

PLANEUR

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

NUMÉRO 34 • 3^e TRIMESTRE 2011



Dossier sport : championnats, Grand Prix



au sommaire



- 2 News**
- 5 Championnat de France de Voltige**
- 6 Championnat de France féminin**
- 7 Championnats du Monde féminin en Suède**
- 9 Grand Prix**
- 10 JOVIAL**
- 11 RVVGEA**
- 12 Club, Saint-Sulpice en Bretagne**
- 14 Espace aérien**
- 16 Le G-nav et le CNVV**
- 17 Médical**
- 21 Ca plane pour elles**
- 24 Boutique FFVV**



Trombin'Air
en 4è de couverture



**Sport et
Championnats**
5 à 9



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



Jean-Emile Rouaux
Président de la FFVV

La FFVV au Salon

Pour la deuxième fois la FFVV tenait un stand au Salon du Bourget, ce grand rendez-vous mondial de l'aéronautique. Certains d'entre vous pourraient légitimement s'interroger sur la pertinence de participer à cet événement qui concerne en premier lieu l'aviation commerciale et militaire. Les raisons sont multiples, renforcer la notoriété de notre Fédération, échanger avec nos partenaires, DGAC, Armée de l'Air, FNAM notamment, faire la promotion de notre sport et reprendre aussi des contacts avec des vélivoles ayant arrêté leur activité. Ces derniers sont assez nombreux dans les allées du Salon et ils ont souvent beaucoup de plaisir à renouer des liens, à effectuer un vol dans le simulateur fédéral. La présence de la FFVV c'est aussi les démonstrations de voltige en planeur effectuées avec talent par Daniel Serres, moment d'élégance apprécié dans ce concert de décibels !

Communiquer d'abord vers les passionnés d'aviation, tel doit être notre premier objectif,

le plus simple car ceux-ci se retrouvent naturellement lors des grands événements qui ponctuent la saison aéronautique. Ces passionnés connaissent souvent notre sport mais pour différentes raisons n'ont pas fait le premier pas vers le club. Le contact avec des pratiquants, faire un vol dans le simulateur peut créer le déclic qui conduira à faire un vol d'initiation voire même à débiter notre activité. La majorité des nouveaux licenciés viennent au vol à voile grâce à un proche où après avoir découvert notre activité à l'occasion d'une action de communication organisée par un club.

Et puis prêtons une attention toute particulière aux personnes effectuant un vol d'initiation. Une récente enquête auprès de nos licenciés nous a démontré que plus de 50 % des nouveaux licenciés ont découvert le vol à voile à cette occasion. Sachons leur réserver un accueil chaleureux !

La FFVV sera également présente au salon de l'ULM à Blois début septembre ainsi qu'au salon de la Simulation à au Bourget en octobre. Sans oublier, bien sûr, le rassemblement des femmes de l'Air à Niort en septembre. N'hésitez pas à nous rendre visite !

Pour conclure cet éditorial je souhaite saluer notre Equipe de France Féminine qui a remporté deux médailles lors des championnats du Monde à Arboga. Bravo à Anne Ducarouge, médaille d'argent et Amélie Audier médaille de Bronze. Après la journée « Ca plane pour elles » qui a remporté un vif succès malgré une météo maussade, ces médailles témoignent du dynamisme du vol à voile au féminin.

Bons vols à toutes et à tous, en sécurité !

Erratum N°33
Le gagnant de la coupe Jacques Gomy au titre de l'année 2010 est Fabien Normand de Nantes



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 Néglaïs.
Photos : FFVV. (Photo de couverture : CNVV)
Design & Impression : Agence Mageral & Associés
Tél. 01 47 25 35 25 • www.mageral.fr
Imprimé en France à 3 000 ex. - **Crédit photos :** FFVV.
© Tous droits réservés. 08.2011

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



NEWS

Chambley, inauguration de la structure Vol à Voile

Vendredi 22 juin 2011, Jean-Pierre MASSERET, Président du Conseil Régional de Lorraine a procédé à la remise officielle des clés des 6 hangars destinés à l'aéronautique de loisirs et à quelques sociétés en liens avec l'aéronautique. Ces hangars de 2400 m² chacun, construits le long du boulevard Antoine de Saint-Exupéry, inauguré ce même jour, constituent le front des installations avec accès direct aux trois nouvelles pistes : La piste principale revêtue de 2100 m, la piste ULM et la piste planeurs.

Chaque hangar est composé :

- D'une partie centrale de 40 m x 40 m sans aucun poteau ouvrant sur les deux façades avec des portes coulissantes translucides libérant un passage de 35 mètres.
- De deux ailes latérales de 10 m x 40 m pouvant abriter club house, bureaux, ateliers et différentes annexes spécifiques à chaque occupant.

L'affectation de ces hangars est la suivante :

- 2 Hangars pour le club ULM,
- 1 Hangar pour le Comité Régional Lorrain de Vol à Voile partagé pour moitié avec l'ANEPVV.
- 1 Hangar pour un club Vol Moteur partagé pour partie avec un atelier de maintenance avions.
- 1 Hangar pour deux sociétés de travail aérien par hélicos.
- 1 Hangar pour la société Pilatre de Rozier Organisation.

Neuf millions d'Euros, c'est la somme déboursée par le Conseil Régional de Lorraine pour

aménager ce nouvel espace de loisirs, cela comprend la construction des hangars, les voiries, les espaces verts, la réalisation d'une station d'avitaillement et d'approvisionnement en gaz pour les mongolfières, un espace scène de 1000 m² et enfin une plateforme pouvant accueillir jusqu'à 8000 véhicules.

Il faut rappeler qu'il y a deux ans, cette ancienne base aérienne de l'OTAN n'était qu'une friche militaire d'une superficie de 400 hectares et que la réhabilitation de la tour de contrôle avait déjà été inaugurée en juin 2010. Dès à présent, nous pouvons envisager le démarrage d'une activité Vol à Voile en remorquage aux deux QFU (05 et 23). Treuillage possible au QFU 23 mais avec seulement 1000 mètres de câble et 2650 mètres au QFU 05.

Fin 2011, une bande de décollage treuil de 500 m x 50 m au seuil 05 sera réalisée ce qui permettra courant 2012 de déployer là aussi 2650 mètres de câble au QFU 23.

Pour 2012 nous envisageons d'organiser des stages de formation de début suivant le cahier des charges « Ecole Fédérale » et des stages de formation et de perfectionnement voltige. Reste à régler le choix du treuil, car dès l'origine du projet nous avons vendu au Conseil Régional de Lorraine, le treuil électrique, mais lequel ? En attendant nous opterons pour un treuil thermique équipé de tambours pouvant accueillir 3000 mètres de câble.

Gérard LESCASSE - Président du Comité Régional Lorrain de Vol à Voile



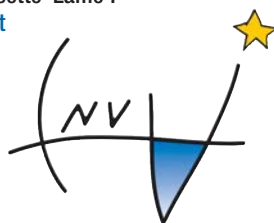
Stage Handis'vol : Initiation-découverte et formation

Du 3 au 10 septembre au Centre de Vol à Voile Bressan, aérodrome de Bourg en Bresse
01250 Jasseron
Informations et inscription auprès de Jean-Louis Filippi :
jeanlouis.filippi@free.fr



Stage Plastique au CNVV

Initiation aux techniques d'entretien et réparation des planeurs.
Du 25 septembre au 1er octobre 2011,
du 6 novembre au 12 novembre 2011
CNVV, aérodrome - 04600 Saint Auban
Informations et inscription auprès de Josette Lamé :
info@cnvv.net



MUSÉE
AIR +
ESPACE
AÉROPORT PARIS - LE BOURGET

News

Un grand merci

Un grand merci à toute cette jeunesse vélivoile qui a prêté main forte à la FFVV tout au long de cette semaine du Salon du Bourget.

Les vélivoles présents : Bertrand Delrieu, Clément Devenet, Renan Kasmi, Baptiste Keller, Vincent Lindner, François Maurage, Frédéric Micolon, Michael Salis, Gauthier Vigouroux et Aurélien Ynden.



Crédit photos :
Valérie Vankeerberghen
Benjamin Néglaïs



Le Vol à Voile au Salon du Bourget 2011



Tout comme lors de l'édition précédente, c'est sur l'invitation de nos partenaires du GIFAS et d'Airemploi que la FFVV a été présente au Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace 2011.

L'espace Forum métiers était installé dans le célèbre « Hall Concorde » avec le regroupement des acteurs du monde de l'aéronautique liés à la formation et aux métiers de l'aérien : écoles, grandes entreprises employeurs, institutionnels.

Le stand fédéral y figurait en très bonne place avec bien entendu l'intégralité des outils du plan de développement « Vu du Ciel ».

Les contacts ont été nombreux et porteurs ;

L'objectif lors des journées professionnelles était de nouer ou de renforcer les relations avec des partenaires et des décideurs du monde de l'aérien ainsi que de l'Education Nationale ou d'autres ministères. Ceci permettant ainsi de valoriser nos actions structurantes auprès des institutionnels et des élus. Il est très important d'être présent et visible dans ces occasions pour les retombées globales en termes de légitimation de notre mouvement. Par la suite, les journées étudiantes ont été l'occasion d'avoir de très nombreux contacts et de passer les messages de l'intérêt de la pratique du planeur dans le cadre d'une perspective de carrière, au sens large, auprès des jeunes.

Dans ces deux cas, les messages ont été bien passés et bien perçus.

Il est vrai que les outils présentant le dispositif du plan « Vu du Ciel » suscitent l'intérêt et facilitent grandement l'explication et la communication. Le nouveau simulateur fédéral a pour sa part été un point d'attractivité fort apprécié contribuant aussi à faire partager notre passion.

Différentes manifestations se déroulent traditionnellement au cours du salon du Bourget. La Fédération a également été associée à l'opération « féminisons les métiers de l'aéronautique » organisée avec le GIFAS et Airemploi auprès de jeunes filles en collaboration avec leurs établissements scolaires et de grandes entreprises du secteur de l'industrie aéronautique. Une quinzaine de clubs vol à voile auront déjà l'occasion d'en avoir les retombées directes chez eux à partir de la rentrée scolaire. Nous aurons l'occasion de revenir d'une manière plus complète sur cet événement dans le prochain numéro de planeur Info de même que dans les « news » du site Développement FFVV.

Parmi d'autres exemples de retombées, nous sommes sollicités pour participer au prochain mondial de la simulation. Nul doute que des messages pourront aussi être passés à cette occasion auprès d'un autre public diversifié...

Tous les participants ont été très heureux et très fiers de faire participer notre Vol à Voile à cette grande fête mondiale de l'aérien, au sol comme en vol avec les toujours très appréciées présentations de voltige en planeur de Daniel Serre qui clôturaient chaque journée du salon. A ce titre, nous devons chaleureusement remercier tous ceux qui sont venus aider et communiquer, en particulier les jeunes des clubs alentours (voir ci-contre).

A dans deux ans avec de nouvelles actions en perspective!

Joël Denis,
Président Commission Développement,
Vice Président FFVV.



Les juges et les compétiteurs

Championnat de France de Voltige en planeur 2011

Du 27 juin au 3 juillet s'est déroulé à Buno le championnat de France de voltige en planeur. Toutes les conditions étaient réunies pour en faire un événement réussi : présence des meilleurs pilotes et des meilleures machines de voltige, accueil enthousiaste au terrain, et météo fumante (certes, plus pour le vol à voile que pour la voltige !). Quatre jours d'entraînement ont tout d'abord permis aux compétiteurs de faire connaissan-



pu s'entraîner à nouveau, en vue des championnats du monde Unlimited et Advanced qui auront lieu du 25 juillet au 7 août à Torun, en Pologne. Nous comptons sur eux pour garder leurs bonnes habitudes et nous rapporter des médailles !

Les photos et résultats détaillés sur <http://aave-buno.net>

Sabine d'Argoeuves

ce avec la plate-forme et aux juges de se roder ; le vendredi 1er et le samedi 2 juillet ont vu se réaliser 4 épreuves en tout, pour chaque catégorie (Unlimited, Advanced et Espoirs) : Un programme connu, un libre et deux inconnus. Des vols superbes ont été exécutés par les 15 compétiteurs, sur le Swift, le Fox, le DG500, un salto et un SZD 59 !

Au final, Erik Piriou confirme son talent et est de nouveau consacré Champion de France Unlimited. Aurélien Durigneux arrive en tête de la catégorie Advanced et Thierry Fraize de la catégorie Espoirs. Les membres de l'équipe de France ont

Classement	Catégorie	Pilote	Planeur	Immat.	Prog. connu	Prog. libre	Prog. inconnu 1	Prog. inconnu 2	Total	%
1	Unlimited	Erik Piriou	Swift S-1	F-CHBA	1690,10	2188,20	1664,50	1824,20	7367,00	78,54
2	Unlimited	Pierre Albertini	Swift S-1	F-CHBA	1288,20	2229,30	1531,40	1920,90	6969,80	74,30
3	Advanced	Aurélien Durigneux	Swift S-1	F-CHBA	1316,70	1622,80	1350,70	1291,50	5581,70	79,17
4	Advanced	Benoît Mérieau	Swift S-1	F-CHBA	1340,20	1594,40	1296,30	1187,00	5417,90	76,85
5	Advanced	Daniel Devillers	Swift S-1	F-CHBA	1283,50	1440,20	1281,40	1293,80	5298,90	75,16
6	Advanced	Sabine d'Argoeuves	MDM-1 Fox	F-CJEE	1245,30	1365,90	1023,30	1253,80	4888,30	69,34
7	Advanced	Guillaume Hersen	MDM-1 Fox	F-CJEE	854,50	1368,20	975,80	1122,60	4321,10	61,29
8	Espoirs	Thierry Fraize	Salto	D-4016	985,20	965,60	1155,60	1177,10	4283,50	68,21
9	Advanced	Bernard Maurin	MDM-1 Fox	F-CJEE	1167,70	1292,50	620,70	1102,90	4183,80	59,34
10	Unlimited	Alain Dugas	Swift S-1	F-CHBA	1094,50	1725,50	1102,50		3922,50	41,82
11	Unlimited	Rémy Louvel	Swift S-1	F-CHBA	964,80	1982,90	796,90		3744,60	39,92
12	Espoirs	Jean-Baptiste Curé	DG-500	F-CPBA	526,80	503,50	671,50	1154,00	2855,80	45,47
13	Unlimited	Sandor Katona	Swift S-1	F-CHBA		1762,10			1762,10	18,79
14	Advanced	Stéphane Fernande	SZD 59	D-5958		1248,10			1248,10	17,70



Remerciements à la Société Barge Aviation pour le prêt de son Zenair CH 640 durant cette compétition.



Issoudun, capitale du vol à voile féminin



En prélude des championnats du monde féminins, du 6 au 27 juin 2011 en Suède, le championnat de France féminin s'est déroulé en mai à Issoudun, du 14 au 21, où se dérouleront en 2013 les 7èmes championnats du monde féminins.

22 pilotes dont 3 anglaises ont participé à cette compétition, ce qui constitue le plus grand nombre de pilotes inscrites depuis la création des CDFF en 2006.

7 épreuves ont été lancées par le directeur de compétition, Pascal Lefèvre.

La météo a été particulièrement favorable pour cette période de la saison.

Le podium est le suivant : Gillian Spreckley, hors compétition, devance Anne Ducarouge, nouvelle championne de France. Celle-ci démontre qu'on peut gagner, même avec un bébé de 3 mois ! Elle est suivie de Céline Montorio, très régulière sur cette rencontre, et de Jutta Sturm.

La logique est respectée : les membres de l'Équipe de France féminine occupent les premières places, avec Magali Decachard à la quatrième place, Amélie Audier à la cinquième, ...

La remise des prix s'est déroulée, en présence de Philippe Guiré-Vaka, vice président de la FFVV, et Pierre Rousseau, président de la Communauté de Communes de Champagne Berrichonne, propriétaire de l'aérodrome.



Ce championnat s'est extrêmement bien déroulé. On ne déplore aucun incident, tous les vols se sont déroulés en sécurité, grâce au comportement exemplaire de toutes les participantes.

On peut remercier tous les membres de l'aéroclub, sans qui cette compétition n'aurait pas eu le même succès, ainsi que Monique Morin et Maxime Bonnissent, venus renforcer amicalement l'équipe. L'ambiance était très conviviale, avec certaines soirées très animées.

Avec l'organisation des championnats de France classe club, standard et 15 mètres du 6 au 13 juillet 2011, doublés du 36ème International, 2011 est une saison bien chargée pour l'aéroclub d'Issoudun.

Laura Lefèvre

Crédit photos :
Laura Lefèvre
Philippe Guiré-Vaka

Championnats du Monde /// Féminins 2011 à Arboga - Suède

Huit pilotes - un staff de douze passionnés - 5 juillet - tout ce petit monde part pour un but commun : the 6th WWGC à Arboga. Après un stage de cohésion dans le Mercantour, des stages au Pôle France, un Championnat de France Féminin, toute l'EQF était prête à aborder sereinement ce Championnat du Monde.

La Suède n'est pas un pays aussi vachable qu'Issoudun... Quand on n'est pas au-dessus d'une forêt on est au-dessus d'un lac, et ils sont grands les lacs ! A cette période là, on ne trouve que des prairies très vertes, ou du blé qui reste assez bas. Il est donc nécessaire qu'à tour de rôles les filles volent et repèrent les champs, marquage en vol ou au sol avec les PDA, débriefing le soir. Les cartes se dessinent au fur et à mesure, aérodromes, prairies, zones, tout y est soigneusement reporté.

seulement, Anne a su compter sur Yann son conjoint qui s'est surpassé dans la gestion du petit et sur Philippe. A la 4^e épreuve, elle commet sa seule erreur qui lui fait perdre la tête du classement... j'avais bien insisté, départ 14h max voir 13H45 si c'était bien formé, mais à vouloir faire le plafond le temps passe vite... Elle a su voler vite au début de cette course sur zone mais les orages à 18h30 ne lui ont pas permis de finir les derniers 30 km. Une dégringolade à la 6^e place...dur dur pour le moral, mais c'était sans compter sur la volonté d'Anne qui



Les épreuves

La situation météo n'a jamais excédé 1000 hPa durant les 2 semaines. Les journées se résument à des éclaircies au milieu de passages perturbés, dans lesquels l'organisation a tenté d'extirper quelques circuits. Ces derniers ont globalement toujours été difficiles à terminer, ceci du aux fortes averses de pluie, souvent sur les points de virage ou sur les axes d'arrivées.

En classe 15m, la paire Anne et Jutta a tout de suite très bien fonctionné. Anne remporte trois épreuves et s'installe rapidement en leader. Malgré une certaine inquiétude de ma part pour sa saison 2011 il y a quelques mois, elle obtient des résultats excellents. En effet, maman de Louis, âgé de quatre mois

boucle seule, la 5^e course... Elle remonte à la 2^e marche et la gardera !

Jutta a fait preuve d'une motivation débordante et contagieuse tout au long du championnat, malheureusement la chance ne lui a pas souri. Formant un équipage très convivial avec Christophe, elle a su montrer de très grandes capacités dans la dernière journée. Seule rentrée de toute la classe, elle est allée chercher ce résultat avec ses tripes, elle aime la gagne...

En classe Standard, où l'on peine toujours un peu à performer depuis 2007, l'équilibre a été moins facile à trouver pour cette triplette. Pourtant Céline et Nathalie en 2009 avaient réalisé un travail excep-





Championnats du Monde féminins à Arboga - Suède

tionnel au championnat du monde précédent de Hongrie. Magalie, elle, très expérimentée avec beaucoup de compétitions à son actif, connaissait bien la classe standard. Après quelques briefings et ajustements, l'entente entre les pilotes est devenue optimale et efficace, jusqu'à être parfaitement au point sur les quatre dernières épreuves. Elles étaient prêtes à bondir dès l'ouverture de porte s'il n'y avait pas eu annulation des circuits. Les « perfs » ne sont pas au rendez-vous, dues à trop de vaches alors que la concurrence rentre, mais je vous garantis que

Jean-Christophe, Daniel, Didier, Stéphane, Adrien, Christian et Yann, experts en blagues et plutôt joyeux ont su énormément apporter au groupe France. On ne pourrait pas clôturer cette rencontre sans parler de Caroline qui fut notre « mère aubergiste » préparant au gîte les repas ni de Jean-Emile notre président et d'Hervé le DTN qui ont fait un déplacement de 2 jours de façon à s'imprégner de l'engagement sportif du groupe. Enfin, nous remercions vivement Michel Charpentier pour ses prévisions MTO.

Sportivement, on peut savourer la progression du groupe « fille » depuis 2007. En nombre de médaille l'Equipe termine derrière l'Allemagne qui engrange 3 titres pour 11 pilotes engagés. Nous devançons la



l'état d'esprit et la volonté y étaient.

En classe Club, trois pilotes qui débutent en international, seule Aude a déjà vécu une compétition mondiale junior en Finlande. Laetitia, instructeur vol à voile, n'avait que trois championnats à son actif pour aborder ce mondial qui a vérifié ses compétences, elle s'est jetée avec courage dans chaque épreuve. Amélie, la plus jeune de cette classe a très rapidement été compétitive. La triplète de Cirrus a eu tendance à fonctionner en 2+1, Amélie s'est détachée de ses coéquipières mais aussi des concurrentes. Elle est très vite devenue leader de la classe. Lors de l'avant dernière épreuve, un accrochage en local très difficile l'oblige à partir tard, le stress peut être ? Sur la 1ère branche, une erreur de jeunesse au point de vue stratégie la rétrograde de deux places. Pour la dernière épreuve la triplète a stratégiquement maîtrisé les éléments. Amélie, remporte la médaille de bronze. C'est beau à 20 ans !! Elle a déjà beaucoup de talent ! Un peu plus difficile pour Aude, les épreuves ont suscité chez elle des périodes de stress. Perfectionniste, elle a montré son très bon niveau technique mais devra apprendre à gérer son émotion afin de devenir une grande championne. Laetitia, Amélie et Aude ont volé dans une ambiance formidable pour ce baptême du feu, « un groupe très prometteur »...

Malgré trois semaines de météo incertaine, le championnat s'est déroulé très vite grâce à une bonne ambiance. Nos amis équipiers Philippe, Christophe,

grande équipe « Czech Republic » (1 médaille pour 9 pilotes) mais aussi la toute sympathique British team (1 podium pour 5 pilotes). Ces 2 dernières équipes nous avaient habitués à beaucoup mieux, elles ont manqué un peu de consistance sur cette rencontre...

Aussi, personnellement, je dirais que, si l'excellente pilote Allemande « Sue Kussbach » en standard méritait de gagner tout comme la talentueuse Danoise « Agnete Olesen » en classe club sur sa Libelle, c'est définitivement Anne qui a mené la compétition en 15m.

Enfin, bien que notre équipe standard soit à renforcer, globalement l'EQF Féminine 2011 est sur la bonne voie, elle a démontré qu'elle pouvait accrocher les meilleures. Ce groupe doit mûrir, acquérir encore de l'expérience en compétition pour préparer au mieux le prochain WWGC.

Félicitations à toutes et tous pour ces deux médailles, vivement Issoudun 2013 !

Eric Napoléon (Entraîneur National)
Antoine Martorana (Webmaster)



**les résultats sur :
www.wwgc2011.se**

Grand Prix

4^e

grand prix dont un Mondial à Saint-Auban et premier en cette période de l'année, nous sommes prêts pour l'accueil des concurrents et la veille des premières épreuves la météo nous prévoit une semaine très médiocre.

Douze pilotes inscrits, quatre français seulement participent, l'équipe de France s'entraîne sur le site des championnats d'Europe à Nitra. L'organisation s'annonce intéressante en raison du nombre de stagiaires important sur la plateforme, un notam est donc publié pour des raisons de sécurité.

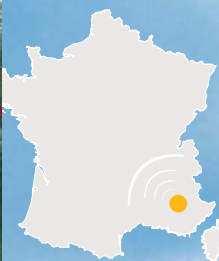
Les deux premiers jours, la météo capricieuse me contraint à des épreuves en fonction des averses aux alentours. Ensuite, le choix des circuits va dans l'esprit du grand prix. Il s'agit d'organiser des courses pas trop longues (maxi 300-350 Km) de façon à ce que le public puisse apercevoir les planeurs autour de l'aérodrome à des altitudes pas trop élevées. Pour arriver à départager les pilotes experts en montagne et à rendre la compétition plus attrayante pour ceux qui la suivent du sol, je choisis, donc, des circuits alliant technique et vitesse. Pour ce faire, les pilotes devront traverser les vallées pour les changements de rythme, des diagonales pour avoir plusieurs options aérologiques. En milieu de semaine, une journée de mistral est annoncée et j'espère faire des départs très bas et des passages basses hauteur en milieu de circuit pour le spectacle et revoir les concurrents ressortir par les pentes autour de Saint Auban. Malheureusement le vent n'est présent qu'à partir de 2000m et le vent au décollage à déjà franchement faiblit : l'épreuve du jour restera sur les montagnes avoisinant les 2000m.

Important dans un grand prix est bien sûr le tracking, et là je m'aperçois que notre ancien système (Vpos) datant du dernier mondial (2005) est obsolète. Et oui les technologies évoluent rapidement et le serveur que nous utilisions est fermé !! Une course contre la montre commence pour trouver un système fiable et pas trop onéreux. Cela devient quasi impossible mais j'avais téléchargé sur i. phone « tracklog » une application gratuite qui permettait de suivre les planeurs en groupe. On le fait fonctionner avec Marc Serreti, ce système est instable et le suivi se fait en deux dimensions. Quelques pilotes possèdent ce type de téléphone et avec le prêt pour d'autres nous arrivons à « tracker » dix pilotes. Malgré ces inconvénients, ce système me permet d'assurer le suivi des planeurs pour le grand prix et je pense qu'il peut aussi être un outil pour la sécurité notamment pour un suivi via un écran dans une salle de briefing.

Enfin, les compétiteurs ont eu du mal à se départager. Tout au long du championnat, les écarts de points étaient infimes et le dernier jour a maintenu le suspense. Les deux premiers avaient le même nombre de première place, le même nombre de deuxième, et Nicolas Veron avait une place de troisième de plus que Didier Hauss. Il s'agit d'un type de compétition vraiment intéressant à suivre et à organiser.

Ne permettrait-il pas à notre mouvement de se faire connaître d'avantage ? A suivre...

Roger Eyrier



La JOVIAL




Les beaux gosses de la "Jovial"

La JOVIAL (Jeune Organisation des Vélivoles Installés en Alsace) est une association de jeunes pilotes de planeur alsaciens qui a pour but de dynamiser la jeunesse vélivoile alsacienne en créant une certaine convivialité par des soirées, des visites de musées, des déplacements sur des meetings ou des événements du type concours d'atterrissages, comme celui qui s'est déroulé cette année le 3 juillet à Strasbourg.

La JOVIAL organise également tous les ans la JOVIAL's CUP récompensant les meilleurs de 4 catégories à savoir :

- la coupe "Espoir" : le pilote ayant effectué le plus d'heures de vol dans sa première année
- la JOVIAL's Cup : le pilote ayant effectué le plus d'heures de vol au cours de l'année
- le Treuilleur de l'année : pilote ayant effectué le plus de treuillées (en tant que treuillard) de l'année
- la coupe "Endurance" : le pilote ayant fait le vol solo le plus long de l'année

Après une année en stand-by, un nouveau comité a repris en main l'association afin de la relancer et tenter de réunir l'intégralité des jeunes de la région. Certains membres sont également en contact avec des jeunes vélivoles allemands pour que les échanges se fassent également de l'autre côté de la frontière. Par exemple, la JOVIAL a été invitée à un Sommerfluglager (camp de vol d'été) à Kirchzarten du 29 juillet au 14 août.

Il ne nous reste plus qu'à souhaiter à la JOVIAL de continuer ainsi, et espérer que l'année prochaine soit encore plus active, tout en rappelant que ceci n'est possible que grâce à des membres motivés, et à la collaboration des différents responsables des clubs alsaciens. 

Site : <http://jovialsace.org/>

Facebook : <http://www.facebook.com/Jovialsace>



Crédit photos : Nicolas Fressard



41^e RVVGEA



Le montage par l'Armée de l'Air



Découverte du FS31 pour Julien Henry



Les étudiants de Stuttgart devant le FS31

Les 41^{èmes} Rencontres de Vol à Voile des Grandes Ecoles Aéronautiques (RVVGEA) se sont déroulées du 2 au 5 juin dernier à Graulhet dans le Tarn. Cette nouvelle édition était organisée par les élèves de l'Institut Supérieur de l'Aéronautique et de l'Espace (l'ISAE, issu de la fusion entre l'ENSICA et SUPAERO) et par l'Association Tarnaise de Vol à Voile (ATVV).

La Rencontre a rassemblé environ 80 participants issus des grandes écoles aéronautiques françaises telles que l'ENAC, l'ENSMA, l'Ecole de l'Air, l'ISAE ainsi que pour la première fois une délégation d'étudiants de Stuttgart. Ces derniers sont venus spécialement avec un planeur FS31 conçu et fabriqué par leurs soins au sein de l'Akaflieg de Stuttgart.

Les remorquages étaient assurés par le DR300 de l'ATVV ainsi que par le Mousquetaire de l'Armée de l'Air qui a fourni une aide substantielle en offrant 15 heures de remorqués au bénéfice des planeurs civils. Neuf planeurs extérieurs appartenant aux écoles participantes ont fait le déplacement en plus des appareils de l'ATVV. Malgré une météo maussade, la rencontre a permis 128 décollages et 80 heures de vol, bien que quelque fois interrompues par les averses.

Les organisateurs, soutenus par des partenaires principaux comme la FFVV et Dassault Aviation, ont présenté une piste d'évolution pour la rencontre vers un objectif plus technique que le simple rassemblement convivial et sportif. Les RVVGEA pourraient être l'occasion de présenter des projets scientifiques liés au vol à voile menés durant l'an-

née dans les écoles. Les participants et plusieurs invités, industriels et enseignants des écoles, ont ainsi pu assister à une présentation des activités de l'Akaflieg lors de la soirée du jeudi.

Cette 41^{ème} édition de la Rencontre a été possible grâce au soutien de plusieurs partenaires comme la Fédération Française de vol à Voile, Dassault Aviation, Sogeti et ATR.

Le repas du samedi soir a été l'occasion de décerner des prix aux participants en fonction de leurs performances, vélivoles mais aussi artistiques puisqu'un concours de photographie avait été proposé dès le premier jour. On retiendra également l'ambiance excellente dans laquelle s'est déroulée toute la rencontre aussi bien sur le bord de piste que lors des soirées animées par les chants.

Les participants n'attendent qu'une chose : l'édition 2012 qui sera organisée par l'ENAC !

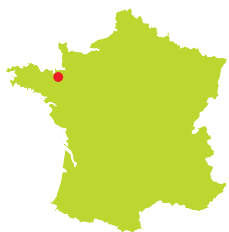
Bruno Muller





De Rennes-Saint-Jacques à Saint-Sulpice, histoire de la création d'un aérodrome vélivole

Flotte des planeurs de Rennes arrivant à Saint-Sulpice le 11 mai 2011



Histoire du vol à voile à Rennes

Le Vol à Voile existe à Rennes depuis la création de l'aérodrome de Saint-Jacques de la

Lande en 1933. L'Histoire retiendra que lors du meeting inaugural, Robert Kronfeld, l'illustre pionnier autrichien, était présent pour promouvoir ce nouveau sport. La section vol à voile de l'AéroClub de Rennes-Ille-et-Vilaine (ACRIV) est née en 1934.

A seulement 6km du centre ville de Rennes, le vol à voile s'y est développé culminant dans les années 1980 à plus de 110 vélivoles et 4000 heures annuelles dans un contexte unique regroupant aviation de loisir, aviation militaire et aviation commerciale.

Vint une classe D et à partir de 1997 un étroit secteur dérogatoire de vol pour les planeurs puis dans la foulée la décision de l'Aviation Civile de bannir au plus vite les planeurs de Rennes-Saint-Jacques. Les dirigeants de l'Aéro-Club Rennes Ille-et-Vilaine (ACRIV - 400 membres pilotes avion et planeur) se mirent en quête d'un site d'accueil pour ses planeurs. Mais la concurrence foncière est forte en Bretagne et qu'il est difficile de convaincre vingt propriétaires agricoles de petites parcelles bretonnes pour former une bande de décollage !

L'arrêt de l'activité planeur était programmé par l'Aviation Civile le 30 septembre 2001. En réaction, une mobilisation sans précédent eut lieu. Du chef-pilote de Brit'Air, en passant par le responsable de l'ALAT, des contrôleurs aériens, des pilotes de ligne, de chasse et d'essai, des élus locaux, tous témoignèrent que jamais un planeur n'avait gêné à Rennes la sécurité ou le rendement des vols commerciaux. Beaucoup indiquèrent que sans la section planeur de l'ACRIV ils ne travailleraient pas dans l'aérien aujourd'hui. Il était donc primordial de ne pas laisser mourir l'unique activité planeur en Ille-et-Vilaine. Tous ces pilotes, des vélivoles des clubs amis et de l'Equipe de France ont entouré les vélivoles, les membres du club lors d'un week-end de soutien sorte de baroud d'honneur dans l'incertitude complète de l'avenir. Ces soutiens remontèrent jusqu'au Ministre des Transports. Et la grâce intervint : un protocole dérogatoire temporaire, mais très restrictif, sera accordé à Rennes pour les planeurs en attente d'une solution viable de délocalisation et il faudra

encore plusieurs années avant que soit confirmée la construction de Saint-Sulpice des Landes. Cette phase temporaire dura dix ans, grâce, il faut le reconnaître, à des échanges de plus en plus constructifs avec les Services de l'Aviation Civile de Rennes.

Recherche et construction d'un nouveau site

Pragmatiques, les vélivoles rennais ne recherchèrent plus un site à créer ex-nihilo mais proposèrent d'utiliser un aérodrome privé, inutilisé et situé au sud de Bain-de-Bretagne, terrain qu'ils connaissaient bien pour s'y vacher souvent en retour de circuit.

Grâce à la force de conviction de Guy Grangeré, président de l'ACRIV récemment élu, et à une démonstration de remorquages silencieux en 2002, la Communauté de Communes du Pays de Grand-Fougeray et la Mairie de Saint-Sulpice décidèrent avec enthousiasme d'accueillir le vol à voile sur leur domaine.

Restait à trouver les 1,6 millions d'Euros nécessaires à l'achat des terres et à la construction du hangar, de l'atelier et du centre de formation. Les négociations de l'équipe de l'ACRIV mobilisée autour de Guy Grangeré sur le projet de création d'un aérodrome pour le vol à voile menées en particulier le soutien de la Préfecture, du Sous-préfet de Redon permirent d'obtenir l'engagement de la Région Bretagne, du Conseil général d'Ille-et-Vilaine, de l'Aviation Civile (réalisation des travaux de piste), du CNDS, des fonds européens, de la réserve sénatoriale... La première pierre du hangar fut posée le 19 septembre 2007, sous les panaches de la Patrouille de France. Puis après quatre années de construction technique et administrative, et au total plus de dix ans de combat, l'ouverture de l'aérodrome à usage restreint exclusivement dédié au vol à voile, par arrêté ministériel, est effective depuis le 10 mai 2011. Les vélivoles pendant toute cette période contribueront à cette réussite en redynamisant l'activité malgré des contraintes très fortes. La section planeur de Rennes s'est consolidée avec plus de 100 membres dont la moitié de jeunes, attirés tant par la formation initiale que par la filière sportive.

Ce déménagement était très attendu par les vélivoles de Rennes. Bien qu'attachés à Saint-Jacques, les conditions de pratiques étaient devenues infer-



Aérodrome de Saint-Sulpice
des Landes - 35 (LFSS)
vu du ciel



La foule lors de l'inauguration



Première nuit des planeurs de Rennes
dans le hangar de Saint-Sulpice des Landes

Code OACI : LFSS

Catégorie : aérodrome à usage restreint,
activité vol à voile exclusive

Altitude : 95 m

Coordonnées : N47°47'29" W001°38'18"

Piste : gazonnée 27/09 870x80m

Fréquence piste : 123.500MHz

Fréquence vol à voile : 130.125MHz

Site web : <http://www.planeur35.org>

Contact : info@planeur35.org



nales et se durcissait d'année en année: interdiction de marcher à pied entre le club-house et la piste, secteur dérogatoire étroit, un seul QFU utilisable et des fouilles Vigipirate à chaque dépannage. Saint-Sulpice, c'est la liberté, l'esprit du vol à voile à 30 minutes de Rennes.

Gouvernance

Comment concilier une activité pluridisciplinaire sur deux sites distants de 30km au sein d'un même aéro-club ? Quid des responsabilités du président ? Comment responsabiliser les vélivoles minoritaires au sein de l'association pour que vive et se développe Saint-Sulpice ? Les esprits évoluèrent radicalement sur cette question et c'est avec un large consensus que le 5 octobre 2010, l'assemblée générale de l'ACRIV vota à 92% la création d'une activité planeur autonome et le don du matériel vélivole. L'association indépendante « Planeurs d'Ille-et-Vilaine » fut créée en novembre 2010 pour reprendre ces activités et ces actifs en vue d'un transfert dans des conditions optimales.

Inauguration

A peine le NOTAM levé le 10 mai 2011, les vélivoles rennais s'empressèrent de convoier planeurs, remorques, mobiliers, outils. La quasi-totalité du matériel fut démenagée en 3 jours seulement alors que 3 mois étaient prévus par l'Administration. La liberté n'attend pas. Ces moments furent intenses alliant enthousiasme et nostalgie : pas facile de s'envoler pour la dernière fois en planeur de Saint-Jacques, berceau de tant de passions, de carrières, de vies et de souvenirs.

Tout était prêt pour l'inauguration le vendredi 13 mai 2011, en grandes pompes, dans tous les sens du terme. Le ciel bleu et les cumulus étaient présents ainsi que tous les financeurs et intervenants : Préfet de Région, représentant du Conseil régional, Président du Conseil Général, Maire de Rennes, Président FFVV, Directeur DAC Ouest... Les discours en faveur du vol à voile de ces décideurs furent poignants tout comme la présence massive et souriante des habitants enthousiasmés par les figures silencieuses de Daniel Serres venu spécialement avec le Swift fédéral.

Perspectives

« Planeurs d'Ille-et-Vilaine » est une jeune association héritière d'une longue tradition. Elle porte les valeurs et la continuité du vol à voile rennais en Ille-et-Vilaine. Nous enregistrons avec plaisir l'inscription de nombreux élèves locaux, issus de la classe aéroplaneur de Bain de Bretagne, et de riverains. L'intégration se passe on ne peut mieux et tous les témoins sont au vert.

Saint-Sulpice des Landes est placé idéalement en Bretagne du point de vue de l'aérologie, des moyens d'accès. Cet aérodrome vélivole, soutenu par la DGAC, est aussi le meilleur atout pour défendre demain l'espace aérien libre lorsque Notre-Dame-des-Landes, le futur grand aéroport de Nantes, verra le jour.

Il serait impossible de citer toutes les personnes qui ont permis que le miracle de la création d'un aérodrome au XXIème siècle ait lieu. Qu'ils soient tous remerciés et les bienvenus comme tous les vélivoles souhaitant pratiquer ou participer à l'un des futurs nombreux événements que Planeurs d'Ille-et-Vilaine organisera.

Trop d'aérodromes français sont menacés de fermeture. La création de Saint-Sulpice des Landes montre qu'il existe des élus locaux convaincus des biens faits du vol à voile et l'aéronautique de loisir pour la collectivité. Puisse cette histoire nous motiver en tout lieu à résister et à développer le vol à voile. Nous sommes tous des vélivoles rennais !

Philippe de Péchy

Crédit photos : Laurent Ducros,
et Philippe de Péchy

Inauguration (de gauche à droite) :

- Jean-Louis Tourenne, Président du Conseil général 35
- Michel Cadot, Préfet de la région Bretagne
- Laurent Mourier, Président des Planeurs d'Ille-et-Vilaine, gestionnaire du site
- Lucien Thomas, Président du CROS Bretagne
- Jean-Emile Rouaux, Président de la FFVV
- Yves Garrigues, Directeur de l'Aviation Civile Ouest
- Eric Berroche, représentant le Président du Conseil régional de Bretagne
- Guy Grangeré, Président de l'Aéro-Club Rennes Ille-et-Vilaine
- Serge Legendre : Maire de Saint-Sulpice des Landes
- Alain David : Président de la Communauté de Communes du Pays de Grand-Fougeray, propriétaire de la plate-forme
- Daniel Delaveau : Maire de Rennes, Président de Rennes Métropole



Le point sur l'Espace Aérien

- ACTIONS / RÉSULTATS -



Par Nicolas Vaunois

En Région, la saison des CCRAGALS de Printemps est passée. Faisons le point sur les principales mesures que nos Coordinateurs Régionaux Espace Aérien ont négocié dans ces comités consultatifs régionaux.

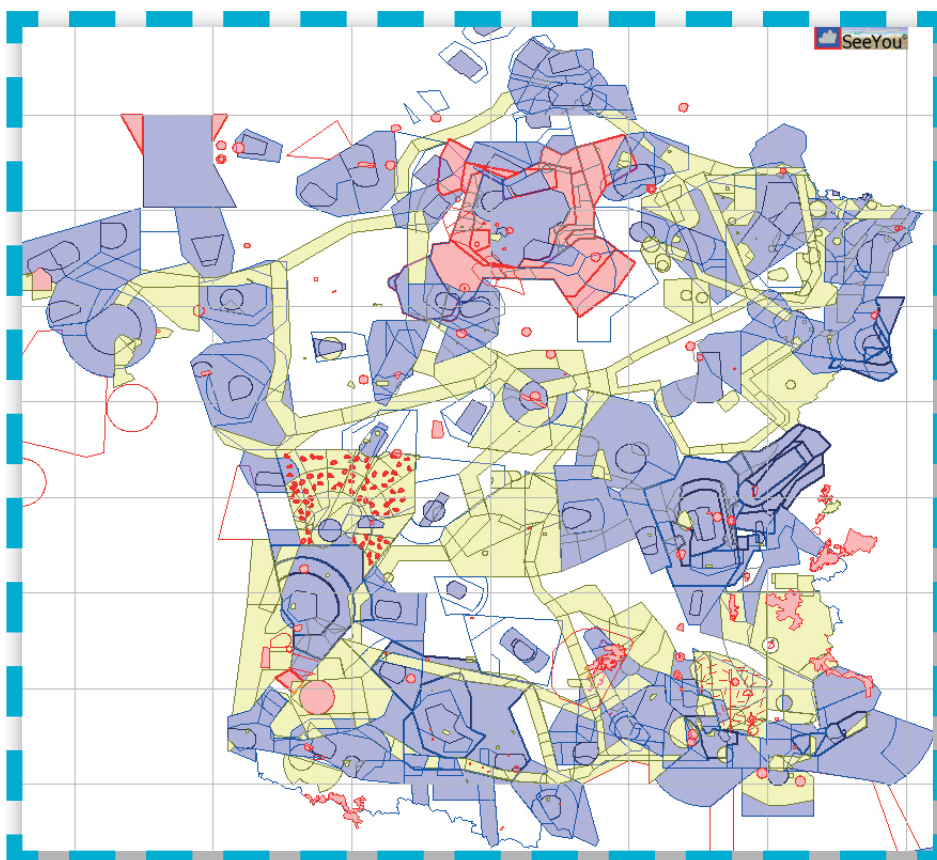
OUEST :

En 2010, un reclassement en D impromptu de la zone terminale de Deauville avait bouché le ciel du club basé au Havre-St Romain. Après un début de discussions difficiles avec les contrôleurs, la situation s'arrange et un protocole est en cours de signature.

Dans la région Centre la FFVV discute fermement pour obtenir un changement de la "doctrine" qui empêche l'utilisation des treuils en semaine hors aérodromes déclarés. Preuve de la bonne volonté de nos interlocuteurs militaires, nous avons déjà obtenu l'extension du NOTAM de la vélisurface Mézières en attendant une régularisation générale.

NORD :

Les négociations continuent sur l'extension de la TMA de classe A de Paris, conséquence inattendue du Grenelle de l'environnement. La FFVV n'est pas satisfaite des propositions concernant le Sud de la région (extension vers Buno) et du résultat de la concertation sur



Mantes.

Par ailleurs les négociations sur les espaces de Vatry, jugés de taille insuffisante par la SNA, ont pour l'instant permis d'arriver à un compromis acceptable mais les discussions ne sont pas terminées.

Enfin, nous déplorons dans cette région la répétition des dispositifs de ZRT pénalisants et généralement disproportionnés : derniers exemples en date, le G8 de Deauville, le Mémorial Day du 6 Juin, les cérémonies du 14 juillet et les 24H du Mans.

NORD-EST :

Suite à la fermeture de la base de Reims, l'avenir des zones du camp de Sissonne est toujours en débat. Comme pour de nombreuses autres zones de l'Armée de Terre FFVV souhaite notamment que celles-ci ne soient activées que pendant l'activité aérienne réelle. Nous retrouvons la même problématique pour les zones R5 de Chaumont voisines de Joinville.

A signaler également, la négociation pour la création d'une CTR et d'une TMA à Dole. Compte tenu de faible quantité de trafic commercial, la FFVV réclame que la TMA soit de classe E et que la CTR de classe D ne soit activée qu'aux horaires de la ligne. Contrairement à ce qui se fait dans les pays voisins, cette procédure est quasiment inenvisageable en France alors qu'il y a à Dôle des journées complètes sans vol IFR de transport public.

La base de Metz va fermer elle aussi, les civils et les militaires négocient pour se partager l'espace libéré mais nous ne sommes pas associés pour l'instant aux discussions malgré nos demandes répétées... Vu le nombre d'organismes qui convoitent l'espace, militaires (Nancy-Ochey, Polygone) comme civils (le CRNA, Luxembourg, Strasbourg, Lorraine), on peut craindre qu'ils trouvent le moyen de prendre un peu d'espace "G" au passage...

CENTRE-EST :

La création d'une procédure en QFU 27 à Grenoble St Geoires a donné lieu à une extension de la CTR de classe D. Les négociations avec l'ensemble des fédérations ont permis de rendre les espaces flexibles, avec néanmoins un contact radio obligatoire.

SUD-EST :

La pression des exercices militaires est très forte dans cette région, mais heureusement le dialogue avec les instances civiles comme militaires est constructif. Le club de Fayence, régulièrement affecté par des interdictions de vol, a réussi à négocier un protocole d'accord avec le Camp de Canjuers. Nous restons très vigilants. Par ailleurs, la fermeture de la base aérienne de Nîmes a permis de récupérer beaucoup d'espace dans le Gard, au grand bénéfice par exemple de la Grand Combe... mais qui attise déjà les convoitises !

SUD :

De nombreuses créations de ZRT civiles et militaires dans cette région, avec un dialogue qui n'est pas toujours des plus faciles (délais réduits, peu de prise en compte de nos remarques).

SUD-OUEST :

Le protocole permettant de traverser la R49 de Cognac arrive en fin de validité et va être renégocié. Par ailleurs la FFVV essaye toujours d'obtenir un aménagement de la TMA de la Rochelle pour le club de La Roche Sur Yon et nous surveillons de près l'évolution de la transformation de la zone de la Braconne de D vers R.

Complexité de l'information Aéronautique

Dans une action conjointe avec le CNFAS, la FFVV a fait remarquer aux autorités civiles et militaires que la multiplication des exercices militaires dans une même région (en l'occurrence le Massif Central en Mai-Juin), pénalisait non seulement notre activité mais en plus complexifiait énormément l'espace aérien. Le SIA a publié des documents allant jusqu'à une trentaine de pages pour un seul exercice, au point que même des pilotes professionnels n'y retrouveraient pas leurs petits ! La FFVV essaye de sensibiliser ses licenciés sur la préparation des vols et la lecture des NOTAM, mais encore faut-il que le SIA ne rende pas la chose impossible ! Heureusement (ou malheureusement), les événements en Lybie ont entraîné l'annulation de la plupart de ces exercices.

REXEA

En ce début de saison 2011, déjà 180 appréciations reçues au sujet des organismes de contrôle, qui permettent de voir quels sont les contrôleurs les plus accueillants avec les vélivoles. Parmi ces messages, des retours d'expériences forts instructifs qui aideront nos bénévoles dans les négociations espace aérien. Continuez à faire des REXEA, sur la Netcoupe ou sur le site rexea.ffvv.org !

**Informez vous au jour le jour
sur le blog de la Commission**
<http://ffvvespaceaerien.org>



Espace Aérien FFVV

Le Blog de la Commission Espace Aérien et Parcs Nationaux



ou sur Facebook

<http://www.facebook.com/ffvvespaceaerien>



le plan de progrès de la mécanique

La création du G-NAV permet à la FFVV de prendre en main son avenir en matière de navigabilité et de maintenance des aéronefs.

La formation des mécaniciens des aéroclubs aux techniques de réparation lors des « stages plastiques » qui ont désormais leur logistique installée à St AUBAN de même que la montée en puissance du G-NAV dont le siège est aussi à St AUBAN avec à ce jour 1450 aéronefs inscrits, sont les premières étapes de cette démarche.

Pour sa part, l'atelier de mécanique du CNVV est amené à se remettre en question en matière de qualité du suivi de la navigabilité et de la maintenance.

Le CNVV a procédé en 2010 au regroupement géographique des deux ateliers et de leur encadrement (SEFA et CNVV) au hangar nord qui permet ainsi une réelle synergie de compétences.

La FFVV a demandé au G-NAV de faire un état des lieux des performances de cette nouvelle organisation et d'en déterminer les pistes de progrès.

Le premier volet de cette démarche fait appel au rôle normatif du G-NAV.

Le second volet consiste à auditer la rédaction des spécifications de l'atelier par un professionnel de



l'entretien dans le cadre du renouvellement de l'agrément d'organisme (sous-partie F) de l'atelier.

La mission du G-NAV quant à elle, comporte deux phases :

- L'état des lieux (parc aéronefs, moyens et méthodes de l'atelier)
- L'établissement d'un plan d'actions de progrès

L'état des lieux s'appuiera sur les procédures du G-NAV (en tant qu'organisme sous-partie G) telles que l'examen de navigabilité, l'approbation des programmes d'entretien et les audits d'aéronefs. Pour ce faire, le G-NAV fera appel à des auditeurs habilités désignés parmi les PEN.

Cette première phase se poursuivra jusqu'à l'été et permettra d'avoir un état des lieux précis de l'état du parc du CNVV, de la qualité des méthodes d'entretien ainsi que des compétences des personnels de l'atelier.

La phase suivante qui fera immédiatement suite à celle-ci, consistera à élaborer le plan d'actions de progrès qui détaillera les mesures à mettre en œuvre.

C. Malavergne, Directeur du G-NAV

Une activité moins connue du Centre National de Vol à Voile est sa partie maintenance aéronautique. Situés dans les hangars au nord ouest de la plateforme, deux ateliers agréés Part-M-F entretiennent la totalité de la flotte du Centre national.

L'équipe du CNVV est composée de trois mécaniciens dont le responsable d'entretien auxquels s'ajoutent trois élèves CAP en alternance. Celle du SEFA comprend quatre mécaniciens dont le responsable d'entretien et un magasinier qui, outre la gestion des stocks nécessaires à l'atelier gère la totalité des besoins du centre. De part leurs expériences respectives, l'équipe du CNVV s'occupe plutôt des gros chantiers " plastique " et le SEFA des avions remorqueurs, les visites hivernales planeurs étant réparties sur les deux entités. Ceci donne une complémentarité efficace à l'ensemble.

Quelques chiffres pour quantifier notre activité :

- 43 machines (5 remorqueurs) répartis en 32 types distincts
- 16700 heures de vols annuelles dont 1190 heures de remorquage
- 4300 interventions annuelles couvertes par APRS

A ceci s'ajoutent :

- les interventions journalières, les petits dépannages
- des missions ponctuelles comme le support lors de programmes spécifiques du CNVV (essais de nouvelles machines, certifications de prototypes, modifications ...)
- la préparation de machines pour les concours
- examens endoscopiques (souvent pour des extérieurs)
- l'entretien des véhicules de piste, des remorques, des matériels de servitude
- les pleins d'oxygène ...

Si vous passez cet été, ne soyez pas surpris de trouver un effectif réduit. En effet, nous travaillons quarante heures/semaine l'hiver pour effectuer l'entretien programmé de tout le parc et trente heures/semaine l'été pour assurer l'entretien curatif en exploitation et les visites à potentiel horaire des remorqueurs. Mais rassurez-vous, un mécano sera toujours là en cas de besoin.

Dans tous les cas, vous serez toujours les bienvenus lors d'un passage chez nous. Nous sommes un peu là pour contribuer à ce que le souhait " bons vols à tous " se réalise.

C. Martin, Responsable atelier SEFA
M. Soyez, Responsable atelier CNVV



épisode 4

Pourquoi boire en vol

(de l'eau)

Etre déshydraté c'est le fait de perdre d'avantage d'eau qu'on en boit. Concernant le vol à voile, ces pertes sont surtout urinaires mais peuvent être consécutives à la transpiration. L'eau représente plus de 60% du poids du corps. La déshydratation peut entraîner des troubles cardiovasculaires avec hypotension et accélération de la fréquence cardiaque. Les troubles de la conscience sont également possibles pouvant aller jusqu'à la perte de connaissance.

Lutter contre la chaleur, c'est perdre de l'eau :

en effet, pour perdre des calories, notre corps induit une transpiration abondante dans le but que l'évaporation de la sueur consomme des calories. C'est le principe du réfrigérateur ou, plus simplement, celui qui permet de constater que lorsqu'on gonfle un pneu de vélo, la valve est chaude (compression), lorsqu'on vide le pneu de son air, la valve est froide (détente). Le fait que l'eau de notre transpiration s'évapore, peut être considéré sur le plan physique comme une détente.

transferts de calories de l'intérieur vers l'extérieur sont donc affaiblis. Une contraction des vaisseaux périphériques limite la circulation du sang vers les « radiateurs » naturels que sont les doigts, les orteils et la peau en général : c'est l'onglée ou les engelures. Mais le corps va aussi changer les propriétés physiques du sang, considéré ici comme un liquide de refroidissement. L'eau étant le meilleur transporteur de calories, en inhibant la sécrétion d'une hormone de la post-hypophyse, l'ADH, notre organisme va concentrer le sang en provoquant une diurèse pour le rendre moins conducteur de chaleur. C'est pour cela que lorsqu'on a froid, on a envie d'uriner et que cette urine est claire comme de l'eau (tous les motards vous le diront).

Lutter contre le froid, c'est perdre de l'eau :

car notre organisme doit rester homéotherme, c'est à dire « à sang chaud » comme on disait jadis. Pour cela, le « noyau » c'est à dire le centre du corps doit rester chaud ; il est prioritaire. Les

Vivre c'est perdre de l'eau : parce que la plupart des réactions biochimiques dans notre organisme fabriquent de l'eau et surtout parce que celui-ci fabrique des déchets (urée et autres) et en particulier de l'acidité. La seule façon de les éliminer est de filtrer le sang pour séparer le sérum des protéines et des cellules sanguines. Puis, un système complexe de tri moléculaire (situé dans les tubules rénaux) permet d'éliminer l'urine définitive. Si on manque d'eau, les urines sont concentrées et sombres comme du thé très fort. Cette situation n'est pas bonne car les substances contenues dans les urines peuvent précipiter, se cristalliser et former des pierres appelées calculs (pour les lati



épisode 4

nistes : « petite pierre ») ou lithiase (pour les hellénistes : « mal de la pierre »). Il s'agit des fameuses coliques néphrétiques, génératrices de douleurs qu'on dit pires que celles de l'accouchement ; je vous laisse imaginer le résultat en vol solo... Il faut donc que les urines soient suffisamment diluées avec de l'eau.



S'il n'y a pas d'eau à bord, ça ne va pas aller !



Pourquoi uriner en vol

Nous avons vu l'importance vitale des reins. Or, nous ne pouvons pas uriner en permanence.

La vessie nous donne une certaine autonomie. Cet organe plus complexe qu'on ne le croit, recueille les urines dans l'attente d'une miction⁽¹⁾. A partir de 250 ml, une furieuse envie d'uriner nous prend. Normalement, la vessie se contracte lorsque le processus de la miction est lancé. Dans le cas de rétention urinaire, elle ne peut plus se contracter car elle est trop distendue.

Il existe une inégalité entre les femmes et les hommes : la prostate. **La prostate est une amie et une ennemie !** C'est une glande, masculine, de la taille d'une châtaigne, qui est située à la base de la vessie et qui est traversée par l'urètre (c'est le tuyau qui conduit les urines (et le sperme chez l'homme) vers l'extérieur). Cela forme comme un verrou mécanique qui assure une plus grande autonomie de la vessie de l'homme comparée à celle de la femme. (Cela explique l'exaspération de ces messieurs au volant de leur voiture quand les filles de la famille altèrent leur moyenne kilométrique). Or la prostate est également une ennemie car avec l'âge, elle grossit et enserre l'urètre, la vessie souffre en amont, est moins contractile, les urines s'échappent par regorgement : c'est ce que l'on appelle le prostatisme ; on se lève plusieurs fois la nuit pour uriner de façon impérieuse et on ne fait que quelques gouttes. En vol, on conçoit l'inconfort...

Dans certains cas pathologiques, la vessie peut contenir jusqu'à un à deux litres d'urine. Inutile de dire qu'il s'agit là d'une souffrance importante de cet organe. On parle de **vessie de lutte** puis de « globe » vésical. C'est une urgence médicale. Il faut poser une sonde en urgence et vider la vessie.

Mais à un stade intermédiaire, une vessie pleine présente un danger peu évident : **Le traumatisme de vessie lors d'une « vache »**. En effet, la ceinture abdominale du planeur, lors d'une décélération brusque en cas de vache en terrain hostile, peut faire monter brutalement la pression à l'intérieur d'une vessie pleine et entraîner sa rupture. Ceci occasionne une situation gravissime : l'uropéritonite. Il s'agit d'une urgence chirurgicale. Or, précie-

sément, le lieu ne se prête pas spécialement à la réalisation d'une telle opération. D'où ce conseil : Si vous devez atterrir sur un terrain hostile, brêlez vous bien et si votre vessie est pleine, pissez vous dessus avant la prise de terrain. Mieux vaut sentir fort que se rompre la vessie.



Si on ne peut pas uriner à bord, ça ne va pas aller !



Pourquoi manger en vol

Le sucre est l'aliment du cerveau. En effet, c'est lui qui consomme le plus de glucose de tout l'organisme. En manquer provoque de graves dysfonctionnements de cet organe : troubles neurologiques, « coups de folie », convulsions, paralysies...etc. Au pire, une baisse de la glycémie peut entraîner un coma. Ces troubles peuvent être cumulés avec d'autres troubles, liés à la soif, la fatigue, la chaleur : **déshydratation + hypoglycémie + chaleur = mort à coup sûr si on vole en solo.**



Si on ne peut pas manger à bord, ça ne va pas aller !



Pourquoi est-on fatigué en vol

Rôle des accélérations : spirales, turbulences : ce n'est pas du vol à plat, le planeur. Tout se mérite, l'altitude, la quiétude, la perspective du retour... La fatigue est mentale et physique. Il ne suffit pas de rêver de laminaire, il faut se donner des chances d'y arriver en franchissant les rotors.

Perte de vigilance, simplification de la réflexion sont les principales atteintes à notre maîtrise du vol, elles sont d'autant plus marquées que le pilote est inexpérimenté et qu'il peine à atteindre son but (le laminaire par exemple)

Retour d'un long vol : relâchement : c'est la rançon du succès. Le plus dur est fait : le point de virage envisagé à été atteint, on est dans le plan. Certes, le soleil est bas et de face, mais l'atmosphère de la fin de journée est calme, si calme, les thermiques sont doux. C'est le moment précis où on ne fait pas attention à ce planeur qui vient à notre rencontre à 250 km/h⁽²⁾ soit 140 mètres (un terrain de foot et demi) en 2 secondes !

Oublis dans les procédures : c'est bon ! On évité de justesse ce fichu planeur, il ne restera donc que de bons souvenirs à raconter ce soir au débriefing du

⁽¹⁾ Ca veut dire faire pipi en langage de docteur.

⁽²⁾ Et oui ! Votre planeur vole à 125 km/h et le sien aussi...

bar « Les Ailes » avec les copains. On va vite « déloger » pour montrer le circuit du jour aux incroyables... Oui mais il est facile, dans cette ambiance de fin de journée d'oublier les check lists ou les procédures : c'est ainsi qu'on revient en ayant fait ses annonces sur la mauvaise fréquence radio, ou s'étant posé « sur le gésier », train rentré ou mal verrouillé... Sur le moment, le prestige en prend un coup ! Il n'est donc pas mauvais de se dire, **jusqu'à la fermeture des portes du hangar**⁽⁵⁾, qu'on est dans une situation vulnérable liée à la fatigue et qu'il faut rester attentif et rigoureux jusqu'au terme du voyage. De plus, cette fatigue sera atténuée par la préparation mentale et physique de la veille ou par une bonne gestion du vol :



Si on ne veut pas dormir à bord, il faut rentrer tôt ! D'abord chez soi, la veille ou durant un vol prolongé

⁽⁵⁾ La plupart des casses de matériel se font au sol.



Boire et manger

Il faut **boire de l'eau et rien d'autre** : pas d'alcool bien sûr (aucune dérogation, même une simple bière), mais aussi, pas de boissons gazeuses (joies de l'ouverture de la bouteille en altitude, ballonnements voire douleurs abdominales), évitez les boissons dites énergétiques, généralement très sucrées qui donnent soif et pouvant provoquer chez certaines personnes une hypoglycémie par effet rebond après le pic sucré dans le sang. Attention au café, au thé, au chocolat : ils sont tous diurétiques.



Manger avant mais ni trop (sommolence), ni trop peu (hypoglycémie). Les sucres lents sont à recommander aux jeunes (pâtes, féculents). Attention aux aliments qui fermentent dans le

tube digestif : outre le fait qu'ils peuvent gâcher une belle amitié en biplace, les douleurs peuvent être invalidantes. Attention au melon ou à la pastèque si rafraîchissants l'été : c'est bête de rentrer pour éviter de tacher le siège du planeur. De plus, le look « aviateur rentrant de mission » en prend un coup : quid de la pérennité du fan club ?




Uriner ou mourir

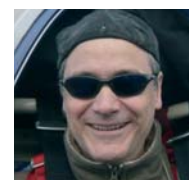
Nous avons déjà envisagé le fonctionnement des reins. Si on urine trop peu, on court le risque faire des calculs. Des douleurs atroces peuvent alors altérer la qualité de pilotage ou les prises de décision. C'est cela que

l'on appelle des coliques néphrétiques. Si au contraire on urine beaucoup, il faut que cela soit possible sans altérer le pilotage. Se soulager dans une bouteille est possible mais, selon la position dans le planeur, pourra s'avérer plus ou moins difficile. Notez l'importance d'une fermeture éclair qui va loin en arrière afin de ne pas être empêché par le pantalon. D'où l'intérêt de certaines combinaisons de vol. Certains utilisent un étui pénien connecté sur une poche à urines. Le froid peut hélas faire diminuer à la fois, le volume de la verge, les espoirs d'étanchéité et la fierté légitime du vélivole. Notons que les filles sont les grandes oubliées concernant la miction en vol. En général, rien n'est prévu avant le vol pour uriner une dernière fois (paravent, WC sur la piste...etc.). L'utilisation d'une couche pour adulte me semble la plus adaptée. Si elle ne favorise pas l'élégance dans la démarche, elle peut néanmoins contribuer à éloigner quelque importun grivois une fois revenue au sol.

Hygiène de vie

Ne pas fumer, ne pas boire (ou de façon raisonnable) d'alcool, avoir une activité physique régulière... C'est s'assurer que nous garderons longtemps la capacité physique de voler, que le vol n'altérera pas notre santé et que notre santé n'altérera pas notre maîtrise du vol. Le tabac, en particulier, diminue notre résistance et notre adaptation à l'hypoxie (en effet, le monoxyde de carbone – CO – pollue l'hémoglobine de façon très peu réversible ; le CO prend la place de l'oxygène sur une partie de l'hémoglobine). Il faut s'assurer d'être aussi bien en forme physique que mentale. Dissuadez de voler un camarade dépressif ou ayant subi un choc affectif récent. Les suicides ne sont pas exceptionnels en aéronautique. Il est un fait établi que nous serons tous arrêtés de vol un jour. Or, le vol à voile est notre passion ! Il faut alors se poser la question suivante, quel que soit notre âge : que puis-je faire pour retarder cette échéance en termes d'hygiène de vie ?

De toutes façons, il faut savoir renoncer pour cause de « santé ». Voyez la « check-list » de santé inspirée des pilotes anglo-saxons. (annexe n°3) 



Jean-Marie Alard

Annexe n°3 - Check list santé

Are you fit to fly ?

Yes, I'M SAFE !

- I** : indisposition (suis-je malade ?)
- M** : médication (je prends des médicaments. Sont-ils dangereux ?)
- S** : stress (suis-je en bonne disposition mentale ?)
- A** : alcool (à quand remonte mon dernier verre ?)
- F** : fatigue (suis-je fatigué physiquement ?)
- E** : estomac vide (suis-je à jeûn ?)





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]

**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

les journées

découverte des 4 et 5 juin



Ca plane pour elles
Journée découverte du vol en planeur

Samedi 4 ou dimanche 5 juin 2011
Vol d'initiation en planeur biplace de 30 minutes à prix réduit (selon la météo, nombre de places limité).

**Réservé
aux femmes**

FFVV - Fédération Française de Vol à Voile - www.ffvv.org - 01 45 44 04 78

Plus de 50 clubs engagés dans la démarche pour 400 Vols d'Initiation comptabilisés à ce jour, soit plus de 600 attendus au total sur le premier week-end.

D'autres journées de vol, prévues par les clubs qui ne pouvaient organiser cette animation sur la journée officielle, viendront grossir ces chiffres.

Bravo à tous les clubs pour leur engagement.



à l'ASVV d'Angers

12 VI réalisés le 4 & 5 juin

La météo capricieuse des 4 et 5 juin nous a permis de faire (re)découvrir le vol à voile à une douzaine de ces dames, dont Colette, 73 ans, ancienne pilote dans les années 50 mais dont c'était la première pompe ! Depuis cependant, le bouche à oreille fait son office et on accueille de nouvelles candidates au VI !



à Avignon

7 VI, avec la collaboration de nos collègues de Pierrelatte venus avec un remorqueur et un planeur ASK13 vols effectués hélas avec une mauvaise météo entre les averses/orages : "saut de puces" Monter/Descendre de 10' (sauf 3 de plus de 20').

APERÔ "punch" fort apprécié par toute l'équipe au sol ! Contact repris avec les absentes : nous proposons la journée du dimanche du 2/10, ou en fonction de leur disposition.





les journées découverte

à Buno-Bonnevaux

Aérodrome de Buno-Bonnevaux, Essonne. Nous y avons accueilli pour la 4e année consécutive, l'évènement "Ca plane pour elles". Elles étaient toutes en grande forme pour voler, parfois même plus que le temps lui-même qui s'était fâché samedi soir et faisait encore un peu la tête dimanche... Au total 29 VI réalisés !



à Dogneville

Le weekend de promotion « ça plane pour elles » était un franc succès pour VOSGES PLANEURS grâce à l'implication de tous ! Nous avons bien préparé :

- commençant avec la dépose des affiches partout,
- la distribution des prospectus de la FFVV et des cartes spécifiquement imprimés par nous,
- le panneau d'affichage de la ville,
- l'article de presse annonçant l'évènement et l'apparition dans les « événements du jour »

Tout c'est bien déroulé, dans le respect de la sécurité, et quand nous avons eu un soucis avec le Twin, Jean-Louis Pierrot, le président du club voisin, qui est passé par hasard a pu nous le résoudre toute de suite. Merci Jean-Louis !

41 baptêmes étaient effectués grâce à l'implication de tous, et quand l'organisation n'a pas tout prévu quelque'un était là pour résoudre le problème. Comme l'orage devenait menaçant, on a même dû reporter 6 baptêmes ultérieurement.

Un film était tourné par la télévision locale. 18 personnes mobilisées, pas mal pour un tout jeune club avec à peine plus des membres ! Ca fait plaisir d'être président d'une association si active.

à Cognac

Après une communication assurée par les affiches FFVV et un article dans la presse locale, trois vols étaient réservés pour le Samedi, deux pour le Dimanche... En réalité, plusieurs « féminines » sont arrivées au club sans prévenir, et pour celles qui avaient réservé, deux ne se sont pas présentées... Les briefings et vols se sont enchaînés sur notre SF25 qui présente l'avantage d'être en « côte à côte », permettant de mieux observer les réactions lors du vol et facilitant les explications. Sur les 2 jours c'est un total de 9 vols qui a été réalisé. Il est dommage que l'arrivée d'un orage, vers 17 H samedi, ait entraîné un arrêt forcé de l'activité, plusieurs passagères attendaient encore leur tours et, malheureusement, ne sont pas revenues le lendemain. Les vols avant la pluie ont donné des VZ de 3m/s et des plafonds jusqu'à 1.200 mètres avec une visibilité permettant de voir la Gironde (60 Kms). Toutes nos invitées étaient ravies, le moteur du SF25 étant coupé vers 300 m compte tenu des bonnes conditions. Dimanche, atmosphère turbulente, avec du vent et des petites « bulles » pas faciles à exploiter. C'est là encore que le SF25 fait merveille, montant jusqu'à 1 000 m au moteur pour permettre un plus long vol en palier et même survoler le domicile. Deux intentions d'inscription, non encore validées, mais surtout de bons souvenirs avec une vraie découverte du Vol à Voile. Merci pour l'idée et pour l'aide à la communication sur cette journée !



des 4 et 5 juin

à Fontainebleau

Le CVVFR a effectué 7 VI dans la journée du samedi 4 juin et 4 VI le dimanche 5 juin 2011. Nous avons orienté, entre autre, notre publicité pour cette opération sur les « mères et filles » parents et élèves des lycées de Fontainebleau.

Le Club avait prévu des vols d'environ 40 minutes précédés d'un briefing. Dans la majorité des cas, le vol a été réalisé comme prévu à la grande satisfaction des participantes. Toutefois, cette opération qui a mobilisé une équipe de pilotes avec un instructeur Christophe Szczigielski n'a pas généré de nouvelle adhésion au Club. Cependant, nous avons noté un capital sympathie pour notre activité.

Donc en conclusion, l'opération « Ca plane pour Elles » nous semble positive sur le plan de la promotion du Vol à Voile en général. Peut être serait-il judicieux de coupler cette opération avec les BIA et viser une orientation « jeunes ».



à Lille

Lille-planeurs - Section Vol à Voile de l'Union Aérienne

Le Dimanche 26 juillet, après dissipation des brumes matinales, nous avons commencé les vols d'initiation en planeur au départ de Lille-Marcq. Sur les 25 prévues, 21 ont été effectués. L'ambiance était particulièrement sympathique, car, le bouche à oreilles ayant fonctionné entre les filles, des groupes de féminines se connaissaient déjà. Pour la circonstance, le Janus CM de Merville était venu en renfort. Le soir, une sangria et un BBQ ont « ressourcé » les 28 participants de la Section.

à Limoges

le 4 juin, dix VI pour des femmes en majorité de moins de vingt-cinq ans présélectionnées et gratuits, cinq instructeurs mobilisés, trois VI spontanés.



Trois femmes partantes pour une première leçon. Les dix VI du 5 reportés cause MTO. « j'offrirai bien volontiers un baptême à mon compagnon, ça serait pour moi l'occasion de recommencer. » « c'est très agréable, en plus c'est très beau. On profite vraiment du paysage, ça donne envie de recommencer pour en voir plus encore ».

à Saint-Florentin

Le CVVSFC de saint florentin 89 ayant participé à l'opération « ça plane pour elles » peut s'enorgueillir d'avoir eu parmi les quelques femmes courageuses venue faire des vols d'initiations Madame la présidente Brigitte Gambier, 62 ans, du Tribunal de commerce de Créteil. La photo ci-joint a été prise le 4 juin et démontre la bonne ambiance qui régnait au sein de cet événement où nous avons réalisé 5 VI malgré les orages menaçants.

Pierre Guerci





Autocollant logo FFVV

Petit 100 x 70 mm.
et 50 x 35 mm. → les 2 : 1,80 €
Grand 150 x 120 mm. → pièce : 2,50 €
Maxi 470 x 380 mm. → pièce : 12,00 €



Lanyard "tour de cou"

Avec accroche "rapide" détachable
pièce : 2,50 € ● les 10 : 20,00 €



Modèle
homme



Modèle
femme

Polo bleu ou blanc

Polo, Col tricoté, patte de 3 boutons, manches courtes avec bord cotes, sans fentes latérales, Matière : 100 % ring spun coton, piquée, 230 gr/m² ; lavage enzyme, Etiquette: Tissée et personnalisée (logo ffvv) dans le col et dans le bas.

Pièce : 22,00 €



Tailles Polos
et t-shirts,

Femme : S M L
homme : S M L XL XXL



T-shirt Gris

T-shirt Col rond avec bande de propreté, manches courtes avec bord cotes, 100 % ring spun coton, jersey, 180 gr/m²; lavage enzyme, Colo-ris : Blanc et bord cotes PMS. Etiquette : Tissée et personnalisée (logo FFVV) dans le col et dans le bas.

Pièce : 17,00 €



Autocollant "3 mouettes"

Intérieur ou extérieur
Diamètre 90 mm.
pièce : 0,60 €
les 100 : 30,00 €



Sac logo

210D, 18 litres
Taille : 34 x 42 cm.
6 couleurs au choix



pièce : 5,50 €
les 10 : 50,00 €

Clé USB "bracelet"

Capacité 1Go

pièce : 8,00 €

5 couleurs au choix :



Modèle
homme



Modèle
femme



Porte-Clef

Acier brossé

pièce : 3,00 €

les 10 : 25,00 €



Stylo bille

Noir ou gris fumé

pièce : 1,50 €

les 10 : 10,00 €

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)

Plus de 25 ans d'expérience

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








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




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 !



Bon de commande Boutique

**A remplir en caractères
MAJUSCULES - Merci**

☐ M. ☐ Mme ☐ Mlle ☐ Sté, Club,...

NOM (EN MAJUSCULES)

PRÉNOM

ADRESSE

CODE POSTAL

VILLE

TELEPHONE

E-MAIL

@

Désignation / Article

Taille

Qté

Prix Unitaire

Prix Total

			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€
			,€	,€

*** FRAIS DE PORT**
(France métropolitaine et Corse)

- 1,00 € tous les 5 articles
- SAUF VÊTEMENTS : forfait 8,00 €
- Franco de port : à partir de 300 €
- Dom-Tom & étranger : nous consulter

**MONTANT TOTAL
des articles**

PORT *

**TOTAL
en euros**



**Règlement à la commande,
par chèque ou mandat postal :**
FFVV - 29 RUE DE SEVRES - 75006 PARIS



25

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



info@ffvv.org



Damien Lacombe

23 ans a été breveté le 9 avril 2011 sur Marianne à Biscarrosse. Il a été formé par Julien Verdier et testé par Yan Vignolles



Théo Morel

15 ans a été lâché le 16 janvier 2011 sur Twin II à Biscarrosse par Yan Vignolles



Clément Désiré

21 ans a été lâché le 17 avril 2011. Il a été formé à Dogneville sur ASK13 par M. Thomassey.



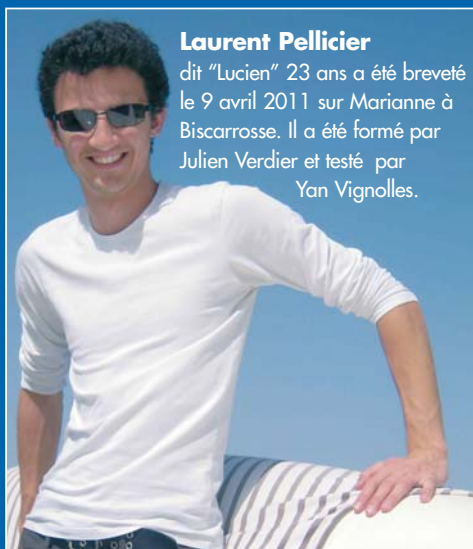
Michel Decercle

51 ans a été breveté le 24 mars 2011 sur ASK 13. Il a été formé à Salon de Provence par Jean Ricard.



Virgile Debussy

16 ans, a été lâché le 21 mai à Soissons sur ASK21. Il a été formé par Bernard Combelles, Didier Ploix et Florent Treilhes.



Laurent Pellicier

dit "Lucien" 23 ans a été breveté le 9 avril 2011 sur Marianne à Biscarrosse. Il a été formé par Julien Verdier et testé par Yan Vignolles.



Antoine Havet

16 ans a été lâché le 2 avril 2011 sur ASK 13 et breveté le 26 juin 2011 sur Alliance 34. Il a été formé à St. Florentin par Raphaël Renard et Christophe Legrain.



Clément Dam

18 ans a été lâché le 23 avril 2011. Il a été formé à St. Florentin sur ASK 13 par Rafael Renard.



Bruno Heurtel

54 ans a été lâché le 21 août 2011 sur ASK 13 et breveté le 26 juin 2011 sur Alliance 34. Il a été formé à St. Florentin par Christophe Legrain.



Heidi Caillault

16 ans a été brevetée le 8 mars 2011. Elle a été formée à Villefranche sur ASK 13 par Gérard Caillault

Planeur Info