

Il faut compter environ 8 semaines pour tout avoir. Début décembre, tout est là, y a plus qu'à !

Les travaux ont été réalisés à Angers à l'aide de François Bourgeon (plus connu sous le nom de scène Meunuisse) entre fin décembre et fin Janvier.

Il a fallu couper les saumons d'aile (un grand moment), poser le kit pour ASW20L (environ 4 jours), rétrofiter les anciens saumons (au cas où et pour la remorque) puis poser les winglets mais pas n'importe comment !

Toe, Cant and Sweep



Le calage de winglets est le point important à ne pas manquer car c'est l'optimisation de la winglet pour quelle fasse effet tout en trainant un minimum. Heureusement, le Pr. Maughmer m'a confirmé les angles calculés comme les Américains savent le faire (moins d'une heure après mon mail un dimanche matin !).



calage des winglets

Après la pose du gelcoat (les winglets sont livrées brutes de moule), nous terminâmes par le système de fixation (type ASW20L ou bl/cl au choix) puis une nouvelle pesée (compar aile, le corps des même poids que les

Mais ce fut sans compter une coupe trop généreuse en sortie de moule, qui nous donna quelques heures de travail en plus pour refaire une peau en carbone pour la jonction aile/winglet.

bl/cl au choix) puis pter environ 5/700 g winglets pesant le saumons).

Vol d'essai

Après les dernières finitions, le planeur est enfin prêt début Février. Rendez vous fut pris avec notre PEAL (Pilote d'Essais Avion Léger), Daniel Serre, pour début Mars à Saint-Auban. Deux vols ont donc été effectués (sans et avec winglets) les 9 et 10 Mars 2010.



Premier vol entre les mains de Daniel Serres.

Du décrochage à la Vd, en passant par le comportement, le fluter et la phugoïde, un premier avis tombe enfin ! Le planeur est apte au vol avec un comportement plus stable, plus nerveux, plus safe (fluter).

En vol

Nous sommes maintenant fin mai et j'ai pu effectuer près de 70 h de vol avec ses belles winglets. Ce que Daniel avait vu est tout à fait juste. Je spirale un peu plus lentement (environ 5 km/h) car le planeur est beaucoup plus stable en spirale et les vitesses de décrochage sont un peu plus basses (2 à 4 km/h selon la conf). Le planeur est beaucoup plus nerveux (on passe de 4 à 3' pour basculer de 45 à 45° à 100km/h) et nécessite moins de pieds.

Le vol à forte inclinaison nécessite moins de manche pour contrer le roulis induit et le ballastage est mieux supporté (je vole sans souci avec 80L à 445 kg). Niveau sécurité, les oscillations sur l'axe de tangage et le fluter sont amortis beaucoup plus rapidement.



En plus d'être moins fatigant et mieux optimisé pour les grands vols, les winglets lui donnent un look d'enfer !

STC

Enfin, le fameux papier est arrivé mi-Mai de l'EASA et approuve la modification pour tous les ASW20F.

Donc, avis aux amateurs car pour un budget raisonnable et une bonne semaine de travail, votre fidèle ASW20 vous donnera encore beaucoup de plaisir.

Olivier Zemaui



avant/après



épisode 3



Nous disions au début de cette série que le vol à voile est un voyage or celui-ci peut être très long, générant des contraintes liées à cette durée mais, plus souvent qu'on ne l'aimerait, il s'avère trop court du fait de certains incidents.

il en est ainsi des **cinétoses** ou mal des transports.

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

C'est le « mal de l'air » que tous les pilotes qui pratiquent les vols d'initiation (ou baptêmes) connaissent pour avoir effectué des retours « sanitaires » intempestifs, généralement terminés par un arrondi soigneux afin que le passager ne renverse pas la poche.

C'est un phénomène assez mal connu qui met en cause les relations entre les accéléromètres internes de notre corps et la vision. Pour des raisons encore mal définies, certains sujets en sont exempts et d'autre en sont affligés sans possibilité de s'habituer. Dans la majorité des cas, les signes disparaissent après quelques vols. Bouger la tête d'avant en arrière lors d'accélération latérales ou en rotation assure avec une certaine constance l'apparition des nausées même chez les plus résistants. Garder la tête immobile et le corps allongé lors d'accélération protègent d'une certaine façon des cinétoses. On sait également que l'anxiété peut les majorer ou les provoquer. Pour des raisons mystérieuses, il semble que les cinétoses soient moins importantes en fin d'après-midi.

L'inconfort peut abrégier un vol également.

Une position négligée avant le décollage peut se révéler suffisamment gênante pour nécessiter un retour prématuré ou pire, la tentative, en vol, de parfaire les réglages relatifs au confort. On conçoit aisément le risque d'accident que cela induit. Ceci permet de comprendre l'importance concernant la sécurité d'un CRIS bien fait.

Cet inconfort peut être celui du passager. Il n'est alors pas question, surtout si c'est un novice, de lui imposer un voyage qui s'apparente à un calvaire.

Cependant, dans plupart des cas, le vélivole désire effectuer le vol le plus long possible. Il sera alors soumis à des facteurs liés à cette durée : soif, faim, fatigue, besoin d'uriner, inconfort en fin de vol.

Ce voyage s'effectue à l'intérieur d'une cellule.

Celle-ci peut avoir une incidence sur la santé du pilote ou du passager :

● Réglages pour le confort

Nécessité de ne pas négliger le CRIS, penser aux « vaches » en altitude pour les montagnards en emportant des vêtements chauds (polaire en guise de coussin par exemple).

● Cette cellule est soumise à des accélérations

Les thermiques, les ressources, les rotors, sont des causes non négligeables de fatigue. Il faut également penser aux objets libres susceptibles de blesser les occupants ou de coincer des commandes, spécialement lors des décélérations brusques d'une « vache » en terrain hostile. Il faut éviter les objets lourds derrière la tête du pilote.

● Cette cellule peut être la cause de blessures



Les plus anciens se rappelleront les doigts du passager coincés dans la coulisse des aérofreins du Bijave, un cri accompagnant la sortie des AF... Les manipulations au sol d'un planeur ne sont pas dénuées de danger.



Combien de lombalgies les ASH 25 et autres Pégases ont-ils causées ? Il reste à inventer un système permettant de mettre en place les roulettes de queue sans adopter la pire des positions pour les vertèbres lombaires. On peut utiliser une sangle pour cette manœuvre.

Stress et vol à voile

Il s'agit d'une situation d'urgence qui met en œuvre **les neuromédiateurs de l'action** : Vous êtes dans la savane, entouré de bêtes affamées qui vous regardent avec une certaine gourmandise. Votre fréquence cardiaque augmente, votre tension artérielle également, vous sentez votre respiration devenir plus ample, plus rapide, vos douleurs disparaissent, tout tend à vous donner d'excellentes performances tant pour la course à pied que dans l'art de grimper aux arbres (fuite, panique). Ou bien alors des performances concernant votre révolte (littéralement « se retourner »), votre capacité à faire face, à se battre ; dans d'autres cas, vous serez en proie à une apathie associée à un abandon. Dans la plupart des cas, les neurotransmetteurs mis en œuvre sont ceux qui régissent cette capacité à l'action (de fuite ou de révolte) : ils provoquent les effets cardiovasculaires décrits plus haut, une augmentation du taux de sucre dans le sang, une excitation et, après coup, des tremblements incoercibles. **Ils sont gros consommateurs d'oxygène.** Il s'agit d'abord de comportements liés à l'action, même si la raison peut les guider, ils sont impulsifs. Ils entraveront la concentration nécessaire à réaliser des tâches difficiles.

En vol à voile, il faut distinguer le **stress aigu** du **stress « chronique »**. La situation n'est pas la même selon que l'on se trouve dans un planeur non contrôlable après une collision en l'air ou bien dans un planeur, en montagne, au fond d'une vallée sans champ vachable, la radio ne portant pas jusqu'à l'instructeur qui pourrait nous sortir de là. Dans tous les cas, les trois attitudes types peuvent se rencontrer selon le personnage du pilote : **fuite, révolte, abandon.**

Dans tous les cas, la faculté d'accomplir une **charge de travail** donnée est diminuée. Plus cette charge de travail est « automatique », plus elle sera faite correctement. D'où l'intérêt des **procédures, des retours d'expérience, d'un entraînement.**

Gestion du stress

Il faut être à l'aise, donc, prendre des marges de sécurité qui nous permettent de rester serein. Les procédures, qui permettent d'exécuter des actions complexes de la façon la plus automatique possible, libèrent notre esprit qui peut ainsi se mobiliser pour traiter le problème qui a généré le stress. Les retours d'expérience, les « histoires de chasse », les analyses du BEA, les REC participent à la sécurité de tous par la réflexion qu'ils inspirent à chacun de nous et par la « projection » qui nous fait réfléchir à froid à un problème donné. Insistons sur l'importance des anciens, lesquels, par leur participation aux soirées ou sorties, leur participation à l'encadrement des jeunes, jouent un rôle important dans la mythique du vol, la structure du club et la formation des jeunes aux futurs stressés. C'est d'ailleurs une façon élégante de leur conserver un rôle dans le club, même s'ils ne volent plus du tout.

Comme le disent nos amis anglais : « Tirez les leçons des erreurs des autres ; votre vie ne sera jamais assez longue pour les commettre toutes »

Gestion de la panique

Il importe sans doute là plus qu'ailleurs, de faire preuve de psychologie. Dédramatiser la situation, détourner l'attention du sujet paniqué par une participation au vol même inutile mais symbolique. Citons cet instructeur qui racontait l'histoire suivante : ayant à gérer la panique d'un jeune homme, rugbyman solide, qui se cramponnait aux commandes, il a réussi à ne pas avoir d'accident en parlant calmement, en expliquant la façon d'effectuer un tour de piste, demandant de rendre les commandes après avoir expliqué que la peur en vol était naturelle, et que le vol écourté ne poserait pas de problème. Il a de plus demandé à son passager de bien surveiller les planeurs sur le devant de l'appareil pendant qu'il se posait, mission certes inutile mais qui détournait son attention de la source de peur. Bref, nourrissez-vous de l'expérience des autres dans ce domaine comme dans les autres. 

Jean-Marie Alard



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



info@ffvv.org



Claire Graff

15 ans a été lâchée
le 19 septembre 2010.
Elle a été formée à Compiègne
sur ASK21 par Jasmine Graff.



Thomas Piriou

20 ans a été lâché le 11 juillet
2010 sur ASK21. Breveté le 18
septembre 2010, Il a été formé à
Compiègne par François Gérard.



Thomas Vreven

15 ans a été lâché
le 5 septembre 2010. Il a été
formé à Compiègne sur ASK21
par Laurent Sapin.



Jimmy Faria

20 ans a été lâché le 12 août
2010. Il a été formé à La Motte
du Caire sur TWIN G103
par Maurice Escande.



Hugues Riouallon

19 ans a été lâché le 21
septembre 2010. Il a été formé
à La Motte du Caire sur ASK 21
par Maurice Escande.



Bertrand Sirot

64 ans. a été breveté
le 25 août 2010.
Il a été formé à Compiègne
sur ASK21 par
Denis Hartmann.



André Paoli

16 ans. a été lâché le 6 avril
2010, breveté le 13 octobre 2010
(le jour de ses 16 ans). Il a été
formé à La Motte du Caire sur
ASK 21 par Maurice Escande.



Pierre de Montalte

16 ans, a été formé à Vinon,
lâché le 14 août 2010 sur ASK21
par Guillaume Castello. Breveté
à Compiègne le 03 octobre 2010
par Jean-François Lucas.



Mathieu Barret

16 ans a été breveté
le 3 août 2010. Il a été
formé à Fayence sur ASK13
par Christian Gaudefroy



Antoine Gomez

37 ans a été breveté
le 30 juin 2010.
Il a été formé à Compiègne
par Denis Hartmann.



Hervé Grelet

55 ans a été breveté
le 4 septembre 2010, Il a
été formé à St. Florentin
par Christophe Legrain.



Bruno Heurtel

53 ans a été lâché
le 21 août 2010. Il a été formé
à St. Florentin sur ASK 13
par Christophe Legrain.



Christian Ludwig

46 ans a été lâché le 29 mai
2010, breveté le 8 août 2010.
Il a été formé à St. Florentin sur
ASK 13 par Christophe Legrain
et Raphaël Renard.



Frédéric Micuda

49 ans a été lâché le 13 août
2010. Il a été formé à
St. Florentin sur ASK 13
par Christophe Legrain.



Thierry Letuppe

39 ans a été lâché en juillet
2010. Il a été formé à
Compiègne sur ASK21
par Jean-François Lucas.

Planeur Info