

# PLANEUR

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

NUMÉRO 32 ● 1<sup>er</sup> TRIMESTRE 2011



## Dossier CNVV



# au sommaire



# 14

- 2 **News**
- 4 **Club**, Saint-Quentin
- 6 **Service civique**
- 7 **G-NAV**, le point
- 8 **Féminine**, stage à Montpellier
- 14 **Un Arcus à Nogaro**
- 17 **Bilan sécurité**
- 18 **OSTIV**, congrès à Szeged
- 20 **A Chambley**, un tapis rouge pour le Vol à Voile
- 22 **Bénévolat**, les frais
- 23 **Voltige 2010**, résumé
- 24 **Trombin'Air**



# 4



# 2



# 8



# 10



Le Centre national du CNV

# 10 à 13



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



FFVV entreprise. La FFVV a une page Facebook, n'hésitez pas à la consulter !



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

## 2011, une année sous le signe du sport !

Quand vous lirez ces lignes, la traditionnelle période des vœux sera passée depuis plusieurs jours mais je me permets quand même de vous souhaiter une très bonne année 2011 et beaucoup de beaux vols, en sécurité ! Cette année sportive a débuté dès le 23 septembre dernier, nous avons inauguré le Pôle Espoir de la FFVV. Sept jeunes entre 18 et 23 ans, ont été sélectionnés pour suivre un programme d'entraînement avec l'Entraîneur National et côtoyer nos meilleurs compétiteurs. Chaque année, des jeunes à fort potentiel, issus pour la plupart des clubs, seront recrutés. Gageons que ces jeunes pilotes viendront grossir notamment les rangs des équipes de France féminines et juniors. Le calendrier des rencontres internationales est particulièrement riche en 2011. Outre le Mondial féminin qui se déroulera en juin à Arboga en

Suède, nos juniors seront présents au Championnat du Monde en août à Musbach en Allemagne. Parallèlement deux championnats d'Europe Lituanie et Slovaquie mobiliseront notre équipe senior, sans oublier un championnat du Monde de voltige planeur à Torun en Pologne. Si l'élite de nos sportifs, en charge de porter haut les couleurs de notre pays lors des compétitions internationales, requiert toute l'attention de notre entraîneur et de nos cadres en charge du sport, la Fédération agit aussi pour développer la pratique sportive de loisir. Notre action dans ce domaine est double : augmenter le nombre de participants à la NetCoupe et aux championnats ou compétitions amicales.

Ainsi, en 2010, plus de 2400 pilotes ont participé à la NetCoupe, soit une progression à deux chiffres ! 6 000 000 de kms ont été parcourus, près de 150 fois le tour de notre planète sans moteur, uniquement avec l'énergie que nous offrent le soleil et le vent !

En 2011, plus de quarante compétitions de tous niveaux seront organisées ! Cette offre sportive exceptionnelle démontre tout le dynamisme de nos clubs dans ce domaine. De son côté, la FFVV et sa commission sportive mettront à votre disposition un document balisant le parcours sportif du vélivole, du lâcher aux plus grandes performances. Cela permettra aux pilotes de se situer dans l'offre de pratique sportive et ainsi se fixer des objectifs, sources de motivations, à courts et moyens termes.

**Nous serions heureux de vous accueillir à la prochaine Assemblée Générale de notre Fédération - les 12 et 13 mars à Saint-Quentin pour échanger autour des grands dossiers qui vous passionnent et débattre de la politique fédérale actuelle et à venir.** ///

Inclus dans ce numéro le guide 12 pages du CNVV



### Planeur Info

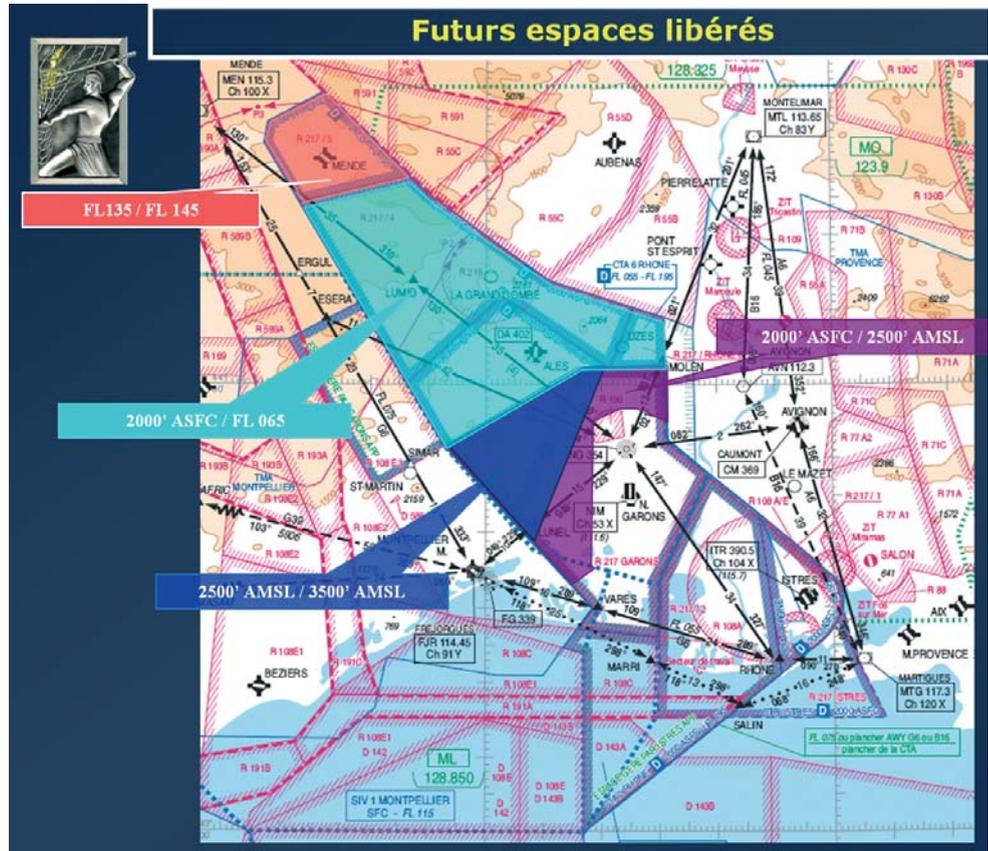
29 rue de Sèvres - 75006 Paris  
Tél : 01 45 44 04 78 ● Fax : 01 45 44 70 93  
info@ffvv.org www.ffvv.org  
Association loi 1901 - ISSN : 1275-935X

**Directeur de publication :** Jean-Emile Rouaux  
**Rédactrice en chef :** Valérie Vankeerberghen  
**Comité de rédaction :** Christian Vrancken, Benjamin Néglais.  
**Photos :** FFVV. (Couverture : CNVV)

**Design & Impression :** Agence Mageral & Associés  
Tél. 01 47 25 35 25 ● www.mageral.fr  
Imprimé en France à 10 100 ex. - **Crédit photos :** FFVV.  
© Tous droits réservés. 02.2011



# NEWS



## De l'espace gagné dans le Sud-Est !

A l'occasion de la fermeture de la Base Aérienne Aéronavale de Nîmes-Garons, les espaces aériens ont été entièrement renégociés pendant plusieurs mois. Toute la CTR de Nîmes et la TMA de Montpellier seront remodelées, mais les espaces de Istres (SCTA Rhône) ont aussi bénéficié de ce lifting.

Le projet final, qui devrait être publié en Juillet 2011 prévoit de remonter les espaces de classe D au FL65 dans la région d'Alès et sur les reliefs. La FFVV a également demandé des facilités de transit en classe D même pour les planeurs non équipés de transpondeur. La zone R218 de vol à voile de la Grand Combe deviendra donc obsolète et sera supprimée. C'est également une bonne nouvelle pour les circuitiers du Pic St Loup et de la Vallée du Rhône. Ce n'est pas si souvent que l'on réduit des espaces aériens !



## Cursus accès à la compétition en planeur

La Commission Sportive FFVV vous propose en téléchargement une formation "Cursus d'accès à la compétition" visant à donner des repères et conseils aux licenciés souhaitant découvrir cette pratique sportive.

Le cursus se décompose en quatre modules au format PowerPoint :

- 1 « Connaître et utiliser le règlement »
- 2 « Préparation du matériel »
- 3 « Voler plus vite »
- 4 « Préparation du pilote »

Cet outil est un support pour les Equipes Techniques Régionales et Animateurs Sportifs dans les clubs FFVV. en ligne :

<http://sportive.ffvv.org/cursus-competition/>

## Actions / Résultats : Report de l'Extension de la TMA Paris

Après d'âpres discussions et de multiples interventions de la FFV, la DSNA s'est rangée à nos arguments : la mise en place de la phase intermédiaire des modifications de la TMA de Paris sur la partie sud, initialement prévue pour le mois

d'Avril, est reportée. Elle sera alignée sur le projet global prévu pour Novembre.

En conséquence, la situation se simplifie pour la saison 2011 : vous pourrez pratiquer comme par les années passées. En résumant, il n'y aura pas de création d'espace Classe A à 3500 ft sur le Bandeau Auneau-Moret et le plafond de la TMA reste inchangé au FL 55 sur le pourtour.

Et pour les saisons suivantes, les négociations continuent...

## Rencontre Franco-Allemande des instructeurs et pilotes en formation instructeur au CNV :

Cette année, la FFV et le Deutcher Aeroclub organisent un stage conjoint pour leurs instructeurs ou pilotes en formation d'instructeur au CNV de St-Auban durant les 2 premières semaines d'août.

Les instructeurs allemands décrochent ainsi leur "qualif montagne" pour accompagner des groupes allemands dans la belle région PACA. Pour les pilotes français, un stage ITV

est programmé en même temps et un ACT avec vol vous permettra de proroger vos qualifications d'instructeurs!



Deutsch-Französisches Jugendwerk  
Office franco-allemand pour la Jeunesse

Avec le soutien de l'OFAJ, cette rencontre bénéficiera d'une aide pour en abaisser les coûts (aide non définie au bouclage de ce numéro de planeur info), et de partager votre expérience avec les pilotes allemands.

**Attention, les places sont limitées!**  
Infos et inscription [info@ffv.org](mailto:info@ffv.org)

## Rencontre Franco-Allemande (bis) Junior :

Après l'édition 2010 en France au CNV, nos amis allemands organisent la session 2011 sur le terrain de Bad Soberheim 60km au Nord de Kaiserslautern. Une région de vol légèrement vallonnée et très (très) bonne pour le vol à voile sur une plateforme impressionnante.

Pour 400€ (hors déplacement et heures de vol, prix de la rencontre prenant en compte les aides de l'OFAJ), vous

serez logés, nourris et mis en l'air (mixte remorqué/treuil) pendant 10 jours (du 8 au 19 août) pour progresser dans la bonne humeur avec les jeunes allemands. Une sortie avec voyage à Musbach où se dérouleront les championnats du monde junior sera probablement au programme en milieu de rencontre. Conditions d'inscription : avoir entre 18 et 30 ans, être breveté en fin de formation campagne (niveau 300km préférable) au moment du stage et vouloir partager sa passion avec les jeunes allemands...

**Attention, les places sont limitées!**  
Infos et inscription [info@ffv.org](mailto:info@ffv.org)

## Handi-planeur, des malonniers en étude :



A l'initiative des bénévoles du club de Beynes, un nouveau modèle de malonnier pour pégase est en cours d'essai et de certification auprès de la FFV et de la DGAC. De leur côté, les vélivoles de la Ferté Alais et du Comité Départemental de l'Essonne se lancent dans un malonnier pour SF25. Des équipements qui, au terme de leur certification, pourront équiper les autres clubs pour un accès facilité à notre sport après les avancées récentes sur les instructeurs « handi » en 2010.

## Campagne d'essai treuil au Mans

En pleine période de développement durable, le club du Mans se lance dans une étude préalable pour l'utilisation d'un treuil sur la plateforme. Des contraintes techniques existent avec notamment la présence du circuit des "24h" à proximité mais certaines dispositions permettront vraisemblablement de proposer un protocole d'utilisation de ce moyen de décollage économique pour les futurs jeunes recrues.

Une réunion avec la DGAC est donc convenue pour étudier la faisabilité du projet avant de lancer une campagne d'essais.

Plus d'infos sur le site du Mans <http://lemansplaneurs.free.fr/>



LES AILES DU MAINE PLANEURS



# L'ASVRD

## et la ville de Saint Quentin

Le vol à voile est pratiqué sur l'aérodrome de Saint Quentin depuis la fin des années 1930. Ce champ d'aviation, comme on le disait en ce temps-là, fut créé après la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale grâce à Mlle Suzanne Deutsch de la Meurthe. L'aérodrome est implanté à 5 km à l'ouest de la ville, au milieu des champs.



La mise en piste des biplaces par le véhicule "High Tech." de l'ASVRD.



Les lancés étaient effectués avec un treuil Ford, puis par un Tiger Moth. Le vol à voile était alors une section de l'Aéro-Club de l'Aisne. Les planeurs étaient des Caudron C800, Castel C25S pour les biplaces et Nord 1300, Castel 301S, VMA200 Milan, Breguet 905 Fauvette pour les monos.

En 1971, suite à des difficultés financières, tout le parc planeur est vendu. Les vélivoles réagissent en créant l'Association Sportive Vélivole Raymond Delmotte qui rachète le C800, le Milan et l'avion remorqueur MS317. Le planeur de perfo est alors un Javelot... Selon les années, les effectifs évoluent entre 20 et 35 membres. Dans les années 1980, un noyau dur de passionnés se forment au sein du bureau directeur, chacun avec une spécialité mais avant tout autour de Jean-Pierre Henon, président et chef pilote instructeur. Ce noyau, qui ne représentait que 4 à 5 personnes pendant des années, s'étoffe depuis 4 ans avec de nouvelles recrues qui s'investissent efficacement pour le bien de l'association. A la base deux gestionnaires, un instructeur et trois spécialisés dans l'entretien des planeurs (dont 1 licence 66). Ensuite une bonne dose de volonté, de l'investissement sans compter et affronter l'adversité sans jamais baisser les bras. Est-ce la recette pour faire vivre un club de vol à voile? Toujours est-il que grâce à une gestion rigoureuse et l'investissement de chacun pour son club, l'ASVRD dispose actuellement d'un parc planeur attractif : 1 ASK13 et 1 Duo Discus pour les biplaces, 1 Astir standard, 1 Pégase 90 et 1 LS4 comme monoplaces. Le tout est

remorqué par un MS893T, dit « galérien ». On ne peut oublier la machine la plus ancienne du club qui nécessite un laché spécial : le tracteur de piste Mac Cormick de la fin des années 1940...

En dehors de tout cela, l'ASVRD accueille aussi plusieurs planeurs privés (2 ASW24 et 1 LS6) avec une condition incontournable au départ : le propriétaire doit obligatoirement oeuvrer, s'investir, travailler pour le club de façon significative. L'utilisation de la structure du club pour son plaisir doit être compensée par des travaux pour l'intérêt général.

L'ASVRD a aussi tissé des liens étroits avec le club allemand de Kaiserslautern, ville jumelée avec St Quentin. Nos amis vélivoles d'outre-Rhin viennent tous les ans avec leurs planeurs voler à St Quentin les dix premiers jours du mois d'août.

A Saint Quentin, nous sommes des vélivoles picards. Alors, la Picardie région pauvre du vol à voile? Il faut voir! Même si les conditions météo ne sont pas celles au sud de la Loire, on y vole bien et on y forme des pilotes de talent comme Louis Boderlique (Amiens) au palmarès bien étoffé, Florent Treilhes (Soissons) Champion de France classe Club 2009, Cédric Niay (St-Quentin) Champion de France - 25 ans 1997.

Et puis, les vélivoles saintquentinois effectuent plus de 600 heures de vol par an, parcourent plus de 10000 km sur la campagne et ont fait découvrir le vol à voile à plus de 70 personnes en 2010. Pas trop mal, n'est-ce pas? Tout cela avec la saison des vols



Le DG300, le hangar vol à voile et la station météo



Le nord de l'aérodrome vu du LS6 "Charlie3"



Au décollage en seuil de piste 22



Vols d'initiation de 7 à 77 ans...



## Tout d'abord, les pilotes de Saint Quentin vous souhaitent de bons vols pour 2011.

Ils auront, je l'espère, le plaisir de vous accueillir les 12 et 13 mars 2011 dans leur belle ville de Saint Quentin pour la grand messe annuelle du mouvement vélivole que représente l'assemblée générale de notre Fédération.

La ville de Saint Quentin, en collaboration étroite avec le club de vol à voile, s'investit de façon significative afin que votre séjour dans notre région vous laisse un agréable souvenir.

Disons que le côté matériel a été soigné : vous serez reçu pour le déjeuner et le diner de gala du samedi 12 mars dans le cadre du Palais de Fervaques (magnifique !) et tous les repas vous seront servis par l'un des meilleurs traiteurs de la ville. Donc, un conseil, ne cherchez pas un autre restaurant, les repas seront (plus que) corrects. Le club du Puy en Velay ayant montré l'exemple, nous vous présenterons (c'est presque définitivement acquis) une animation musicale (je n'en dirai pas plus) à la fin du diner de gala.

N'hésitez pas à venir avec vos conjoints et membres de votre club. Une visite guidée de la ville (voir plus selon le nombre de participants) sera organisée. La Picardie région méconnue, l'Aisne département méconnu, Saint Quentin ville méconnue et pourtant ils recellent des trésors que vous pourrez découvrir pour ceux de notre belle ville.

Pour agrémenter vélivolement nos vœux, venez nombreux, vous ne le regretterez pas.

Amicalement.

**Jean-Jacques Niay**  
Vice-Président de l'A.S.V.R.D.  
Saint Quentin



qui débute en mars pour s'arrêter fin octobre. Il y a 5 ans, les pilotes circuiteurs de l'ASVRD ont déclaré plus de 22000 km pour l'année, un record à battre encore aujourd'hui...

Le bénévolat, l'entraide et la bonne entente sont les bases du vol à voile saintquentinois et tout ce monde semble apprécier cette façon de voir. L'avenir, même s'il n'est pas au beau fixe, est très encourageant au regard d'une nouveauté depuis 4 ans : un recrutement constant assorti d'une fidélisation des nouvelles recrues. C'est bien le fait le plus encourageant pour l'équipe dirigeante.

La ville de Saint Quentin (57000 habitants) est sûrement aussi méconnue que le vol à voile Axonais et Picard. Et pourtant, elle mérite bien un petit détour puisque classée « ville d'art et d'histoire ». Je reste convaincu que les représentants du mouvement vélivole français qui vont se rendre à l'AG des 12 et 13 mars 2011 seront bien surpris : l'hôtel de ville, le palais de Fervaques (où seront pris les repas) et la basilique sont des bâtisses plus belles les unes que les autres et le tout avec un aménagement du centre ville aéré et bien pensé. D'autre part, les immeubles de style Art Déco y sont en nombre et des modèles du genre. Deux musées sont renommés : celui des Pastels de Maurice Quentin de la Tour et celui des papillons. Il y a tout à St Quentin pour passer un bon week-end.

Et je ne vous parle pas des environs comme :

- à 30 minutes de route, la Thiérache avec ses églises fortifiées, son maroilles et son bocage, les villes fortifiées comme Laon et Coucy le Château, la forêt de Saint-Gobain
- à 1 heure de route, Amiens avec son quartier St Leu et ses hortillonnages
- à 1 heure 30 de route, la baie de Somme, la plus belle baie du monde selon Jean-Pierre Pernaut

En résumé, St Quentin, à l'image de la Picardie, est une bien belle ville.

**Jean-Jacques NIAY**

# Service civique

## et Vol à Voile



### Arnaud, quel a été ton parcours universitaire et vélivole avant de devenir volontaire du service civique ?

J'ai aujourd'hui 21 ans et suis titulaire d'un bac professionnel commerce et d'un BTS option « vente » obtenu en 2009.

Parallèlement à mes études, j'ai commencé mon apprentissage du vol à voile à l'âge de 19 ans à Challes les Eaux, club qui m'a permis de progresser jusqu'au lâché campagne.

Piloter un planeur est devenu une véritable passion que je souhaiterais désormais transmettre à d'autres jeunes.

### Peux-tu nous décrire tes fonctions au sein du club dans le cadre du service civique ?

Un domaine spécifique et que le club souhaite développer m'a été confié. Je suis chargé de la promotion du vol à voile auprès des « jeunes » au sens large et des adultes dont ils dépendent.

A ce titre, j'interviens dans toutes les opérations « vu du ciel » dont le club a la charge.

Cela se matérialise par des conférences « vu du ciel » mais aussi par l'accueil des personnes intéressées par le vol voire par l'atelier mécanique dans le cadre de leur éventuelle motivation pour les métiers de l'aéronautique.

Je mets également en place des animations spécifiques sur l'aérodrome à destination des jeunes. Ayant la chance de pouvoir bénéficier d'un camping, d'un hébergement et de cuisines, nous avons la possibilité d'organiser des actions sur plusieurs jours. J'en profite pour informer les jeunes vélivoles de France qu'un stage à leur attention leur est proposé du 21 avril au 24 avril 2011.

Enfin, j'interviens également à l'atelier sur des tâches spécifiques ce qui me permet de faire le lien efficacement avec les jeunes souhaitant s'investir dans les tâches mécaniques.

### Si nous avons bien compris la véritable plus value que le service civique peut apporter à un club, peux-tu nous indiquer l'intérêt de cette année de volontariat au regard de ta situation personnelle ?

Tout d'abord, je suis passionné de vol à voile et je suis tous les jours, depuis le 1er octobre, dans un environnement qui me permet de m'exprimer dans ce domaine.

Ensuite, je considère cette expérience de volontariat comme une année de détermination professionnelle. Elle va me permettre d'apprendre et d'enrichir mes connaissances pour essayer ensuite de m'orienter vers un métier dans le domaine du vol à voile.

Enfin, mon club va prendre en charge ma formation « Flight Instructor », dans le cadre du service civique, que je passerai au CNVV dès que possible.

### Le service civique ou la reconnaissance de l'engagement...

Pouvoir valoriser l'engagement d'un jeune au sein de son club... Voilà un dispositif qui devrait ravir plus d'un responsable d'association ! En quelques mots... Ce service civique permet à un jeune de 16 à 25 ans de s'engager sur une durée de 6 à 12 mois et pour une mission d'intérêt général. Il ouvre droit à une indemnité mensuelle qui varie selon les cas entre 540 et 640€ dont 100€ sont à la charge de l'association (le reste est versé par l'Etat).

Que peut faire un volontaire au sein d'un club de vol à voile ? Il ne s'agit pas de confier à ce volontaire des missions remplies habituellement par des salariés, mais plutôt de permettre à un jeune d'acquérir de l'expérience et des connaissances et ainsi se préparer à l'entrée dans la vie professionnelle.

Vous pouvez notamment proposer des missions visant à l'amélioration de l'accueil, à l'accompagnement d'un public spécifique (enfants, handicap), à la mise en place de nouveaux partenariats (milieu scolaire, sponsoring ...) ou encore à l'organisation d'une manifestation sportive importante.

Accueillir un jeune en service civique représente un engagement important pour le club et demande donc au préalable la constitution d'un dossier afin d'obtenir l'agrément auprès des services de l'Etat (contact avec vos référents en DRJSCS - Direction régionale Jeunesse et Sports et de la Cohésion Sociale).

Pour plus de renseignements sur ce dispositif, vous pouvez consulter le site internet suivant : <http://www.service-civique.gouv.fr>

Constance Chiossone

# ///G-Nav



**Séminaire annuel  
des PEN  
les 20 et 21  
Novembre  
2011**

**Au terme d'une première année de fonctionnement les inspecteurs du G-NAV se sont retrouvés en congrès à l'ESIEE pendant deux journées pour échanger leur expérience d'examen de navigabilité.**

Ce fut une occasion de compléter leur formation par des exposés sur les méthodes et les procédures ainsi qu'au cours d'ateliers consacrés à des thèmes tels que :

- Les relations entre l'inspecteur et l'adhérent et notamment comment être avant tout celui qui aide et non celui qui sanctionne.
- Les situations qui pourraient amener à refuser de renouveler un CEN.
- Les améliorations à apporter aux outils tels que l'OSRT et le WIKI qui permettent de bien gérer la navigabilité.
- La pesée des aéronefs et les moyens qui pourraient faciliter la tâche des adhérents.

Le tour de table final a montré que le séminaire avait bien répondu aux attentes des participants.

Cette démarche répond à l'exigence de formation continue des personnels et s'inscrit dans la démarche du système qualité du G-NAV. ///



Pour chacun des PEN, les premiers contacts avec le Gnav et son staff s'étaient déroulés en comité restreint lors des cycles de formation initiale et d'examen. Puis l'activité s'exerce en club. Aussi, c'était le premier rassemblement de tout le Gnav au grand complet avec la chance de retrouver des têtes connues et de faire connaissance avec de nouvelles. Lors de ce premier séminaire, la famille des Big Brothers du G-Nav est devenue réalité.

Les deux journées se sont déroulées entre experts techniques passionnés qui s'en sont évidemment donnés à cœur joie de discussions techniques : informations, formation, échanges, dis-

cussions, précisions, trucs et astuces, ... A les observer, difficile de les arrêter, mais heureusement, le chef d'orchestre maîtrise. Grâce à une organisation « g-navienne » au millimètre près, tout s'est déroulé merveilleusement et dans la bonne humeur.

Animés d'une grande volonté de construire, les participants ont convergé vers un consensus d'actions d'harmonisation. Enfin, avant le départ, chacun des « copains d'abord » a pu repartir requinqué, le baume au cœur devant la rude tâche hivernale qui les attendaient.

# Féminines : Pro



**Le Comité Départemental de Vol à Voile de l'Hérault et le Centre de Vol à Voile de Montpellier- Pic-Saint-Loup ont offert le 06 novembre 2010 une première leçon de pilotage à cinq femmes motivées. Point commun, elles avaient fait un vol d'initiation dans les semaines précédentes....**

A l'origine de cette initiative, une constatation : alors qu'en France la population féminine représente environ 7% des licenciés, le tiers des Vols d'initiation réalisés par le Centre de Vol à Voile de Montpellier concerne des femmes.

Les femmes ont envie de voler, et sont ravies de faire un vol d'initiation, pourquoi ne se lancent-elles pas plus nombreuses dans l'aventure du brevet de pilote de planeur ? La réponse est sans doute très complexe et les causes multiples.

Est-il possible en 2011 de modifier le cours des choses ? Sûrement !

Le succès dans les divers clubs de la journée « ça plane pour elles » proposée par la FFVV

montre bien que les femmes sont loin d'être indifférentes à ce genre d'activité. Elles ont envie de voler ! Le rêve d'Icare semble bien humain et non exclusivement masculin !

Le Comité Départemental de Vol à Voile Héraultais a donc eu l'idée d'aider ces femmes à aller plus loin : il a décidé d'offrir la première leçon...

### Mise en place du recrutement

Pour mieux cibler une population intéressée, le recrutement s'est fait à partir des féminines qui avaient déjà fait un vol d'initiation payant. Les coordonnées de chacune d'elles ont été notées (avec leur accord) sur un carnet en permanence à côté de la planche de vol. Parmi elles, 10 ont été recontactées par le CDVV de l'Hérault et une journée complète a été proposée, avec formation théorique le matin et première leçon de pilotage en vol l'après-midi. Cinq sur les dix ont répondu positivement.

### Organisation de cette journée

Après entente avec le Centre de Vol à Voile de Montpellier Pic-Saint-Loup, cette journée intitulée « Première Leçon », exclusivement réservée aux féminines, a été réalisée le six novembre 2010, après un report de dates dû à la météorologie.

# Premières Leçons



Le CDVV de l'Hérault a pris en charge le financement des remorquages et des vols ; trois instructeurs bénévoles du CVV du Pic Saint Loup ont assuré cette première leçon.

Rendez-vous à 10h30 pour une formation théorique avec l'aide d'un support vidéo, et de la magnifique maquette du PIC, explications sur tous les axes et commandes du planeur. L'auditoire est très attentif... Puis présentation d'un grand vol sur SeeYou afin d'illustrer les possibilités de vol d'un planeur. Là, elles rêvaient.

Retour sur terre : sortie des planeurs des hangars et mise en piste dans la bonne humeur.

A midi, partage du « repas tiré du sac », sur les tables dehors au soleil...vous avez bien lu, nous étions le 6 novembre ! C'est l'occasion pour elles de parler de façon plus concrète avec les vélivoles du jour, notamment avec les féminines du club. Parmi les sujets de discussion : le budget nécessaire pour mener à bien une saison vélivole, l'organisation personnelle pour concilier enfants, travail et vol à voile, etc. Finalement il est apparu que bloquer une journée pour voler de façon régulière n'était pas insurmontable. Cette discussion a permis un échange très sympathique et indispensable pour les aider à finaliser leur projet.

Puis les choses sérieuses commencent sous la houlette des trois instructeurs : visites pré-vol faites et maintes explications données, elles vont enfin décoller et recevoir leur première leçon de pilotage, les vols vont durer de 30 à 60 minutes avec

une météorologie pas facile.

Au retour, beaucoup de choses à dire. Elles ont échangé sur leurs vols respectifs, donné des explications sur leurs temps de vols, raconté les sensations aux commandes, le sourire aux lèvres et les yeux pétillants.

Les instructeurs les ont trouvées particulièrement douées. La motivation était là ! Le statut d'élève est bien différent de celui de passager. Elles ont tenu les commandes et ont compris que devenir pilote de planeur était possible.

Une d'entre elles s'est même renseignée sur la voltige...

## Bilan de la journée

Ces apprenties vélivoles d'un jour sont reparties enchantées discuter de leur future inscription avec leurs familles. Deux d'entre elles reviendront sur le long terme (pour l'instant elles sont parapentistes), deux vont s'inscrire en 2011, et une souhaiterait revenir s'inscrire avec son mari...

Le bilan semble plutôt positif, et nous allons réitérer cette initiative au printemps 2011. Le carnet est à son poste et attend toutes les coordonnées de ces dames !

Les femmes ont sans doute besoin qu'on leur prouve que le pilotage est bien à leur portée et n'est pas une chose inaccessible pour elles.

Pour conclure, merci à ceux, tous bénévoles, qui ont contribué à cette journée mémorable. Merci également au Département de l'Hérault et à la FFVV pour leur aide financière.

Les nombreuses incitations Fédérales pour développer une pratique féminine du Vol à Voile font insensiblement changer les mentalités. Cette journée nous a convaincu de la possibilité de cette évolution. A suivre !



**Nathalie Drouet**

Présidente du Comité Départemental de Vol à Voile de l'Hérault.



# Le Centre National de Vol à Voile... notre maison commune



**Qui n'a pas rêvé de la fameuse trilogie au dessus du pays de Giono ? Partir en vol de pente, accrocher un thermique, puis, parvenir en onde dans le bleu provençal tout là haut, jusqu'à ce superbe lenticulaire argenté dans le plus beau balcon des alpes...**



Implanté sur l'un des sites aérologiques les plus exceptionnels d'Europe offrant la combinaison de toutes les formes de vol, « **Saint-Aub'** » fait partie du patrimoine aéronautique français et international.

Les générations qui s'y sont succédé ont connues au fil de l'histoire les différentes dénominations (Centre du SFA, SEFA, CHN, CFHN...) constituant autant d'étapes dans sa construction pour aboutir il y a quelques années à celle de « **Centre National de Vol à Voile** ».

Cette dénomination résume en elle-même toute l'étendue des missions actuelles et futures que l'on peut en attendre vis-à-vis du mouvement vélivole et de la Fédération Française de Vol à Voile qui s'est donné trois axes prioritaires :

**Coller aux missions fondamentales du CNVV...**

**Rapprocher le Centre des clubs...**

**Développer les liens avec les collectivités territoriales...**

**Les missions fondamentales du CNVV ;  
la face visible et la face cachée...**

Bien sûr, la face qui apparait aux yeux de tous se matérialise par l'organisation des différents modules de stages spécifiques et adaptés à tous les pilotes selon leurs aspirations et leur niveau de Février à Novembre. En 2010, c'est 1 700 semaines de stages qui auront été organisées accueillant plus de 1 000 stagiaires.

Mais en amont, et de façon plus discrète, le Centre est aussi un lieu de travail permanent et de synergies sur de nombreux « fondamentaux » actuels et futurs liés à la pratique de notre sport.

## La formation et la sécurité

Le CNVV est un pôle où sont recueillis différents travaux de la Fédération.

A la fois force de proposition et d'application, les équipes du CNVV travaillent en collaboration étroite avec des Commissions fédérales et nos tutelles pour y expérimenter et mettre en œuvre les méthodes et les procédures. Par exemple en cette période charnière de transition vers les futures harmonisations réglementaires européennes, le CNVV prend une part fortement active dans l'adaptation et la construction des nouvelles formations d'instructeurs (Futurs « F.I. » et « F.E. ») qui faciliteront l'émergence des vocations d'instructeurs pour nos clubs. S'ils le souhaitent, les futurs cadres peuvent à présent choisir de voler dans un « environnement plaine ». Le CNVV accueille de plus les « ETR » (Equipes Techniques Régionales) avec leurs stagiaires de clubs.

## Le parcours sportif

Depuis l'accompagnement du vol de performance lors des stages de perfectionnement jusqu'aux entraînements des équipes de France, le CNVV met à la disposition des pilotes français ses matériels de haut niveau, ses équipements, le tout avec l'expérience de son encadrement.

Les instructeurs dont certains d'entre eux ont un palmarès prestigieux et reconnu de champions du Monde ou d'Europe participent aux préparations des équipes nationales et les encadrent lors des compétitions internationales. Plus récemment, le CNVV accueille depuis la rentrée universitaire de septembre 2010 le nouveau « Pole Espoirs » permettant



L'ASK21 en entretien, une récente acquisition pour la formation de base et la voltige





à des jeunes vélivoles sélectionnés de se préparer pour le haut niveau (planeur info n°31). Mais ce parcours sportif commence aussi par l'accueil de stagiaires post débutants qui viendront perfectionner leur pilotage et acquérir les bases du vol en montagne encadrés des mêmes « PN ».

#### Les missions transversales fédérales

La fédération a souhaité valoriser le pôle de ressources, d'expertises et de moyens contenus dans le Centre pour y développer des missions transversales, utiles à l'ensemble du mouvement. Un exemple récent ; les travaux accomplis par le groupe de travail « treuil » qui ont permis de formaliser une méthode fédérale d'utilisation du treuil intéressant à la fois la sécurité tout comme la promotion de ce mode de décollage pour la réduction des coûts et des nuisances sonores en clubs. Sans être exhaustif, citons également les stages de formation composite des mécaniciens, l'expérimentation de matériels en contrat avec des constructeurs comme les nouveaux remorqueurs ou les essais de nouvelles hélices silencieuses. Ou encore le guide méthodologique pour l'utilisation des simulateurs de vol, les réflexions sur les facteurs humains (« FH »). Le CNVV héberge également le « G-NAV » qui, en assurant avec les mécaniciens du centre la navigabilité du parc lui permet de remplir les conditions nécessaires à son habilitation pour pouvoir par la suite renouveler les certificats de navigabilité des planeurs de ses adhérents en France.

Les sujets présents et à venir ne manquent pas... Le cas d'Air France dont les futurs pilotes « Cadets » viennent désormais se former en planeur au CNVV constitue un autre exemple emblématique de la

reconnaissance du vol à voile en général et des potentialités de son Centre National.

Comme on le voit, il n'y a pas de frontière établie entre ces trois missions fondamentales qui s'interpénètrent naturellement.

#### Venir à « Saint-Aub' » pour le plaisir

Nous ne l'oublions pas, nous volons pour faire du sport et pour notre plaisir.

C'est aussi dans ce sens que convergent les énergies de l'ensemble des collaborateurs du Centre. Ceux-ci ont à cœur le privilégier l'accueil et de rendre les séjours conviviaux et agréables. Concilier rigueur nécessaire et sourire, c'est également une part intégrante de leur professionnalisme.

Il existe pour cela d'importants moyens en équipements puisque le CNVV exploite une véritable structure hôtelière et de restauration avec les deux bâtiments « Sud » et « Nord » auxquelles s'ajoutent le camping et les bungalows familiaux, le tout offrant une capacité de plus de 150 nuitées.

Même si l'objectif n'est pas d'offrir des prestations de luxe, celles-ci doivent présenter des critères de confort et de possibilités de repos indispensables après les longues journées de vol.

Les rencontres au bar le soir sont riches en échanges et les soirées en terrasse autour des barbecues perpétuent les traditions vélivoles. De nombreux stagiaires viennent accompagnés de leurs conjoints ou de leur famille qui en profitent pour découvrir le patrimoine touristique et les sites alentours.



Une partie des installations de maintenance

L'Arcus, le "petit dernier" propose une géométrie d'aile aussi surprenante que performante





les hauteurs en fin de treuillées procurent des conditions d'accrochage remarquables avec des économies substantielles



l'équipe des "PN" du centre préparent la saison



## Le Centre National de Vol à Voile... notre maison commune

### Des réalités économiques incontournables...

A la différence du fonctionnement en club basé en grande partie sur le bénévolat, le Centre National se doit d'avoir une structure dédiée quasi entièrement professionnalisée.

Les raisons en sont rapidement perçues par le visiteur : chaque lundi matin jusqu'à 90 nouveaux stagiaires de diverses nationalités et langues sont accueillis et encadrés. Seule une structure professionnalisée peut le faire de façon efficace tout en respectant l'impérieuse obligation de sécurité.

Indépendamment des vols eux-mêmes, de nombreuses tâches sont à assumer : accueil, inscriptions, secrétariat, hébergement, ménage, entretien des installations, gardiennage, facturation. La maintenance du parc aérien des planeurs, des avions et des équipements : mécanique, navigabilité. Et pour pouvoir voler : consignes de sécurité, briefings, cours théoriques, treuillages, remorquages, tour de contrôle, accompagnement en vol, débriefings personnalisés ...

On le voit, ces charges nécessaires sont lourdes. Mais on doit y ajouter aussi les coûts de fonctionnement, la part nécessaire aux futurs renouvellements des équipements de pointe et de qualité...

Le CNVV est donc bien une entité économique en elle-même avec ses obligations de résultat. Comme dans de nombreux domaines c'est maintenant une donnée qu'il nous faut intégrer et gérer pour parvenir à terme vers un équilibre financier du Centre, lui même gage de sa pérennité. Cependant, l'équation n'est pas forcément évidente car, à l'inverse d'un modèle économique classique ou cet équilibre peut se trouver par le niveau des prix, nous nous donnons comme autocontrainte forte de maintenir une accessibilité au plus grand nombre de vélivoles de toutes catégories pour rester

### en cohérence avec notre mission.

Nous sommes également très attentifs au fait que la mission du CNVV doit être différente et ne vienne pas se substituer à celle des clubs. Pas simple non plus de trouver le juste équilibre tarifaire depuis les planeurs de base jusqu'aux nouvelles machines que le centre doit aussi, de par sa mission, faire connaître aux vélivoles de clubs et à leurs futurs instructeurs. Les solutions peuvent être complexes et demandent de la rigueur et de la créativité. Pour faire court, elles passent principalement par un meilleur amortissement des charges via un développement du volume global d'activité accompagné de nouvelles formules, ainsi que par une refonte des structures tarifaires de manière compatible. C'est ainsi que pour répondre à des préoccupations de coûts, les pilotes qui le souhaitent peuvent bénéficier d'un bonus sur les heures de vol des planeurs de première catégorie jusqu'au Discus 2B et de plus réduire significativement leur budget de vol grâce aux nouveaux treuils qui viennent d'être mis en place.

De par la nature et la diversité de ses missions, le CNVV fait partie intégrante du mouvement vol à voile français et n'a pas d'équivalent dans le monde. C'est aussi une structure complexe et les enjeux dans l'environnement actuel sont importants. La Fédération et l'ensemble des collaborateurs qui y travaillent œuvrent avec beaucoup de détermination pour consolider dans l'avenir ce qui constitue la véritable « maison commune » de chacun des vélivoles.

A bientôt à " Saint-Aub ",

**Joël Denis,**  
Président Délégué du CNVV,  
Vice Président FFFV



### Le CNVV en quelques chiffres...

1 700 semaines de stages  
1 000 stagiaires  
24 000 heures de vol  
36 000 mouvements aériens  
40 planeurs

7 avions  
2 treuils x 2 tambours  
45 collaborateurs CNVV et SEFA  
8 500 m<sup>2</sup> d'installations  
6 axes de piste  
Hébergement : 73 chambres,  
6 bungalows, camping, piscine, self...



### Les stages et les calendriers :

Voir le dépliant du CNVV, joint à ce numéro et sur [www.cnvv.net](http://www.cnvv.net)





Allocution de Jean-Marc Coppola, Vice-Président de la Région PACA, lors de la cérémonie d'inauguration des treuils avec (de gauche à droite), Joël Denis, Mikaël Doré, sous-Préfet de Forcalquier, Jean-Emile Rouaux et Patrick Martellini, Président de la Communauté de Communes de Moyenne Durance.

### L'inauguration de la mise en service des treuils : un exemple de partenariat et du soutien actif des collectivités territoriales et du Conseil Régional.

Au-delà des ses actions sportives, de formation et de sécurité, les spécificités et l'implantation du CNVV en font également un acteur reconnu dans son environnement local et régional.

Impact économique : les 50 personnes qui exercent une activité professionnelle liée au CNVV sur la plateforme de Saint-Auban constituent une entité importante dans le bassin d'emploi. A cela vient s'ajouter l'effet induit des 1 700 semaines de stages sur le tissu économique et touristique local.

Rayonnement national et international : plus de 1 000 stagiaires de 20 nationalités viennent chaque année au Centre, souvent avec leurs conjoints ou leur famille.

Ce sont des prescripteurs qui repartent chez eux dans les autres régions de France, mais aussi dans d'autres pays d'Europe, d'Outre Atlantique ou d'Extrême Orient en véhiculant l'image de la Région et de toutes les potentialités touristiques et le cas échéant économiques qu'elle recèle. Des voies seront aussi explorées pour étudier des synergies potentielles entre le Centre et d'autres activités sportives.

A ce titre, le CNVV se félicite des relations qu'il entretient et des soutiens qu'il reçoit de la part des collectivités territoriales.

Ce soutien s'est concrétisé par l'aide du Conseil régional au financement des deux nouveaux treuils acquis par le Centre.

Pour l'évènement, une cérémonie d'inauguration du treuil s'est tenue sur l'aérodrome le 23 septembre 2010. Au cours de celle-ci, Monsieur Coppola, Vice Président du Conseil Régional de Provence Alpes Côte d'Azur accompagné de Monsieur Martellini, Président de la Communauté de Communes ainsi que de Monsieur Dore, Sous Préfet de Forcalquier, nous ont fait l'honneur et l'amitié de leur présence. Ils ont pu à cette occasion mettre en avant la triple contribution des treuils : comme moyen de réduction importante des coûts de stages avec les effets de développement attendus pour le centre, comme moyen de réduction du plan d'exposition aux bruits dans l'environnement urbain et comme moyen écologique de réduction des consommations d'énergie.

Le Conseil Régional participe également au plan d'investissement pluri annuel nécessaire au renouvellement du parc planeurs. Nous leurs renouvelons ici nos remerciements.



les deux nouveaux treuils exploités en parallèle permettent d'enchaîner les séquences de 4 décollages



# Un Arcus à Nogaro



Photos : Victor Proto

## L'avis du Président.

**En 2010, le Père Noël est passé à Nogaro puisque début novembre nous avons reçu le 1<sup>er</sup> Arcus turbo français, l'orchidée du planeur, une merveille dont nous sommes enchantés...**

Et pourtant, non nous n'avons pas gagné au loto, nous n'avons pas eu de subvention, nous n'avons pas de sponsor sinon le dévouement de nombreux bénévoles. Bien-sûr un planeur biplace de pointe c'est cher mais nous avons vendu un Duo, cassé la tirelire et fait un prêt à l'ANEPVV...

Cette arrivée est venue compléter la mise en place d'un des premiers simu planeur et l'achat en juillet d'un ULM remorqueur WT9 Dynamic, une excellente machine.

Nogaro c'est un petit village d'irréductibles Gascons, dans un département agricole du Sud-Ouest là où "le bonheur est dans le près" mais aussi dans le ciel ! C'est une région à la population clairsemée avec hélas une météo souvent moins bonne que dans le Sud-Est ou le Centre.

J'ajouterai aussi que la "concurrence" vol à voile est également présente puisque dans un rayon de 120 km on compte 16 clubs.

Partant de ce constat on arrive quand même à être une centaine de licenciés par an dont bientôt 20% de féminines et plus de 40% de jeunes de moins de 25 ans.

Je crois que pour faire fonctionner un club moyen il faut que la majorité des dirigeants soient pilotes actifs et motivés pour le développement du club et

son avenir, ensuite, il faut obligatoirement un professionnel permanent compétent.

Il faut s'appuyer forcément sur un recrutement "jeunes" même si, si peu sont fidélisés, préparer le BIA et surtout accompagner tous les brevetés vers l'autorisation campagne.

Il faut également un club-house convivial pour que tous se sentent bien sur place et restent le plus longtemps possible.

Le recrutement de féminines est toujours dans nos objectifs et progresse doucement.

A Nogaro, c'est ce que nous appliquons et on s'en porte très bien.

Nous avons embauché un instructeur professionnel depuis de nombreuses années ce qui nous permet de faire entre 3000 et 4500 h par an.

Coté formation et sport sur les 10 dernières années nous avons délivré 120 brevets et parcourus plus d'un million de kilomètres.

Pour le matériel nous avons retroussé les manches depuis longtemps pour réaliser des planeurs en kit, le 1<sup>er</sup> avion remorqueur en CNRA en 1986 (un Piel) puis le Midour en 1993 qui était l'ARF (pour Avion Remorqueur du Futur... ?).

Pour les planeurs nous essayons de remplacer les appareils assez souvent pour ne pas trop perdre de valeur et viser plutôt les biplaces modernes.

Nous avons été le 1<sup>er</sup> club en France à acheter un biplace de classe libre en 1990 (un ASH 25E remplacé par un Nimbus 4D en 1998).





Si l'on n'a pas de planeurs de pointe dans les clubs, souvent les plus fanas s'achètent leurs propres machines et s'investissent moins dans le club, dans sa gestion ou son activité.

Dans la plupart des cas le propriétaire privé pratique le vol à voile de façon plus "individuelle" mais je connais tout de même quelques exceptions pour confirmer la règle. Par exemple "Gégé" au Pic, Robert à Saint-Gaudens voire Eric à Bordeaux qui transmettent toujours largement leur compétence et leur passion !

**En conclusion, je dirais que mes expressions préférées sont: "aides toi, le ciel t'aidera" et "quand on veut, on peut" ! Une petite équipe soudée et motivée peut faire des choses extraordinaires.** 

**André Malibos**



## Les premiers vols du chef-pilote

**Premier vol :** avec André Malibos sous un ciel gris, avec juste assez de plafond pour larguer vers 700 m sol. Essai en maniabilité sur les 3 axes (bigre ! ça ressemble à un grand ventus 2...), décrochages avec

un comportement sain et sans surprise dans la plage de centrage prévue, essai des volets à différentes vitesses, le planeur accélère franchement et il ne se fait pas prier. Les Aérofreins triple palettes sont d'une efficacité redoutable où sur ce point ça ressemble plus au bijave ! Le planeur est très stable en ligne droite et en spirale, je ne rentrerai pas dans les détails des vols d'essai de l'Arcus bien présenté dans « Vol à Voile ». Nous aurons l'occasion de faire que des vols planés pendant 15 jours, faute de thermiques chassés par l'hiver. Nous essaierons le Turbo quelques jours plus tard avec André Malibos, et ça marche comme une horloge. Je ferais par la suite une vingtaine de vol, avec quelques essais du turbo, pour faire découvrir la bête et commencer à lâcher quelques pilotes et instructeurs du club. Je tape du pied pour découvrir de quoi ce merveilleux planeur est capable dans des conditions de thermique ou même d'onde...

**En thermique ;** Fin novembre, quelques cumulus sauvages égarés dans le Sud Ouest nous donnent l'opportunité de tester la machine en conditions. Je ferai un vol de 2h30 avec Alain Vezin et nous ferons une cinquantaine de km pour jouer un peu avec 700 à 900 m de plafond et des vz moyennes de 1m/s. En fin de journée, exercice mise en route turbo sur Aire sur Adour au km 18 à 500 m. Nous nous régalerons avec ce planeur et nous retiendrons : confort à bord, agrément de pilotage et performance.

**Premier essai en Onde ;** 7 décembre 2010 nous partons sur les Pyrénées avec Alain Vezin, décollage à



“

1 022 km tourné

à 148 km/h de moyenne !

”



## Un Arcus à Nogaro

l'aube comme d'hab. pour ce type de vol. Nous réaliserons 650 km à 80 km/h de moyenne dans une onde bizarre et pas très homogène avec des vents fort de secteur ouest. Il semblerait que nous étions les seuls d'ailleurs à voler en onde sur les Pyrénées ce jour là. Nous ferons une branche de 230 km vers l'ouest (route 280°) avec 50 à 95 km/h de vent du 260° (soit quasi de face, 20° gauche et 60 km/h de composante moyenne sur le trajet). Il semble que l'Arcus chargé à 44 kg/m<sup>2</sup> avec sa magnifique et performante voilure ne soit pas trop gêné par ce vent pour avancer, puisque la moyenne sur cette branche s'établit à 70 km/h avec un cheminement soigné. Le fait que le planeur soit plus chargé sans eau qu'un Duo ou un Nimbus 4D (qui sont autour de 37 à 38 kg/m<sup>2</sup>) il « pénètre » mieux et avance mieux, et il chute moins à grande vitesse ce qui est intéressant, la polaire semble être plus « plate » (la polaire n'est pas encore dispo) mais ça ne fait pas tout hélas et il faut quand même (et toujours...) faire attention aux cheminements, bien monter et éviter si possible les « trous d'air » à -5 ou -10 m/s.... Côté turbulences en rotor, RAS le planeur reste très maniable et a un bon comportement, il « bouchonne » moins qu'un Janus.

**2eme sortie en Onde, vol de + de 1000 km :** Encore de l'onde, vendredi 7 janvier 2011 j'ai proposé à Adrian Donnay (un de mes jeune élève, breveté en 2008 et formé campagne l'année dernière) de venir avec moi, lui qui voulait découvrir l'onde sur les Pyrénées et un grand vol. Rdv la veille pour préparer la machine, l'oxy, les cartes (aérologie, dégagements, espace aérien, Airways, notam et sup aip...) briefing et petit cours sur l'onde.... Enfin, analyse météo et préparation du circuit « on va essayer de faire 1000 bornes comme prévu ».... rdv demain matin à l'aube. Vendredi 7 janvier 7h ;

ouverture des portes, derniers préparatifs et prévol puis mise en piste aux phares des voitures. Le plein du Midour, dernières observations et prévis météo, dernier pipi... habillage et en piste ! Dédé venu pour nous tenir l'aile, nous motiver et nous encourager. Décollage à 8h25 par le Midour III « BA » piloté par Mathieu St Cricq (jeune recrue de 19 ans breveté en 2009, déjà CPL/IR/MEP + FI.. et bientôt ITP en 2011 !). Largage aux environs de 2300 m QNH vers 9h20, près du point de départ du circuit ; Bedous. La situation météo s'avère visiblement très bonne, voire excellente. Départ en circuit vers 9h45 à 5600 m et retour vertical Nogaro vers 16h40 à + de 2000 m!! Nous avons tournés le circuit comme prévu suivant :

- Départ Bedous (vallée d'Aspe)
- 1 lac des Bouillouses (près de La Llagonne)
- 2 Loizate (petite montagne ouest de Santesteban, Pays Basque Espagnol)
- 3 Mérens (Vallée de l'Ariège entre Ax les thermes et col du Puymorens)
- Arrivée Nogaro LFCN

**Soit un circuit de 1022 km tourné à 148 km/h de moyenne !**

**Pour conclure :** l'Arcus est une superbe machine, aussi agréable à regarder qu'à piloter, d'un confort réel à bord grâce au fuselage « XL » (vols de + de 8 h sans soucis, + de place et confort + qu'un Duo ou Nimbus), des performances très intéressantes, bref peut-être le « Janus » des temps modernes ?? Très bien équipé (Ix8000, flarm, transpondeur, vario type 100...) et peinture PU (pas de Gelcoat) l'Arcus est venu compléter la gamme biplaces de perfo de Nogaro, se situant idéalement entre notre Duo-Discus x et Nimbus 4D, il s'intègre parfaitement dans la flotte et il nous permettra de faire de la double perfo campagne, des grands vols, aussi de la double pour le maniement des volets de courbure utile pour être lâché sur notre Asw 27b. Vous êtes les bienvenus à Nogaro pour essayer l'Arcus T ...



Monsieur Berger, Mathieu Ranque et Tilo Holighaus

### La route de l'ARCUS

#### La route en 3 jours :

- 1 : Nogaro-32-/Haguenau-67-
- 2 : Haguenau/Kirchheim unter Teck-  
Allemagne-Bourg en Bresse-01
- 3 : Bourg en Bresse/Nogaro

#### L'accueil :

**FINESSE MAX :** merci à Christian Stuck qui nous attend tard dans la soirée (cause aléas de la route) et nous fait visiter ses nouveaux locaux et les appareils et matériels exposés, nous aide à changer de remorque ; merci donc pour leur disponibilité.

### SCHEMPP-HIRTH :

nous gratifie de la présentation faite par M.Tilo Holighaus lui-même, de l'Usine de fabrication des planeurs et du site historique de la Firme. Puis M. Berger (allias « BIGGO ») nous présente notre ARCUS TURBO, nous explique toutes les manip.(en anglais) et nous installe le planeur dans la remorque. Nous avons été très bien reçus et agréablement accueillis.

Nous avons bénéficié de la bonne fenêtre MTO pour ces 3 jours.



# /// Sécurité

**Nous ne pouvons commencer cette nouvelle année sans faire un bilan sécurité et rappeler les travaux effectués par l'ensemble des acteurs de cette sécurité.**

L'année 2010 a été riche en travail avec la poursuite des réunions "Sécurité et Formation" qui réunissent les instructeurs mais auxquels nous aimerions aussi une participation plus massive des Présidents de club. Ces rassemblements, qui nous ont permis de rencontrer près de 300 formateurs, sont des moments d'informations mais aussi d'échanges qui permettent, à chacun d'entre nous, de réfléchir sur ses propres actions et chercher à les améliorer.

En montagne, nous avons consolidé la démarche initialisée en 2009. Nous sommes globalement satisfaits, un grand nombre de clubs de montagne a adhéré aux propositions faites à l'époque, tel que Flarm obligatoire, bande anticollision, briefings obligatoires, briefings spécifiques pour les nouveaux arrivants et signature d'une charte de bonne conduite. Ces engagements ont été respectés, il nous faut continuer sur cette voie.



# Le bilan

Le retour en force du treuil comme mode de lancement (plus de 65 treuils sont actuellement en fonction), nous a amenés à lancer une réflexion qui a débouché sur la rédaction d'un fascicule de bonnes pratiques du treuillage. Le but n'est pas d'uniformiser le treuillage; il existe certaines disparités techniques sur les plateformes qui ne le permettent pas. Le but est de proposer des méthodes et des bonnes pratiques pour la mise en œuvre de ce mode de lancement afin d'améliorer la sécurité tant au sol qu'au décollage.

Bien que 2010 soit la moins mauvaise année depuis 2006, nous devons continuer notre progression. Le pilote reste le seul garant de sa sécurité, voilà notre talon d'Achille, que pouvons-nous faire ? Rabâcher, rebatte les oreilles de nos conseils, observations et mises en gardes auprès des pilotes qui nous écoutent, faire accepter les erreurs pour mieux les dépasser...

Faut-il se décourager ?

Certainement pas, il nous faut continuer.

Les réunions de la Commission sécurité, la rédaction des fascicules sécurité ou de bonnes pratiques, ne sont qu'une petite partie de ce travail.

Nous sommes individuellement, dans notre vie de vélivole les acteurs de tous les jours. C'est par notre comportement dans notre pratique quotidienne du pilotage que nous pourrions gagner des points et peut-être faire évoluer les mentalités.

**Tous mes meilleurs Vœux pour cette nouvelle année, qu'elle vous apporte le plaisir de voler en toute sécurité.** ///



**Philippe Guiré-Vaka**  
Vice Président  
Commission sécurité



# SPD meeting & Congrès OSTIV 2010 à Szeged



**L'OSTIV (pour Organisation Scientifique & Technique Internationale du Vol à Voile)**

**est une association affiliée à la FAI, fondée en 1948. Son but, tel qu'il figure dans les statuts, est "d'encourager et de coordonner internationalement les sciences et les technologies du vol à voile, ainsi que le développement et l'utilisation des planeurs dans les domaines de la recherche pure & appliquée".**

Tous les deux ans, l'OSTIV organise un congrès scientifique, qui réunit les spécialistes de toute la planète. On y compte également trois «comités » (météo, développement, et training & sécurité), qui tous les ans se réunissent.

Cette année, c'est en parallèle aux Championnats du monde organisé à Szeged en Hongrie que j'ai pu suivre la réunion du comité « développement » (Sailplane Development Panel, ou SDP) ainsi qu'une partie des conférences du congrès bisannuel.

## Réunion du « Sailplane Development Panel »

C'est en « comité restreint » que se discutent l'évolution des règles de conception des planeurs et les questions posées au SDP par l'EASA ou l'IGC.

La discussion a été animée autour de l'idée promue par Eric de Boers de faire participer la sécurité au classement des compétitions internationales, pour que les compétiteurs montrent l'exemple. Une liste de bonus a été passée en revue, associés à des éléments de sécurité, de la simple signalisation colorée au parachute de secours planeur. Cela permettrait jusqu'à 6% de points sécurité, ajoutés au résultat sportif. Le principe a été présenté aux pilotes présents aux championnats.

Autre sujet, les treuils puissants disponibles aujourd'hui provoquent facilement des pertes de contrôle au départ, quand l'accélération est trop forte. Une méthode pour trouver l'accélération maximale propre à chaque planeur a été discutée, ainsi que la procédure pratique à mettre en place par le treuillard.

L'IGC a également demandé au SDP de formuler une recommandation technique sur un moyen de mesure universel de détection de fonctionnement du moteur dans les loggers homologués. Les sondes ENL ne fonctionnent en effet pas avec les motorisations électriques ou à réaction, d'autres technologies ont été listées.

L'IGC a enfin également demandé au SDP de formuler un cahier des charges techniques d'une classe 13.5m. Le point de vue du SDP est qu'il est difficile de demander moins que la CS-22, qui agrège l'expérience de l'OSTIV en termes de conditions nécessaires à la sécurité. Cela va un peu à l'encontre de l'idée initiale de rendre possible des compétitions IGC avec des planeurs ULM, qui ne répondent pas à la CS-22.

## Le congrès scientifique de l'OSTIV

La première présentation (par votre serviteur...) a décrit la conception de winglets originaux pour le LS6a. Utilisant les outils industriels de calcul d'écoulement en partenariat avec le DLR (centre de recherche aéronautique allemand), cette étude a abouti à une connaissance poussée des écoulements sur ce winglet. Une évaluation théorique du gain de performance attendu a également été présentée. Il reste maintenant à passer à la pratique...

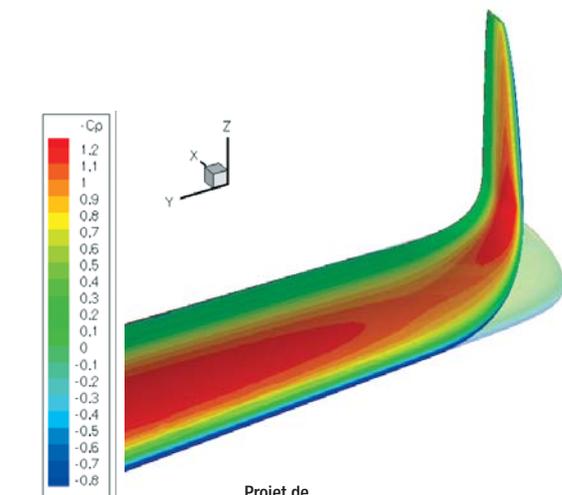
C'est François Ragot qui a pris la suite pour deux conférences sur « l'énergie totale des planeurs » avec première partie théorique très dense, puis sur une application à la variométrie. Il est montré que si les variomètres à énergie totale actuel corrigent bien les « ascendances de manches », ils sont en revanche faux dans les rafales. Il en résulte que les sautilllements de nos variomètres peuvent être trompeurs pour centrer les pompes, et sont inutilisables quant à quantifier les gains dynamiques (vol en dauphin, etc...). De ces deux conférences il ressort tous les éléments théoriques pour dériver le « variomètre idéal », qu'il devrait être possible de réaliser avec les moyens modernes.

Sur un sujet connexe, Wolfram Gorisch a explicité un mode de calcul du taux de montée additionnel lié à la turbulence, et proposé un moyen de le mesurer. Johan Bosman, de « Jonkers Sailplane », a présenté





Le SDP au travail, avec G. Waibel retraité actif



Projet de winglet pour LS6

deux sujets sur lesquels on travaille en Afrique du sud. Dans un premier temps, un exercice de validation de la prédiction informatique de la transition laminaire turbulent sur la jonction aile-fuselage a été présenté. Puis un second papier, sur l'absorption d'eau par les composites dans les ballasts structuraux, a été détaillé. Il a été noté sur des échantillons immergés pendant plusieurs mois une réduction notable des propriétés mécanique des composites carbone ou verre. Un phénomène heureusement réversible.

Gerhard Waibel a démontré qu'il est possible pour les planeurs ULM de réduire le nombre de Gs considéré dans le calcul de la structure sans rogner sur la sécurité. Il s'agit ici de tirer le bénéfice des masses plus légères et vitesse plus faibles de ces machines. Seul quelqu'un qui connaît très bien l'historique des règles de dimensionnement est en mesure de conclure sur un tel sujet.

Mark Maughmer, célèbre pour les winglets Schempp-hirth des versions « x », a révélé un concept de profil d'aile à fente développé avec Dan Somers, qui aboutit à des gains de traînée et de portance max conséquents. L'interaction du segment arrière conduit à un profil avant 100% laminaire, ce qui a été vérifié en soufflerie. L'application à des planeurs reste à faire.

Représentée par Johannes Traugott, plusieurs travaux de l'équipe du professeur Sachs (Munich) ont été présentés. Deux papiers sur l'optimisation de la distance parcourue (au moteur) sur les planeurs à pylône rétractable ont été présentés. Il est prouvé que des cycles montée au moteur - descente en plané permettent une réduction jusqu'à 66% de la consommation moyenne comparée à un bête palier au moteur. Les profils de vol optimaux pour les moteurs thermiques et électriques sont ainsi détaillés.

Sur un autre sujet mais par le même présentateur, le bilan de 40 jours de mesure en vol sur 20 albatros dans les mers australes a été détaillé. L'objectif est de comprendre un peu mieux comment ces oiseaux utilisent le vol dynamique pour voler jour et

nuit sur des distances incroyables, sans battre les ailes. On s'est par exemple rendu compte que l'effet de « pente » sur les vagues est finalement assez négligeable par rapport aux gains dynamiques dans la couche limite atmosphérique, et cela jusque assez haut au dessus de la crête des vagues.

Lukas Popelka, de la république Tchèque, a lui d'abord détaillé l'utilisation de « générateur de vortex » pour l'augmentation de la portance des profils à volet. Il a ensuite fait le bilan des moyens de soufflerie, de calcul et d'essai en vol disponibles en république tchèque et utilisés dans le développement de l'aviation légère. Tout cela participe au dynamisme de ce pays en terme d'ULM et de plus en plus de planeurs.

Bon nombre de conférences autour de la météorologie se sont également tenues, mais que je n'ai pas pu suivre. On notera deux présentations où le planeur est utilisé comme un « capteur de l'atmosphère ». Tout d'abord pour le vol d'onde, dans le cadre du projet Perlan. Egalement une proposition de faire communiquer entre eux les planeurs volants dans une même région pour avoir un instantané de la situation aérologique.



Lors de cette édition de la réunion du SDP & du congrès scientifique, les sujets abordés ont balayé large le champ des problèmes techniques associés aux planeurs.

Comme toujours, les discussions « off » avec les présentateurs ou les ingénieurs des boites ont été aussi très enrichissantes. A en croire ces discussions, il faut s'attendre à un sacré match des grandes plumes du futur, ASH 30 contre Concordia ou le dernier Schempp-Hirth !

**Matthieu Scherrer**



# Chambley

## Un tapis rouge pour le Vol à Voile

Photos : Livier Lescasse

**A l'heure où de nombreux aérodromes Lorrains ont été rayés de la carte ces dernières années ou sont menacés <sup>(1)</sup>, le Conseil Régional de Lorraine redonne vie à l'ancienne base aérienne OTAN de Chambley au profit des sports aériens. Construite en 1952 et fermée en 1965, elle est désormais propriété de la Région Lorraine depuis fin 2008. Située au cœur du parc naturel régional de Lorraine, elle présente un potentiel de près de 500 hectares avec une piste revêtue de 2950 m x 45 m !**

### Origine du projet vol à voile :

dès l'intention d'acquisition de la Région affichée (2002), le CRVV Lorraine a fait part de son intérêt compte tenu des caractéristiques de la plateforme.

Nos besoins initiaux étaient, à l'époque, déjà bien définis : disposer d'un site capable d'accueillir de grandes manifestations, disposer d'un terrain de repli devant les difficultés grandissantes d'espace aérien et d'urbanisme, disposer d'un stockage « Nord » pour l'ANEPVV (l'autre étant à Vinon/Verdon).

### 2003-2004, évolution du projet :

le CRVV Lorrain et l'ANEPVV sont consultés par les bureaux d'études afin de préciser nos activités, nos besoins immédiats et nos projets à plus long terme, faisant évoluer nos ambitions. En parallèle, le treuil électrique et le Dyneema nous donnent cette idée « folle » : treuiller un planeur avec 3000m de câble !

**2005, 1ers essais de treuillage :** les 2 et 3 septembre, les obligations administratives franchies (Ministère de la Défense, de l'Équipement, de l'Aviation Civile) et la faisabilité technique avérée, ce sont les 1ers essais avec 2000 m de câble. Verdict : 850 m QFE en ASK21 sans vent...

On déroule ensuite 2950 m (!) pour atteindre 1275 m après 2 minutes de treuillage en Ka8. L'essai suivant en ASK21 se solde par la rupture du tambour (prévue par l'ingénieur du treuil devant les contraintes d'écrasement du tambour par le dyneema) : 1130 m QFE à 30 s de la fin de treuillage...

Fort de ces essais très encourageants, nous avons décidé de poursuivre l'exploration du domaine de treuillage avec un ASK21, un ASK13 et un FOX,...et un tambour renforcé.

**2006, 2ème série d'essais de treuillage :** 21 et 22 août, nous nous acquittons d'une redevance de 360€ pour un AOT de 2 jours... et l'ASK21 repart pour dépasser 1200m, atteignant un de nos objectifs : proposer de la voltige pour un coût 5x inférieur au remorqué !

Le record établi est de 1440m QFE (ASK21 avec Bernard Plauche et Pascal Jouanard aux commandes), treuillée interrompue pour éviter l'entrée en zone IFR du planeur ! Le FOX atteint lui 1150 à 1200m, performance relative liée à un défaut de calage du crochet de treuillage provoquant des largages intempestifs... Les personnalités présentes (Région Lorraine), impressionnées par le mode de lancement et l'innovation nous soutiennent alors pleinement : une association à vocation d'école fédérale de formation et un centre européen de voltige en planeur sont créées.

### 2007-2010, les démarches administratives :

tout paraissait « réglé » en 2006 mais la proposition d'utiliser 2 bandes d'envol de 500 m à chaque bout de piste n'a d'abord pas été entendu par la DGAC, cette notion de « bande d'envol » n'existant pas. Par contre, la notion de 80 m de largeur pour une piste (l'actuelle fait 50 m de large) imposait des travaux longs, exorbitants et au final inutiles ! Pour pallier à ces difficultés, nous avons opté pour la création d'une vélisurface avec 2 bandes de décollage au treuil de 350 m x 60 m, mais le reclassement en aérodrome civil de la plateforme a rendu caduc ce « dispositif »...

Depuis, suite à l'action de la FFVV auprès de la DGAC, un groupe de travail a été mis en place notamment pour solutionner le problème de non-conformité des pistes vol à voile dont la largeur était inférieure à 80 m. Dans le rapport final (avril



2010), le décollage au treuil est désormais traité avec apparition de « Bandes d'envol » dont les dimensions minimums sont de 500m x 50m, conformes à la plupart des réglementations étrangères.

En parallèle, cet aérodrome se situant sous la TMA 1 de Metz de classe « D » avec un plancher à 3500 ft AMSL, des démarches sont en cours pour un relèvement de ce plancher à 5500 ft AMSL.

Enfin, une fréquence propre à cet aérodrome a été demandée.

#### 2008 - 2010, afficher notre détermination :

pour cela, parallèlement aux démarches administratives, nous avons organisé les manifestations suivantes :

- Été 2008 :** Championnat de France voltige planeur.
- Été 2009 :** Master International de voltige planeur avec participation du champion du Monde en titre, durant la biennale des mongolfières.
- Été 2010 :** Présentation de voltige artistique au cours du meeting organisé à l'occasion de l'inauguration de la tour de contrôle.

A noter que tous ces événements ont été largement aidés financièrement par le Conseil Régional de Lorraine qui croit en ce projet.

#### Etat des lieux à fin 2010 et prévisions 2011 :

l'aérodrome est ouvert à la CAP et dispose :

- d'une piste revêtue de 45 x 1200 m qui sera portée à 2100 m courant 2011.
- d'une piste planeurs de 780 x 80 m coté ouest, engazonnée avec création d'une bande d'envol treuil de 600 x 50 m à la limite Est de la plate forme reliée par un chemin de 5 m de largeur pour le véhicule de servitude.
- d'une piste ULM revêtue de 667 x 18 m.
- d'une tour de contrôle inaugurée en juin 2010.
- d'une Infrastructure pour les associations et professionnels aéronautiques composée de 6 hangars de 2400 m<sup>2</sup> chacun : 2 pour le club ULM local inaugurés fin 2010, 1 pour le Vol à Voile et l'ANEPPV qui sera disponible courant mai 2011, 1 pour le Vol Moteur partagé avec un atelier de maintenance, 1 pour 2 Sociétés d'Hélicoptères, 1 pour les mongolfières.

Chaque hangar comprend :  
une partie centrale de 40 m x 40 m, sans aucun poteau, accessible par des portes coulissantes translucides offrant 35 m d'ouverture sur les deux façades, et, latéralement, d'un côté une zone vie (club house, cuisine, bureaux, salle de cours, sanitaires) et de l'autre coté une zone laissée à des aménagements propres à chaque utilisateur.

A noter la qualité des prestations, toiture végétalisée sur les parties latérales, parkings et larges dégagements devant les hangars en enrobé routier, réseau internet par fibre optique, raccordements WIFI, etc...

La réalisation de la bande d'envol treuil sera réalisée courant 2011 avec mise en place des alimentations électriques aux deux QFU pour le treuil.

#### Conclusion :

Souhaitons que cette infrastructure unique en France apporte un essor à la voltige planeur ainsi qu'au Vol à Voile en étant à disposition de l'ensemble des clubs pour des stages dans les meilleures conditions. Voilà résumé 10 années de démarches, facilitées par la détermination du Conseil Régional de Lorraine que nous ne remercierons jamais assez pour l'engagement qu'il a consenti à la réalisation de cet outil unique en France et qui nous accompagne financièrement dans notre contrat de projet. La région Lorraine aura mobilisé 30 millions d'euros pour l'ensemble des travaux de viabilisation et d'aménagement et 20 millions d'euros pour les diverses constructions programmées sur les 4 zones. Ce programme sera achevé en 2011.



Nous souhaitons partager cet engagement fort avec vous en développant l'activité vol à voile et en organisant des manifestations importantes dans un avenir proche.

#### Agendas :

- 2011 :** Présentation du dossier de demande de subvention pour l'acquisition d'un treuil électrique.  
Participation à la biennale des mongolfières du 22 au 31 juillet.  
Organisation des premiers stages de voltige et stages de formation de début.
- 2012 :** Organisation d'une grande compétition.

**////// Gérard Lescasse**  
Président du Comité Régional  
Lorrain de Vol à Voile

#### (1) Aérodromes supprimés :

- Grostenquin : polygone de guerre électronique,
- Chenevières : Affecté à une école de conduite de chauffeurs poids lourds + piste voitures
- Damblain : Fermé en mai 2009, disparition du club Vol à Voile. Acheté par le Conseil Général des Vosges pour implanter une plate forme multimodale.
- Toul Rosières : Base Aérienne 136 fermée, implantation d'une centrale photovoltaïque.

- Fermetures programmées :  
Metz-Frescaty : Base Aérienne 128 avec suppression du club vol moteur.
- Thionville-Yutz : Disparition d'un club mixte (Vol à Voile et Vol Moteur) pour un lotissement.
- Clubs de Vol à Voile disparus : Saint-Avold - Delme



# Frais des bénévoles

**Clubs, évitez les remboursements de frais de déplacements...**

**Si la définition de bénévole vient de « bonne volonté », signifiant une action désintéressée en faveur d'une association, il reste qu'elle a un coût !**

**Chaque action d'un bénévole s'accompagne en effet d'un déplacement par exemple, pour « venir au terrain », des km qui finissent par représenter une somme significative, le prix du pétrole aidant...**

**Afin de réduire l'empreinte de cet investissement désintéressé sur nos bénévoles, et permettre ainsi à tous de s'investir sans (trop) compter, une loi (Code Général des Impôts) permet de défiscaliser une partie des frais engagés pour alléger vos impôts. De même, côté club, cela permet d'éviter des remboursements de frais de déplacements, un bonus pour chaque association de vol à voile.**



## 1 - Comment ça marche ?

Et bien, comme toute réduction d'impôt, tout cela rentre dans un cadre précis que vous devrez appliquer dans l'association.

**1ère étape :** obtenir l'autorisation de rescrit fiscal... C'est l'association qui fait cette démarche auprès du centre des impôts dont elle relève pour vérifier qu'elle est dans son bon droit de proposer : des reçus fiscaux de dons aux bénévoles qui ont engagés des frais dans leurs actions. Normalement, la reconnaissance d'intérêt général ou d'utilité publique d'une association suffit à obtenir ce rescrit.

En parallèle, le trésorier de l'association va créer une ligne comptable pour chaque bénévole souhaitant adopter cette mesure qui apparaîtra dans le bilan annuel du club.

## 2ème étape : décompte de l'activité

**en journées et km.** Là, c'est à chaque bénévole de décompter les journées où il est venu pour œuvrer à l'activité de manière désintéressée (entretien de la plateforme, remorquage, treuillage, écolage, déplacements pour des achats, de l'entretien de planeur, ...). Un recueil (cahier) des différentes activités

bénévoles de la saison sera le bienvenu pour en garder des traces au club. Et chaque bénévole devra utiliser une fiche pour relever ces journées d'action avec leur objet et les km engagés. Attention, gardez bien vos différents justificatifs (essence, péage, ...) !

## 3ème étape : bilan et renoncement

**au remboursement.** A l'heure du bilan financier de l'année (donc en début d'année suivante), le trésorier fait un bilan chiffré pour chaque bénévole sur la base de l'activité reconnue de chacun, et le prix fiscal du km associé à l'éloignement du domicile du bénévole et/ou des déplacements spécifiques.

Cela représente « l'investissement financier » personnel du bénévole prévu normalement en « remboursement » par le club sur la ligne comptable. A cela, comme le bénévole est « désintéressé », il acte sur cette même fiche renoncer au remboursement des frais engagés au profit de l'association. Le trésorier émet alors un reçu fiscal type (reçu de don cerfa n° 115 80\*03) qui sera utilisé par le bénévole dans sa prochaine déclaration d'impôts comme preuve de don fait à l'association.

Il conservera également un dossier avec les relevés des frais engagés par le bénévole et les pièces justificatives (essence, péage, train, ...) avec la renonciation au remboursement du bénévole. Enfin, il équilibre le bilan budgétaire de l'association en entrant le montant du remboursement prévu au bénévole dans la colonne des recettes.



## 2 - Quelle réduction cela représente ?

Les textes sont précis, c'est une réduction d'impôt :

- 66% du montant du don inscrit sur le reçu fiscal est déductible de vos impôts;
- Attention, cette réduction est plafonnée à 20% du revenu imposable du « donateur »;
- Comme tous les dons, si cela dépasse 20%, vous pouvez en reporter une partie sur les 4 années fiscales suivantes...
- Le taux fiscal kilométrique d'un bénévole utilisant une voiture était de 0,299€/km pour l'année 2009.

**Ainsi, un bénévole domicilié à 15km de l'aérodrome, se déplaçant 50 fois dans l'année pour participer à la vie du club aurait pu espérer sur l'année 2009 :  $15 \times 2 \times 50 \times 0,299 \times 66\% = 296\text{€}$  de réduction d'impôt.**

Plus d'infos : site des impôts  
[www.impots.gouv.fr](http://www.impots.gouv.fr)

- Contacter votre centre des impôts pour une demande de rescrit fiscal.

Retrouvez tous les formulaires en téléchargement sur

[www.ffvdevelopment.org/accueil](http://www.ffvdevelopment.org/accueil)

# Championnat de France de Voltige à Moulines - Juin 2010



**Belle plateforme, bonne météo, ambiance familiale, les planeurs fédéraux Swift et Fox présents, tout cela pour les plus grands plaisirs des voltigeurs des classes Internationales et Advanced.**

La Famille Vallier au grand complet s'est dévouée pour nous accueillir et nous offrir une super prestation logistique.

Les principaux compétiteurs de voltige planeur se sont donc retrouvés à Moulines-Montbeugny (LFHY). Ils s'expliqueront au travers des trois programmes nécessaires à la validation des compétitions.

Egalement présents parmi ces compétiteurs, l'Equipe de France en entraînement des deux catégories : Championnats du Monde Advanced (WAGAC) et des Championnats d'Europe Internationale (EGAC) devant se tenir à Jamí en Finlande.

La Commission Voltige FFFV avait décidé que cette année 2010 serait le point de départ de la catégorie Advanced. Cette catégorie, ouverte par la Commission Internationale de Voltige Aérienne, se voyait dotée de son premier Championnat du Monde. Précédemment, des compétitions avaient permis d'élaborer les programmes Advanced correspondant aux planeurs anciens tels que Pilatus, Salto...

Mais si tout devait se dérouler normalement c'était sans compter avec la mécanique vieillissante de notre Swift. Ce planeur de voltige, la Rolls du moment, est très vieux, 17 ans. Après un premier incident au pied de manche en stage d'entraînement de l'Equipe de France, c'était maintenant les câbles des palonniers qui étaient déréglés et nécessitaient l'intervention du responsable mécanique CNVV pour pouvoir reprendre les vols.

Les entraînements passés, les pilotes ont pu enfin se mesurer.



| Clt. | Pilote             | Club        | Planeur | Libre   | Connu   | Inconnu | TOTAUX  |
|------|--------------------|-------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 1    | Aurélien Durigneux | Saint Auban | Swift   | 1580,63 | 1315,13 | 1335,75 | 4231,50 |
| 2    | Benoît Mérieau     | Bailleau    | Fox     | 1465,88 | 1125,75 | 1307,25 | 3898,88 |
| 3    | Stéphane Fernande  | Compiègne   | Fox     | 1290,38 | 1075,13 | 1110,00 | 3475,50 |

**En catégorie Advanced seulement trois candidats pour cet Inter Régional.** Nette victoire d'Aurélien Durigneux de Saint- Auban.



| Clt. | Pilote                   | Club        | Planeur | Libre   | Connu   | Inconnu | TOTAUX  |
|------|--------------------------|-------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 1    | Daniel Serres            | Saint Auban | Swift   | 2244,00 | 1728,63 | 1717,13 | 5689,75 |
| 2    | Jean-Christophe Beaumier | Colmar      | Swift   | 2116,00 | 1667,38 | 1616,25 | 5399,63 |
| 3    | Erik Piriou              | Compiègne   | Swift   | 1992,88 | 1689,00 | 1699,88 | 5381,75 |
| 4    | Pierre Albertini         | Fayence     | Swift   | 2057,50 | 1622,00 | 1598,38 | 5277,88 |
| 5    | Gilles Gavin             | Compiègne   | Swift   | 1960,88 | 1500,13 | 1639,38 | 5100,38 |
| 6    | Denis Hartman            | Compiègne   | Swift   | 1516,75 | 1304,88 | 1177,75 | 3999,38 |
| 7    | Rémy Louvel              | Rennes      | Swift   | 1678,13 | 1095,13 | 1053,25 | 3826,50 |
| 8    | Alain Dugas              | Nancy       | Swift   | 1668,38 |         | 1388,88 | 3057,25 |
| 9    | Sandor Katona            | Sarrebourg  | Swift   | 1430,88 |         |         |         |
| 10   | Daniel Perciaux          | Colmar      | Fox     | 1360,13 |         |         | 1360,13 |

**En catégorie Internationale, nous étions en Championnat de France.** Nette victoire de Daniel Serres devançant Jean-Christophe Beaumier et Erik Piriou. Daniel Serres détenteur du titre en 2009 conserve son titre en 2010.

Nous quittons à regret Moulines-Montbeugny après trois années passées pour nos Championnats de France Inter. Les prochains se tiendront pour deux années à Buno-Bonnevaux.



**Daniel Perciaux**  
Président Commission Voltige





# Trombin'air



**Manon Lefranc**  
16 ans, a été lâchée le 3 août 2010 à Bagnoles de l'Orne sur KA7. Elle a été formée par Gérard Plu.



**Adrien Cauquelin**  
16 ans, a été lâché le 3 août 2010 à Bagnoles de l'Orne sur KA7. Il a été formé par Gérard Plu.



**Charlotte Corvellec**  
16 ans, a été lâchée le 3 août 2010 à Bagnoles de l'Orne sur KA7. Elle a été formée par Gérard Plu.



**Olivier Ribon**  
18 ans a été breveté le 31 juillet 2010. Il a été formé à Vinon par Antoine Serres.



**Filip Anthoni**  
24 ans a été breveté le 17 juillet 2010. Il a été formé à Vinon par Antoine Serres.



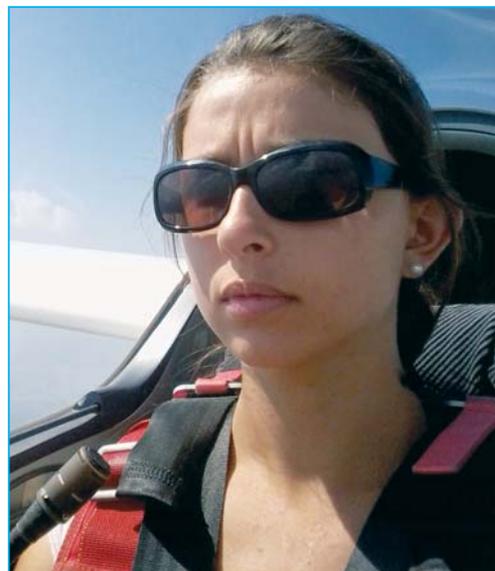
**Matthieu Denecker**  
23 ans, a été formé à Vinon par Régis Kuntz et a obtenu son brevet le 20 juin 2010.



**Camille Moreau**  
18 ans a été lâchée le 13 août 2010 sur ASK21. Elle a été formée à Vinon par Guillaume Castello.



**Arthur Bourgeois**  
18 ans a été lâché le 11 août 2010 sur ASK13. Il a été formé à Vinon et a obtenu son brevet le 20 août 2010. Il a été formé par Roland Marozeau et Gérard Herbaud.



**Aude Lory**  
17 ans, a été formée à Vinon par Régis Kuntz et a obtenu son brevet le 13 août 2010.

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



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

**La liberté du choix**

**AERIAL Services Technologies**

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

**Stock important**

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

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

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

(Parachutisme, avion, planeur, ULM et autres)

Plus de 25 ans d'expérience

Antoine Belda  
PliEUR certifié Aviation-Civile, C.E.V. & F.F.P.  
Réparateur 2<sup>ème</sup> degré, D.C.F.





**AIR**

**AIRSPORTS ASSURANCES**

**GROUPE AIR COURTAGE**

**PLANEUR | MOTOPLANEUR | AVION REMORQUEUR**

**Votre Courtier d'Assurance spécialiste du Vol à Voile**



**www.air-assurances.com**

aviation@air-assurances.com

**Tél. +33 (0)4 27 46 54 00**

Inscrit à l'Orias N°07 000679 [ [www.orias.fr](http://www.orias.fr) ]

**Volez bien assuré avec « SUP'AIRSPORTS »  
L'Individuelle Accident du Pilote, pour toutes vos activités aériennes...**

Réservé aux pilotes privés ou professionnels  
Décès / Invalidité jusqu'à 700 000 € - Indemnités Journalières jusqu'à 300 € / jour

**Demande de cotation en ligne sur [www.air-assurances.com](http://www.air-assurances.com)**