

PLANEUR

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

NUMÉRO 35 ● 4^e TRIMESTRE 2011



Dossier Formation

et bilan
Championnats
internationaux



PW-5

Smysk

au sommaire



- 2 News**
- 4 Espace aérien**
- 6 Handi**
- 8 Club, le PLMB à Habère-Poche**
- 10 Calendrier compétitions 2012**
- 11 Sécurité, coup de gueule**
- 12 Evolution de la formation**
- 16 Championnats internationaux**
- 21 Un club, comment ça marche ?**
- 22 Boutique FFVV**



Trombin'Air 23



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



Jean-Emile Rouaux
Président de la FFVV

Le vol à voile, un remède anti-crise ?

Après plus de quinze années de décroissance de nos licenciés, nous terminons l'année 2011 en légère progression. Certes c'est une progression mesurée puisque nous ne comptons que quelques dizaines de licenciés en plus mais ne faisons pas les difficiles et apprécions cette situation surtout que nous n'avons pas bénéficié d'un contexte économique favorable et encore moins d'une météo propice à donner envie de voler.

La persévérance et les efforts de tous et tout particulièrement des dirigeants de clubs ou de Comités régionaux, ont finis par porter leurs fruits. La politique fédérale mise en œuvre par les administrateurs de la FFVV, ses cadres techniques et fédéraux a bien sûr aussi contribué à cette progression. Mais tous les efforts de vos

dirigeants seraient vains sans l'investissement quotidien des nombreux bénévoles qui œuvrent, pour recruter, fidéliser, contribuer au fonctionnement du club et à la satisfaction des licenciés.

Ne crions pas victoire ! Ne pas reculer cette année est certes important mais nous devons, et c'est notre objectif, nous inscrire dans une réelle dynamique de croissance. Les initiatives ne manquent pas, le plan " Vu du Ciel ", la croissance du nombre des instructeurs formés, la communication fédérale, notre présence sur les salons et manifestations... Notre politique de développement, basée sur une diminution des coûts allant de pair avec une réduction des émissions de CO² affirmant notre caractère de sport de nature, doit être poursuivie et amplifiée.

Soyons résolument optimistes et agissons tous dans le même sens !

Afin d'améliorer notre communication vers nos licenciés le Comité Directeur a décidé d'intégrer " Planeur Info " dans la souscription de la licence. Cette décision conduira à une augmentation du prix de la licence sauf pour les 3500 abonnés actuels qui bénéficieront d'une diminution sensible. L'objectif est de tisser un lien entre nos licenciés et le mouvement vol à voile. Notre publication qui arrive dans la boîte aux lettres tous les trimestres doit motiver, donner l'envie de se rendre au club, réveiller le rêve d'Icare quelques fois bien loin des préoccupations quotidiennes !



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.
Photos : FFVV. (Photo de couverture : Baptiste Madaleno)
Design & Impression : Agence Mageral & Associés
Tél. 01 47 25 35 25 ● www.mageral.fr
Imprimé en France à 8 200 ex. - **Crédit photos** : FFVV.
© Tous droits réservés. 11.2011

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



NEWS



L'équipe FFVV présente ces 3 jours

1^{er} rassemblement des femmes de l'air

Organisé conjointement par l'Association Française des Femmes Pilotes et la Mairie de Niort avec le soutien du Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives, la Commission féminine de la Fédération Française de Vol à Voile s'était fixé un point d'honneur de réponde présente cette manifestation.

16, 17 et 18 septembre 2011, trois journées de contact, d'échanges, de convivialité, de conférences-débats, de partage et de vols... sur l'aérodrome de Niort avec un public venu nombreux rencontrer toutes ces femmes passionnées (profession, loisir, compétition).

De nombreuses questions furent posées à ces ingénieurs météo, mécaniciennes, hôtesse de l'air, chargée de communication au sein de l'armée de l'air, informaticienne, ingénieur aéronautique, formatrice-instructrice, pilote avions

et hélicoptère au sein de l'armée ou dans le civil, pilote voltige avion, pilote planeurs...

Une couverture médiatique : presse locale, radio, télévision... bien orchestrée depuis des semaines, a attiré un public intéressé le Week-end et des jeunes motivés le vendredi.

Nous avons rencontré des élues à l'écoute et fort impliquées dans le développement de leur aérodrome telle que Madame Geneviève Gaillard, Député Maire de Niort, et enchantées pour celles qui vont voler en planeurs : Nicole Lazutti, vice présidente du Conseil régional de la Région Poitou et Michèle Barré, adjointe au sport à la Mairie de Niort.

Regardez ces photos, témoignages des points forts et de l'ambiance lors de ces 3 journées !

Elisabeth Etienne-Galan

(Actualité sur site FFVV/blog
Commission féminine)



Michèle Barré adjointe aux sports à la mairie de Niort, Olivier Dupont Organisateur Niort - Paris, Michèle Magnien l'Association Française des Femmes Pilotes, Geneviève Gaillard Députée Maire, Anne Schmitt organisatrice Niort-Paris, Nicole Lazutti vice-présidente du Conseil régional Poitou.



Le rassemblement attire les foules



Jeune fille concentrée sur les explications de Ulrika Poirier



Monique et Michèle Barré

La renaissance d'un bel oiseau

C'est le 30 juillet dernier que l'ASW17 F-CBIP, A54 pour les nostalgiques de « Romo », a pris son envol de l'aérodrome de La Lagonne ou il est désormais basé après plus d'une décennie de sommeil.

Les tracasseries administratives furent le principal obstacle à une remise en service rapide, et il a fallu toute l'énergie et la détermination d'une petite équipe de passionnés pour redonner vie à cette splendide machine

Aux commandes pour ce premier vol Vincent Gagliotta qui a assuré l'essentiel de la remise en état de la machine avec l'aide de Rafael Magagna et d'Adrien Jouvét.

Michel Salvetat





Un torn per una reunió entre els pilots de planeador Catala.

Un treuil pour une rencontre entre vélivoles catalans

Tout au long de l'été nos spirales se croisent bien souvent sous les cumulus du Mont Texo et du Pédros.

Un petit signe de la main ou un « Bon Dia » lâché sur les ondes concrétise cette envie de mieux nous connaître.

L'utilisation du treuil sur notre plateforme allait nous donner l'occasion de provoquer cette rencontre entre vélivoles Catalans de la Cerdagne et du haut Conflent.

La météo fut au rendez vous, plus de 35 treuillés permirent à nos amis Catalans de s'initier à la pratique du treuil.

La soirée se termina à la Belle Aude. Malgré les difficultés de la langue, les premiers liens furent tissés en promettant qu'on se reverrait bientôt... C'est décidé, je me mets tout de suite à l'espagnol... ou plutôt au catalan !!!!.

Un grand merci à Noël Bravo qui a répondu présent pour encadrer cette rencontre. Ses compétences et son expérience sont un atout essentiel pour le rapprochement des vélivoles de part et d'autre de la chaîne.

Michel Salvetat
www.planeur-la-ilagonne.com



MUSÉE
AIR +
ESPACE
AÉROPORT PARIS - LE BOURGET

Le 6ème Mondial de la Simulation

Le week-end du 30 septembre au 2 octobre, la Fédération a pour la première fois participé au Mondial de la Simulation (6e du nom) dans l'enceinte du Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget. Cette manifestation, qui a déjà rassemblé plus de 50 exposants et quelques 7000 visiteurs lors des précédentes éditions, brosse l'ensemble du spectre de la simulation (civile comme militaire).

Elle fut l'occasion de présenter le vol à voile au grand public et les avancées que représente la simulation pour notre sport. La FFV disposait d'un stand de 12m², elle a ainsi pu mettre en démonstration 2 simulateurs (équipés du logiciel Condor) qui ont permis au tout venant de s'initier aux joies du planeur sans pour autant quitter le sol.

Parallèlement, le groupe d'animation composé de volontaires des clubs et du champion de France de vol à vol virtuel, a pu s'essayer à la conduite sportive ou à l'aviation militaire sur d'autres simulateurs tous aussi réalistes et immersifs les uns que les autres.

Ce salon laisse au final une impression très positive à la Fédération, qui y a trouvé l'occasion de montrer son ouverture aux nouvelles technologies de l'informatique ainsi que l'opportunité de toucher un public jeune et de « simmers » passionnés, d'ordinaire peu présent dans le vol réel.



Guillaume Trichard



Guillaume Trichard



Remerciements

aux adhérents des associations de Buno-Bonnevaux, Chartres, La Ferté Alais, Meaux, Mulhouse et Saint Crépin.

Colin Bruhière, Bertrand Delrieu, Thibaud Jaffre, Jean-Marie Kistler, Robin Lenormand, Vincent Lindner, David Moreau, Guillaume Trichard, François Troughkine, Michaël Salis et Gauthier Vigouroux.



Espace Aérien

Le point sur les -CCRAGALS- D'AUTOMNE



Par Nicolas Vaunois

Deux fois par an, la FFVV participe aux réunions des comités CCRAGALS qui donnent leur avis sur les créations et modifications d'espace aériens. Voici les éléments les plus marquants de ces CCRAGALS d'automne.

OUEST :

Pas de dossier marquant pour cette région, mais la FFVV est préoccupée par une "doctrine" visant à restreindre les activités de treuillage hors aérodromes publiés. Les nouvelles vélisurfaces sont directement visées ! Nous prenons ce dossier très au sérieux avant qu'il ne fasse tâche d'huile dans le reste de la France.

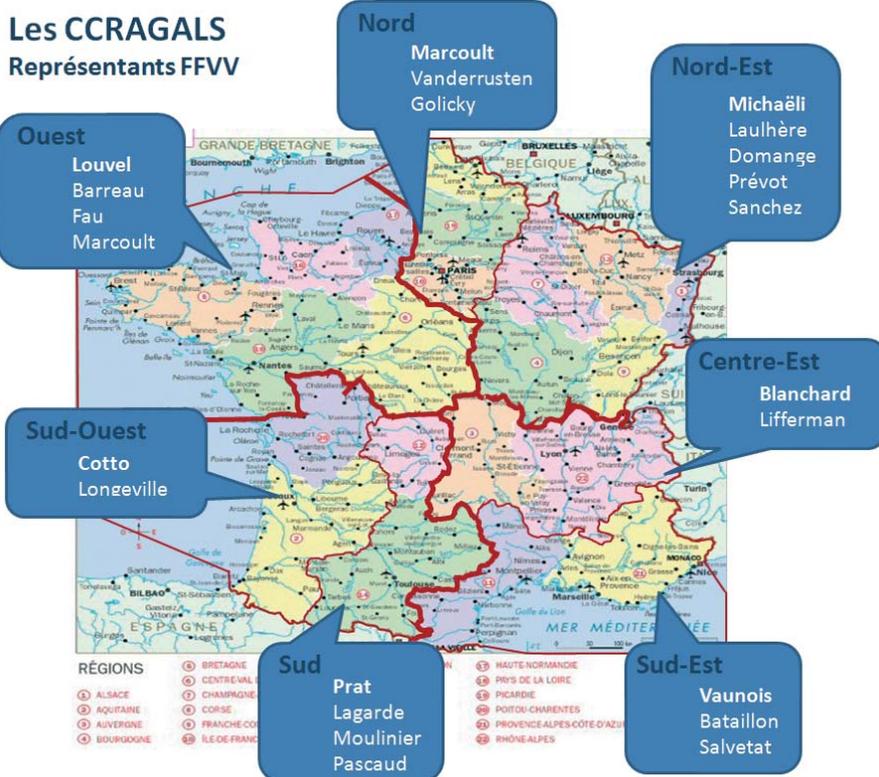
La FFVV a quand même toujours du mal à faire modifier les espaces de Deauville pour qu'ils prennent une taille plus réaliste.

NORD :

Le dossier le plus important est l'agrandissement de la TMA de Paris suite au "Grenelle" de l'environnement. Malgré un travail de concertation correct, la FFVV a donné un avis défavorable car nous trouvons ce nouveau dispositif trop restrictif dans le Sud de la TMA et trop complexe sur Mantes. Toutes les étapes administratives ont depuis été franchies : après un



Les CCRAGALS Représentants FFVV



avis initial négatif, l'ACNUSA a dû céder, le SIA a lancé les publications, Mme la Ministre semble décidée à le mettre en oeuvre. Près de 2000 cartes seront envoyées aux clubs, et les protocoles actualisés. Evreux, Rouen, Orléans et Tours sont également concernés pour des modifications n'ayant que peu d'impact sur le vol à voile. Beauvais s'agrandit également, après une concertation satisfaisante.

Egalement dans le Nord, une bonne nouvelle avec la fermeture de la base aérienne de Cambrai dont les espaces seront progressivement effacés des cartes d'ici fin 2012.

NORD-EST :

Grand travaux dans cette région avec la fermeture des bases aériennes de Metz-Frescaty et de Reims. Malheureusement en Lorraine, nous constatons que malgré nos protestations les Fédérations ne sont pas associés aux travaux. Cet espace libéré suscite en effet des convoitises et l'on prévoit une extension de la TMA de Strasbourg, de Metz Nancy Lorraine, de la TMA de Nancy, et même éventuellement des espaces aériens du Luxembourg !

Dans ce contexte, les zones du Camp de Sissonne sont réorganisées, et les discussions buttent sur les modalités d'activation de ces zones, sachant qu'elles doivent parfois accueillir des drones.

Un protocole est en cours avec les gestionnaires du Polygone de Guerre Electronique de Grotenquin pour permettre le remorquage des planeurs de Sarreguemine sans aboir à jongler avec les fréquences.

Enfin, nous sommes en désaccord avec la création d'une CTR et d'une TMA à Dôle, cet aéroport international bien connu... De la classe D alors qu'il n'y a aucun IFR de transport public ? Malgré tout la DGAC semble bien vouloir passer en force et une ZRT a déjà été publiée.

CENTRE-EST :

La création d'une procédure d'approche GNSS (GPS) à Grenoble continue à compliquer la vie des vélivoles. La FFVV a obtenu que les nouvelles CTR et TMA ne soient activées que lorsque le QFU 27 est en service, l'information étant disponible sur l'ATIS avec un préavis augmenté récemment à 30 minutes. L'arrivée de ces nouvelles procédures par GPS, consommatrices d'espace aérien, sont une réelle difficulté pour la liberté de circulation des VFR sans transpondeurs. A Chambéry, des vellétés de reclasser la TMA en D se heurtent à une forte opposition de la FFVV.

Enfin, le prestataire de contrôle aérien suisse nous mène en bateau : la LTA qui leur est déléguée par l'état français dans la région du Mont-Blanc a été remise en conformité, et classée D au dessus du FL115 ou 3000ft/sol. Or il ne passe bien évidemment aucun IFR à ces altitudes ! Circulez il n'y a rien à voir.

Officiellement c'est de la classe D, mais en pratique, Genève ne rend pas le service aux VFR. Compte tenu de l'impact sur le vol à voile, c'est un dossier que la FFVV n'entend pas laisser en l'état.

SUD-EST :

Nous annonçons à l'assemblée générale 2011 que les zones Gap-Valensole devraient pratiquement être réduites de moitié. Ceci a pris du retard suite à un différend entre les militaires et la DGAC. Ceci est resté sans conséquence puisque le porte avion a passé l'été

au large de la Lybie et que les zones n'ont pas été activées. Une fois n'est pas coutume, nous avons réussi à récupérer de l'espace à l'est de Marseille (vers St Maximin). L'intérêt pour le vol à voile est limité mais ce résultat est significatif pour nos partenaires libéristes.

Nous restons inquiets et mobilisés pour la situation de Fayence, pris en sandwich entre la zone de Canjuers et les ZRT à répétition publiées à l'occasion de déplacements de chefs d'état dans la région niçoise. Autre inquiétude concernant les projets d'extension de l'école de pilotage ESMA qui veut s'installer à Nîmes-Garons pour former des pilotes asiatiques. Non seulement ceci remettrait en cause les espaces que nous avons obtenu à l'occasion de la fermeture de la base aérienne, mais de nouvelles procédures devraient être créées sur des terrains satellites comme Avignon. Nous avons déjà concédé beaucoup d'espace dans cette région très contrainte, il n'est pas question d'aller plus loin !

SUD :

Le CCRAGALS a acté la reconduite d'une ZRT imposant le contact radio autour du terrain AFIS de Castres. C'est une particularité intéressante qui nous ramène au temps des anciennes ATZ et qui à l'avantage de ne pas imposer le transpondeur.

Le Sud est particulièrement concerné par la création de zones pour protéger des champs de tir de l'armée de terre (Montech, St Felix du Rieutord, Cordes...)

SUD-OUEST :

Le protocole permettant l'utilisation de deux couloirs dans la R49 de Cognac ne donne plus satisfaction, il est en cours de renégociation. Les retours d'expérience REXEA concernant les contrôleurs de Cognac sont souvent négatifs, ce qui confirme cette nécessité.

Les zones de Mont de Marsan vont faire l'objet d'un lifting : la taille de la P35 va être fortement réduite et certaines zones R transformées en CTR et TMA de classe D.

Une bonne saison 2011 pour les REXEA !

Nous avons reçu cette année plus de 300 appréciations sur les organismes de contrôle aérien, ce qui aide la commission fédérale à avoir une image nette de la situation. Globalement les vélivoles sont satisfaits du service rendu par les contrôleurs, mais nous avons identifiés quelques points noirs dans certains espaces civils ou militaires. Grâce aux REXEA, nous allons pouvoir débriefer avec les entités "qualité de service" de ces organismes. Continuez à envoyer des messages !



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



ou sur Facebook

www.facebook.com/ffvvespaceaerien



Ma semaine de vol en Duodiscus adapté à Vinon

L'objectif de mon séjour à Vinon-Sur-Verdon (AAVA) cet été, en tant que paraplégique, est une semaine de vol en Duo Discus XL avec Eric Deluy, président de la Commission handi-sport de la Fédération et pilote handi lui-même.



Une semaine pour débiter le vol en montagne sur un planeur de performance, équipé d'un malonnier, après avoir été formé et breveté en plaine sur ASK21 adapté à l'Association Compiégnoise de Vol à Voile (ACVV).

Je rencontre donc Eric ce 18 juillet à Vinon. Avec lui, je découvre le Duo XL de l'AAVA avec ses malonniers en place avant et arrière, chaque pilote peut ainsi, de la main gauche, manœuvrer la gouverne de direction. Bien intégrés parmi les commandes du planeur, ils consistent en une petite manette appuyée sur une glissière en arrière de la commande des aérofreins.

Pour mon premier vol avec Eric, le mistral souffle du Nord-Ouest. Une demi-heure après le décollage et les premiers thermiques, nous attaquons la pente nord du Mont Ventoux. Ce premier vol de pente, me laissera à jamais un souvenir inoubliable, je suis bien loin des plaines de Picardie. Les jours suivant, le

mistral est également au rendez-vous et nous affrions les contacts avec la pente pour caresser des sommets de plus en plus élevés. Je découvre les noms magiques des crêtes surplombant la Durance et ses affluents, du massif des Monges, du parcours du combattant et le bleu magnifique des lacs de Sainte-Croix et de Serre-Ponçon.

En fin de semaine, nous survolons les Ecrins et le Diois. Le Duo se pilote finement, au début Eric doit régulièrement corriger mon assiette et ma vitesse. Mais une fois bien en main, ce planeur est d'un grand confort, nous avalons les heures de vol et les kilomètres sans en ressentir la fatigue. Le malonnier se manipule avec autant d'aisance que le manche et se fait vite oublier. Sur la plate-forme de Vinon, l'accès en fauteuil roulant aux différentes salles communes est également aisé.

Le club house récent intègre un ascenseur pour la salle de briefing et le simulateur, ainsi que des sanitaires adaptés. Des aménagements bien conçus qui m'ont permis de passer une semaine en parfaite autonomie en m'intégrant aux pilotes présents sur la plate-forme.

En conclusion, cette semaine a été pour moi très riche d'enseignements au niveau du vol et de la géographie de ce paradis du vol à voile qu'est le Sud-Est de la France. Elle fut aussi riche des rencontres faites au sol. Je remercie vivement Eric Deluy pour son instruction en vol et au sol, toujours avec cette pointe d'humour qui le caractérise. C'était très enrichissant de voler avec quelqu'un qui manipule le malonnier au quotidien.

Je remercie également toute l'équipe dirigeante et le personnel permanent de l'AAVA pour son accueil et sa compétence. Merci aussi à l'Association Compiégnoise de Vol à Voile et au Comité Départemental de Vol à Voile de l'Oise pour m'avoir guidé et aidé à la participation à ce stage. Enfin, je ne peux que recommander à tous les pilotes handi un tel séjour à Vinon.

Dominique Raze



Dominique Raze a été breveté le samedi 9 octobre 2010.

Photo Dominique Raze et le F-COMP.

Antoine Motillon

Les instructeurs vélivoles français comptent un nouveau collègue en la personne d'Antoine Motillon. Après 6 années de pratique au centre aéronautique de Beynes, il a réussi son épreuve de 300 km à but fixé en mai dernier sur ASK21 (!) et il a été formé au CNVV par Philippe Lévy.

 Pour Antoine, l'instruction est la continuité de ce qu'il fait dans son club. Le but est de partager ses connaissances avec les autres pilotes. Comme dans tous les clubs qui forment un nouvel instructeur on est très content. Encore plus pour Antoine qui est paraplégique.

Philippe Lévy, son formateur au CNVV parle ainsi d'Antoine et de sa formation :

“ La formation d'Antoine s'est super bien passée ! C'est la deuxième fois (après Eric Deluy) que je formais un instructeur handicapé et la différence de handicap nécessite de s'adapter. Sur la partie formation proprement dite nous avons dû insister davantage sur les aérofreins par exemple. Dans le cas d'Antoine, l'usage du malonnier nous a obligés à garder un cap pour passer la leçon. Le but pour Antoine est de pouvoir former des pilotes valides. Donc on a dû affiner la technique pour que cela soit transparent pour ses élèves .

Antoine s'est complètement intégré au groupe, au point qu'à plusieurs reprises, oubliant le handicap on a employé les mots classiques « mets du pied : » ou bien incident de fauteuil... Antoine dispose d'un beau mental et n'a jamais invoqué le handicap pour surmonter ses difficultés.

Le conseil que je peux donner aux autres instructeurs qui voudraient venir à Saint-Auban est de bien préparer le stage.”

A Saint-Auban le stage instructeur suit le même cursus que pour les valides. Comme le dit Antoine :

“ La plus dur aura été de tenir le rythme, préparer les briefings du lendemain, etc. Pour les vols c'est super.”

Le CNVV a rendu le centre accessible à tous tant pour la pratique que pour la formation des cadres. Bel exemple de réussite.

La France compte désormais deux instructeurs de vol à voile qui présentent la particularité d'être handicapés. La démarche “ handiplaneur ” initiée par la FFVV pour but de proposer le vol à voile “ handi ” dans le plus grande nombre de régions et l'équipement de planeurs pour la pratique.

D'un point de vue humain, elle y parvient pleinement, mais elle se heurte au manque de moyens. **Si des mécènes souhaitent soutenir ces initiatives, ils peuvent contacter la Fédération.**

T.N.



Le P.L.M.B.

Planeurs Léman Mont-Blanc



Créé en 1986, le club Planeurs Léman Mont Blanc est installé à Habère-Poche en Haute-Savoie depuis 1995.

Unique plate-forme de vol à voile de la Haute-Savoie, la

Vélisurface des Moises dispose d'une piste en herbe d'environ 1 km de long sur 45 m de large. Situé à 1100 m d'altitude, la saison de vol débute mi-avril pour se terminer fin octobre. Durant l'hiver, la piste, enneigée, est réservée aux skieurs de fond.

Le hangar, propriété de la commune, abrite les planeurs et le matériel de piste. L'atelier contigu, réalisé par les membres du club, permet d'entretenir les machines durant les mois d'hiver. Un chalet complète les installations, il est le lieu de rendez-vous des membres après la journée de vol.

Pour protéger le fragile écosystème des Moises et par souci de réduire au maximum les nuisances sonores, nous utilisons un treuil pour décoller. Le parc machines du club est composé de 3 planeurs biplaces et de 2 planeurs monoplaces. De plus, 3 monoplaces privés sont à la disposition de l'ensemble des membres du club.

Un instructeur salarié à temps plein ainsi que deux instructeurs bénévoles assurent la formation. Fort d'une cinquantaine de membres, PLMB réalise chaque année une moyenne de 1200 h de vol, avec un record à 1365 h en 2009. Les performances globales s'améliorent d'année en année.

Malgré des conditions aérologiques souvent difficiles, les vols sont de plus en plus longs et des records de distance, au départ d'Habère-Poche, sont battus chaque année.

Le club haut-savoyard se tourne résolument vers les jeunes pour assurer son développement. Il accueille, chaque été, 3 à 5 adolescents pour un stage « Premier Aiglon » d'une semaine. Les conditions financières sont très attractives puisque seule l'assurance fédérale est à la charge des participants.

PLMB a été un des premiers clubs à s'engager dans le plan « Vu du Ciel » proposé par la FFVV. Deux personnes ont suivi la formation et pendant l'année 2011, trois interventions ont déjà eu lieu dans les lycées et collèges.

Implanté dans une région hautement touristique, avec des paysages uniques sur le massif du Mont-Blanc et le lac Léman, l'activité « vols d'initiation » est importante. Ce sont environ 300 vols qui sont réalisés dans ce cadre, et c'est, à la fois, une source de recrutement et une implication incontournable dans la vie locale. PLMB est un acteur majeur de l'activité touristique estivale.

Les projets de développement ne manquent pas. Outre une forte détermination à faire connaître le vol à voile, soit à travers des articles de presse, soit lors de manifestations extérieures au club, PLMB souhaite s'ouvrir aux personnes handicapées.

Un effort important de formation d'instructeurs bénévoles est engagé pour la saison prochaine. Il est soutenu par le Comité Rhône-Alpin de Vol à Voile.



➔ **Coordonnées GPS :**
46° 16' 1" 12.05' 'Nord/6° 27' 1" 47.28''Est

Le PLMB en détail :

Président : Jérémy Sauron
Chef-Pilote : Michel Alloin

Machines club :
Janus CT, 2 ASK 21, Pégase, Astir
(un Pégase supplémentaire prévu en 2012).

Machines privées :
DG300, ASW20F, ASW20CL.
Treuil à 2 tambours, réalisé par des membres
du club sur la base d'un moteur RVI
avec automate pneumatique.

Cotisation annuelle 150 € et tarification
au forfait, tout compris, de 30 h. à illimité.
Une tarification spéciale est réservée aux
pilotes de passage.

Plus d'informations sur
www.planeur74.com



Pour nous contacter :

Club PLMB
Vélisurface des Moises
74420 Habère-Poche
Tél.: 04 50 39 56 56
Courriel : info@planeur74.com

Pour nous rejoindre :
Situé sur la commune
d'Habère-Poche (Haute-Savoie)
à 40 km de Genève, 30 km
d'Annemasse et 25 km de Thonon-
les-Bains. Direction col de Cou
sur la D12.



Calendrier des Championnats de France 2012



Innovations

La saison 2011 s'est soldée par un bon niveau de participation, mais elle fut très hétérogène en fonction des classes. Le calendrier 2012, optimisé pour répartir les championnats de mai à août, prend ainsi soin de ne pas provoquer de conflits de dates avec des championnats internationaux.

La saison 2012 innove également avec la fusion des classes Biplace 20m (Janus, Duo-Discus, DG500, DG1000, Arcus, etc) et Libres (mono-places et biplaces grandes plumes et, en fonction des places disponibles, accueil de 18m). Ces planeurs disputeront les mêmes épreuves et utiliseront de nouveaux handicaps équitables.

Ce regroupement, visant à densifier les classes sans écarter de planeurs, s'inspire de celui déjà mis en place avec les classes Standard et 15m. En 2012, un seul titre de Champion de France sera décerné dans la classe "Standard-15m".

Spécificités 2012

Sous réserve de la participation d'au moins quinze biplaces 20m au Championnat de France 2012 à Buno, le commandant de bord du biplace 20m le mieux classé fera partie de l'Equipe de France aux Championnats d'Europe 2013 où pour la première fois la FFVV enverra un représentant dans cette classe.

Nous rappelons à cette occasion le rôle central des résultats en Championnats de France dans la constitution des Equipes de France, comme définie dans la Note Permanente 4.8, inchangée. La composition de l'Equipe de France 2012 en témoigne.

Le Championnat de France 2012 en classe "Standard-15m" se déroulera à Vinon durant le Pré-Européen, ouvert également aux 18m et Libres. Les résultats dans ces trois classes seront pris en compte pour la sélection nationale en vue du Championnat d'Europe 2013 dans ces trois mêmes classes. Afin de permettre une participation nombreuse, l'organisation de Vinon prend l'engagement de lancer des épreuves accessibles et rapides en évitant les pièges connus des seuls montagnards. Il n'y aura pas d'épreuves si les conditions de vent sont trop extrêmes et le terrain de jeu sera restreint aux Alpes du Sud.

Issoudun accueillera le Championnat du Monde Féminin en 2013. Le Championnat de France Féminin 2012 constituera donc le Pré-Mondial (multi-classes à handicap). Le Championnat de France 18m ("mixte") s'y déroulera en parallèle.

Nous vous invitons à vous inscrire au plus tôt pour permettre aux pilotes étrangers invités de participer. Vos inscriptions seront prises par ordre de priorité (définie dans la Note Permanente 4.8) jusqu'au 29 février 2012, auprès des clubs organisateurs.

Classes densifiées, lieux attractifs, épreuves adaptées, enjeu sportif et convivialité sont les gages de très beaux Championnats de France 2012. Nous espérons votre participation enthousiaste et nombreuse. Elle sera la plus belle récompense offerte aux équipes organisatrices que nous remercions vivement.



Philippe de Péchy

<http://ffvv.org/sportif-edito/calendrier-competitions>

Catégorie "Générale" :

- Classe "Biplace 20m+Libre" à Buno du 28 avril au 05 mai 2012
- Classe "Standard+15m" à Vinon du 02 au 09 juin 2012
- Classe "18m" à Issoudun du 07 au 14 juillet 2012
- Classe "Club" à Romorantin du 11 au 18 août 2012

Catégorie "Féminines"

à Issoudun du 07 au 14 juillet 2012

Catégories "Juniors A" et "Juniors B"

à Cambrai du 21 au 28 juillet 2012

Coup de gueule

de la Commission Sécurité



Cette fin de saison fut particulièrement tragique pour notre mouvement avec la disparition d'un jeune pilote en montagne, malgré un CV aéronautique conséquent et prometteur.

Nous pouvons nous reposer la question: mais pourquoi certains de nos planeurs tombent-ils ainsi du ciel ? Cette question en entraîne aussitôt une autre: le vol à voile, activité sportive et de loisir fabuleux et magique, est-elle dangereuse ? Bien sûr, qu'elle n'est pas sans risque, encore qu'elle n'ait pas, et de loin, à souffrir de la comparaison avec d'autres pratiques ou activités.

Mais les faits sont là avec leurs terribles conséquences humaines et souffrances des familles: c'est à chaque fois un drame même si le pourcentage d'accidents très graves est infime au regard des 250 000 heures de vol à voile effectuées annuellement et occulte les progrès réalisés globalement en matière de sécurité aérienne par l'ensemble des associations, progrès reconnus par la DGAC, n'hésitons pas à l'écrire.

Que pouvons-nous faire entre autres pour éviter ces drames ?

« Retour vers le futur » : si on avait pu demander avant le décollage à tous les pilotes qui ont disparu ce qu'ils auraient du faire pour éviter leur crash, **TOUS auraient bien répondu. Ils auraient su évoquer les risques, les menaces, les erreurs le renon-**

cement, la fatigue... tous les facteurs contributifs pouvant mener à l'accident.

Alors, dans le cadre de sa politique de sécurité aérienne, la FFVV vous a proposé depuis deux saisons d'adhérer à la démarche du retour d'expérience le « REXVaV » (avec son mot de passe d'accès au site dédié à la sécurité **aspres** ou **ASPRES**)

Le REXVaV est en quelque sorte une thérapie à double effet qui permet au pilote qui a vécu un événement particulier de reconnaître ses erreurs et donc de se remettre en cause en la faisant partager aux autres pilotes de façon anonyme. Il est bien connu qu'un pilote classique n'aura pas le temps et ou l'occasion d'appréhender en réel tous les types d'incidents possibles et imaginables au cours de sa carrière de pilote de planeur.

Nous vous invitons à découvrir un Retour d'Expérience (N° 5305 du 06-05-2011 dans la liste des REX du site dédié à la sécurité) très riche en détails avec un commentaire et enseignement de son rédacteur qui sortent de l'ordinaire et mérite d'être cité en exemple. Merci à son auteur qui de plus a donné son nom de manière à pouvoir visualiser la trace de son vol répertorié dans la Netcoupe.

En voici quelques extraits :

« J'ai réalisé à cet instant donc trop tard la situation catastrophique dans laquelle je m'étais mis volant vers un col que je n'étais pas sur de passer au dessus de la forêt du plateau du Vercors. Refusant la possibilité de m'écraser dans une zone dégagée car il existait une clairière que je pouvais atteindre j'ai poussé sur le manche accélérant vers 140 160 km par heure en direction du col dans le but de profiter d'un effet de sol, la minute de vol qui me séparait du passage du col a été la plus longue de ma vie, j'ai eu peur à tout instant de toucher la cime des arbres ou de ne pas avoir assez d'énergie cinétique pour m'en sortir »

« je me pose aujourd'hui 2 questions, étais-je un pilote dangereux pour moi et mes passagers au cours de ces 9 ans ? Et si je suis certain d'avoir compris un certain nombre de choses ce jour la est il possible de revivre un jour une telle situation ? »

Nous vous souhaitons de beaux et nombreux vols en sécurité et de grâce, pilotes ou instructeurs respectez le basique et ne banalisez jamais le vol en montagne si vous le pratiquez. Pour ceux qui sont passés près de l'accident ou ceux qui se sont fait très

peur, faites le savoir, parlez en, ne soyez pas « égoïste » faites profiter les autres de votre expérience en rédigeant un REXVaV.

Merci, la Commission sécurité.

Evolution de

Le 28 juillet 2011, les arrêtés modificatifs concernant la formation ont été publiés. Ils sont l'aboutissement d'un long travail que nous avons mené dans une relative discrétion pour éviter les annonces prématurées sources d'erreurs. Aujourd'hui les textes sont parus et nous pouvons communiquer sur le sujet.



Une évolution indispensable à plusieurs titres

Tout d'abord au fil des années, les textes régissant notre formation se sont alourdis, rendant leur mise en œuvre de plus en plus complexe et difficile pour un encadrement à 90 % bénévole. Alléger la forme sans altérer le fond de notre enseignement reconnu de qualité a constitué l'une de nos principales préoccupations. L'objectif : transférer le temps passé dans du formalisme inutile et improductif au profit de la pédagogie sur le terrain.

Ensuite l'arrivée proche de la réglementation européenne pour inéluctable qu'elle soit ne doit pas «sur alourdir» notre réglementation française. Une bonne analyse montre qu'au contraire cette nouvelle réglementation correctement interprétée en concertation avec les autorités de tutelle présente des possibilités d'allègements intéressants.

Enfin et tout simplement, respecter les engagements pris par notre équipe en matière de formation et notamment revenir à un nombre d'instructeurs formés annuellement comparable à celui des années 80 sachant d'une part que le nombre d'élèves formés est proportionnel au nombre d'instructeurs et que d'autre part c'est un des moyens d'accroître la sécurité et combattre la désaffection liée à l'abandon des élèves après le brevet.

propositions recevables. Pendant ces trois années quelques nuits ont été courtes, nos forfaits ont explosé mais consolation, nous avons amélioré notre anglais.



Identification et analyse des lourdeurs

1°
des niveaux de compétence, des seuils d'accès trop élevés par rapport à l'objectif visé entraînant une démotivation des jeunes et un vieillissement de la population instructeur ; souvent une formation tournant au parcours du combattant pour un candidat ayant charge de famille ou vie professionnelle active.

2°
des contrôles de connaissance mobilisant du temps, de la disponibilité, alors qu'il existe des moyens modernes simples et rapides pour les réaliser.

3°
Un formalisme réglementaire attaché aux délivrances de certaines compétences les rendant très difficilement accessibles et donc souvent démotivantes.



Notre démarche

Nous avons examiné à la loupe chaque nouvelle publication européenne et nous avons comparé nos analyses à celles de la DGAC, lors de réunions périodiques. Il était important pour nous d'être très bien informés pour dialoguer et avancer des



Notre méthode

En concertation avec la DGAC, nous avons convenu d'effectuer une mise à niveau progressive de notre réglementation par modification des arrêtés Français et avons opté parallèlement pour «l'opt-

la formation

out» c'est-à-dire la mise en œuvre total du règlement européen à l'échéance la plus lointaine soit à l'heure d'aujourd'hui en 2015 ; ceci nous permet d'adapter et de modifier rapidement les points qui nous intéressent en priorité. La note explicative adressée en août à toutes les associations et consultable sur le site explique et résume les modifications portées dans les arrêtés.

Commentaires sur ces principaux points



Formation ITP

Nous avons souhaité un accès facilité (QCM), une durée de stage réduite et la possibilité pour l'ITP formé d'enseigner la campagne. Un constat évident, presque tous les jeunes candidats ITP circuitent, l'Europe autorisera le FI à enseigner la campagne, il est donc normal de les préparer sachant parallèlement que tous les nouveaux brevetés se plaignent du manque d'instructeurs « campagne ». Enfin le brevet européen enseigné par le FI intégrera la campagne.

Formalisme de demande de stage et évaluation simplifiés (signatures de deux personnes et audition du chef pilote).



Formation ITV

L'ITV avait de manière inacceptable perdu ses prérogatives pour la délivrance du brevet ; il les retrouve avec le passage du brevet par QCM ; pendant 3 ans, nous avons argumenté et lutté quelques fois dans nos rangs contre cette supervision apparue en 2008, techniquement impossible à mettre en œuvre pour l'ensemble des instructeurs. L'Europe nous a finalement donné raison puisque la supervision sera à terme beaucoup plus simple, exemple : supervision au sol lors d'un briefing. Pour le moment, avec la disparition du théorique oral elle

est supprimée. Un ITP peut devenir facilement ITV à St AUB ou en région avec un programme adapté à son niveau.



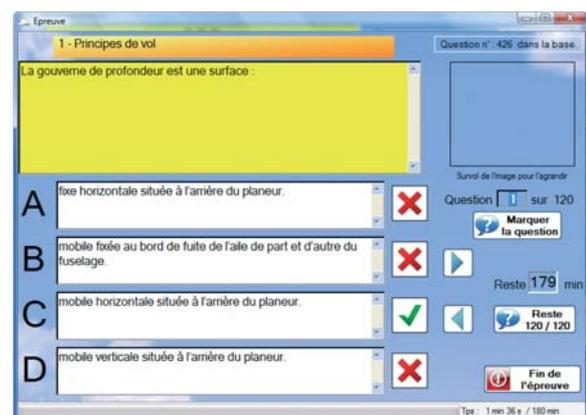
Filière Instructeurs

Plus que 4 niveaux d'instructeurs conformes à l'Europe (ITP, ITV, formateur et examinateur d'instructeur). Jusqu'en 2015, les appellations ITP, ITV devraient être maintenues, l'objectif étant de tout faire basculer en 2015 à partir d'un simple « clic ». Le changement au profit de FI/ FE aussi banal qu'il puisse paraître aurait entraîné un retard dans la modification des arrêtés.



Théorique planeur

Nous avons élaboré un théorique planeur comportant près de 500 questions, téléchargeable par les instructeurs, éditant tous les formulaires «DGAC ».



Mis en œuvre depuis le 4 août, il remporte un vrai succès d'utilisation et de satisfaction.





Evolution de



Qualification campagne

Aujourd'hui en moyenne trois à quatre ans pour obtenir une qualif Campagne. Demain le brevet intégrera la formation campagne. Sans altérer le fond, nous avons allégé la forme en reprenant les conditions européennes liées à l'aboutissement de la formation campagne, à savoir la réalisation d'un vol de 50 kms ou 100 kms avec instructeur. Cette épreuve ne représente que l'aboutissement d'un



programme et les instructeurs qui ne suivraient pas le **programme de formation avec fiche de progression** à l'appui engageraient pleinement leur responsabilité. Nous avons entamé un suivi de la délivrance des qualifs campagne, le RPF est chargé d'effectuer des contrôles et vérifications. Nous veillerons au grain



Nos prochains objectifs

Maintien de compétence

- Adopter les niveaux de compétence et maintien de compétences propres à l'Europe. Tous les ans, nous perdons des instructeurs qui ne parviennent pas à réaliser leur quota d'heures en particulier dans les petites associations -sans parler des quotas différents entre ITP et ITV- plus personne ne s'y retrouve y compris les DAC. Notre objectif deux de trois conditions dont 30 heures d'instruction dans les 3 ans. Une autre piste dont nous souhaitons discuter avec la DGAC, les licences glissantes pour les instructeurs.

TMG

- inversement l'Europe alourdira la TMG, nous repousserons l'échéance de mise en application le plus loin possible mais peut on considérer les nouvelles exigences comme irraisonnables par rapport à l'utilisation possible d'un moto planeur ?

Visite médicale

- Un point sur lequel nous sommes encore en discussion avec la DGAC, est celui de la visite médicale par un médecin généraliste.
- Alors que l'Europe accepte le médecin généraliste dans ses textes la France considère que le fait de ne pas disposer d'un dossier médical, la visite aéronautique est une « expertise » et ne peut donc être réalisée par un généraliste !
- Je vous laisse apprécier la portée de cet argument sachant que dans certaines régions le nombre de médecins aéronautiques devient inversement proportionnel aux critères des aptitudes requises. Nous pensons que cette mesure dégrade notre sécurité plus qu'elle ne l'améliore par perte chaque année de beaucoup de nos cadres plus âgés découragés par une visite inadaptée à notre activité, couteuse engendrant souvent de longs déplacements et aujourd'hui finalement non conforme aux prescriptions européennes.
- Je pense que l'investissement de tous est nécessaire pour faire aboutir cette démarche justifiée : d'ailleurs le courrier du Président de la FFVV adressé à la DGAC est toujours sans réponse...

Organismes de formation

Le moment venu, nous allons rester très attentifs quant aux critères demandés aux associations par l'autorité pour rester organismes de formation (ATO soit approved training organisation).

Il me paraît par ailleurs important de finaliser la mise au point d'un logiciel d'activité nous permettant de répondre aisément à certaines garanties d'archivage .

Divers

Entre deux textes anglais, nous menons en partenariat avec des pédagogues expérimentés, instructeurs, chefs de centre une réflexion sur certains points délicats de la formation comme le retour au sol qui devrait être revu dans un souci d'efficacité et de sécurité. Nous ne manquerons pas de communiquer dès que nous aurons recueilli tous les avis.

la formation

Remerciements

Je tiens à adresser mes remerciements à un certain nombre de personnes. En premier lieu à l'ensemble des personnes de la **DGAC** avec les quelles nous avons travaillé pour l'écoute attentive qu'ils nous ont toujours prêtée. Certes, nous avons dû souvent argumenter, faire valoir nos spécificités, les difficultés techniques, météorologiques, humaines liées à notre activité, mais nous avons toujours été entendus. Je dois constater après plusieurs années de mandats fédéraux que le conservatisme, la rigidité sont quelques fois plus chez nous que chez l'autorité. Pour rester dignes de confiance, nous devons nous montrer vigilants.

Ensuite à **Bruno**, lui le Balay - RPF dont on disait qu'il était plus porté sur l'accordéon que sur la réglementation. J'ai découvert une énorme capacité de travail, un investissement personnel allant bien au delà du statut de cadre technique et une aptitude à amadouer par sa gentillesse, les plus grincheux des vélivoles. Pour avoir ignoré ses week-ends, ses vacances, ses nuits, je lui présente ainsi qu'à Edith mes excuses publiques. J'associe toute la commission formation Michel Salvetat, Eric Napoléon, Didier Guérin, Florent Treilhaes et en particulier Maud Darbois notre traductrice et l'équipe des experts (Michel Jacquemin, Denise Cruette, Pascal Jouannard, François Lagarde) qui en partenariat avec Robert Prat ont contribué à l'élaboration du logiciel pour qu'il soit un outil efficace pragmatique impartial et cohérent avec le livre bleu. Merci également à Yannick Gendron et Josette Lame du CNVV.

Enfin, je ne puis que remercier et rester admiratif devant l'époustouflant travail réalisé par **Jean-Marc Bourgeois**, vélivole de Merville, père de vélivoles qui a construit nuit après nuit les logiciels évaluation instructeurs et brevet théorique. Leur qualité, leur professionnalisme nous ont valu la reconnaissance de l'autorité et nous ont permis d'aboutir ; ceci sans un centime de frais pour la Fédération.

Voilà ce que nous pouvons dire aujourd'hui, j'espère que notre action permettra un redéveloppement de notre formation, il est dans notre mission de continuer à trouver porte après porte les clefs de cette réussite. J'ai dénoncé la stigmatisation des présidents ou instructeurs pour expliquer nos difficultés. Personnellement, je crois à un travail de fond vers la simplicité pour redonner de l'oxygène à notre activité. Nous avons douté, eu des moments de découragements mais avons apprécié dans ces moments le soutien de beaucoup de membres du bureau et du Comité Directeur et nous les en remercions également.

Bien à tous

Philippe Chiossone,
Président de la Commission
Formation



La liberté du choix

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





Le Vol à Voile français à l'

3 championnats du Monde (Féminin voir numéro 34, Juniors et Voltige) et 2 championnats d'Europe ! Jamais autant de pilotes et de planeurs des Equipes de France avaient été sollicités. Le talent de nos sportifs ainsi que les efforts de notre Fédération ont été couronnés de succès. Le "cru" 2011 » est excellent et prometteur.

Le Vol à Voile ne fonctionne pas différemment des autres disciplines sportives. Devenir champion et obtenir un titre Mondial ou Européen relève d'un long processus et est le fruit de la synthèse entre le travail et l'engagement du sportif, le soutien de sa Fédération, de son club, de ses proches, les relations avec l'entraîneur, son dépanneur, etc,...

Ces investissements portent leur fruit. Je n'en ai pour preuve le titre de Champion d'Europe obtenu par Christophe Ruch et les excellents podiums réalisés en Suède et Lituanie, sans oublier la moisson de médailles des voltigeurs ! Nos autres pilotes engagés dans les différentes compétitions sont sur la voie de la réussite et, performeront dans un avenir proche.

La Fédération Française de Vol à Voile, soutenue par le ministère des sports est engagée dans la réussite de son Parcours d'Excellence Sportive. Dorénavant, au sein des Pôles Espoirs et France du Centre national de Vol à Voile de St Auban, l'ensemble des pilotes qui souhaitent performer dans les différentes compétitions sont détectés, formés, entraînés, soutenus et accompagnés. Derrière, la relève commence à être assurée. Les jeunes du pôle Espoirs figurent dans les premiers au Championnat de France Jeunes qui s'est déroulé à Cambrai et se sont très bien classés lors du Championnat de France Club. Amélie Audier, forte de son année passée au pôle Espoir termine sur le podium au Mondial féminin.

Notre élite de demain est en préparation...

Avant dernier round pour les piwis, pour qui, 2012 signifiera la fin de leur carrière sportive internationale.

photo : Baptiste Madaleno

Résultats

Pw5 (11 concurrents)

BADAROUX : 2°
MONTIGNY : 3°

Club (33 concurrents)

DARROZE : 13°
SERETTI : 15°

Standard (31 concurrents)

INNOCENT : 4°
COUSSEAU : 12°

Championnat d'Europe

Slovaquie - Nitra

Classes : Piwi, Club, Standard
Team Captain : Eric Napoléon

Commentaires du DTN

Des conditions exécrables. Des consignes de stratégie et de tactique qui n'ont pu être réalisées à cause des conditions.

(sur 11 jours = 1 épreuve validée !!!)
Très dur pour la concentration et pour garder de l'énergie positive. Une EQF qui est restée toujours très motivée.

Du bon et quelques déceptions !
Bravo pour la motivation et le travail du coach pour garder « ses troupes » concentré.

On doit continuer à travailler le petit temps et les spécificités de ce type de championnat.

Les Présidents de Comités régionaux et de clubs, les cadres techniques sont sollicités afin de détecter les jeunes pilotes prometteurs. Les championnats interrégionaux et les stages de préparation sont là pour leur permettre de débiter la compétition en toute sécurité.

Enfin le Pôle France est dorénavant structuré afin de préparer au mieux, sportifs et planeurs. La compétition de Haut-Niveau est très exigeante, et le ministère des sports souligne avec satisfaction le travail réalisé par la FFVV.

Résultats

15m (25 concurrents)

RUCH : 1°
GUERIN : 2°
BOUDERLIQUE : 4°

18m (29 concurrents)

NAVAS : 9°
BERNARD : 12°

Open (21 concurrents)

WALBROU : 2°
GERBAUD : 4°

Team cup : 1°

Commentaires du DTN

2 périodes : la première avec un temps exceptionnel où les résultats se sont construits avec des épreuves de 500km jusqu'à 680 km ! une seconde sous des fronts chauds humides où l'EQF à gérer son avance.

Résultats exceptionnels en 15m dus à une préparation et un engagement de plusieurs années qui a porté ses fruits.

Une classe 18m qui voyait le retour d'anciens !

Une classe Libre qui s'est très bien entendue et qui a été très performante ;

L'engagement de tous les pilotes a permis de finir 1er à la Team CUP.

Championnat d'Europe

Lithuanie - Pociunaï

Classes : 15m, 18m, Open
Team Captain : Eric Napoléon

international

Je tiens à saluer l'engagement des cadres, des bénévoles, des élus de notre mouvement qui tous ensemble, permettent à nos pilotes de performer, chacun à son niveau, depuis les compétitions amicales ou régionales, les Championnats de France jusqu'aux grands rendez-vous internationaux.

2012 sera une année importante. Les classes à volets se rendront au Texas en Août, et les clubs, standard et classe mondiale iront en Argentine début 2013. Le féminin et nos SHN profiteront de compétitions importantes pour se préparer ou se qualifier. Il est important que nos Equipes de France gagnent, comme il est primordial que tous les pilotes qui souhaitent performer puissent s'exprimer ; chacun démontrant le dynamisme et la bonne santé de notre sport.

Bons vols à tous.

Hervé Perrin



Résultats

Club
(44 concurrents)
BRIFFE : 13°
VADES : 12°
GARNIER : 33°

Standard
(31 concurrents)
HENRY : 8°
COURTIAL : 18°

Commentaires du DTN

Nos jeunes ont subi des conditions météorologiques particulièrement difficiles !

Des soucis d'engagement et de participation aux entraînements n'ont pas facilité la tâche du « coach »

Le niveau technique de nos jeunes est perfectible, le Pôle Espoirs et de nouveaux stages de préparation devraient remédier à ce problème.

Mondial Junior Allemagne - Musbach
Team Captain : Benjamin Néglais

En conclusion :

Un bilan général satisfaisant

La France obtient une seconde place et une troisième place au Mondial féminin. 1 titre de Champion d'Europe en 15 m. 2 secondes places en libre et 15 m. Les " Piwi " très bien placés, mais malheureusement leur championnat n'a pu être validé.

Mais nous devons encore progresser et nos efforts porteront sur :

- progresser sur le jeu " tactique " avec les autres concurrents
- Gros travail à effectuer lors de temps " pourri " et améliorer la " patience " et le stress
- Attention à la condition physique ! trop de surpoids et de mal de dos !
- Continuer à participer aux compétitions étrangères pour aller chercher la confrontation

Les pilotes qui performant ...

- Ils savent résister à la pression
- ils vont rechercher la concurrence à l'international



Slovaquie

Toute la volonté de Jérémie Badaroux n'aura pas suffi en classe mondiale, le championnat n'est pas validé faute de journées volables...



photos : Baptiste Madaleno

Olivier Darroze et Marc Seretti auront pu disposer de planeurs compétitifs mais sans avoir pu s'exprimer pleinement durant ce Championnat.



Lithuanie

Killian : parachuté en classe Open il décroche l'argent, Killian n'a pas fini de donner du fil à retordre aux autres concurrents...



Photos : Nicolas Tworek et Louis Boudierlique

Killian/Moustic : être champion c'est aussi préparer sa carte, Killian et Christophe en sont l'exemple même !



Allemagne

Dépanneurs : un grand bravo au staff des équipiers qui n'aura pas chômé, les voitures étant interdites sur la piste !



Vincent : 1ère compétition internationale dans des conditions difficiles, Vincent aura souffert mais tenu son rôle



Gabriel, déçu de son résultat, aura pesé sur le groupe en partageant son expérience



Photos : Claire Héliot-Néglais

Benjamin Vadès, le jeune breton aura démontré tout son potentiel au cours de ce Championnat



Championnats du Monde Voltige 2011

Après un début de saison difficile et délicat (grande visite du Swift 1 500 heures et 6000 vols, puis le regelcoitage complet du planeur) les pilotes de l'Equipe de France ont enfin réalisé leur rêve. Voler avec un planeur complètement remis à l'état neuf. De nouvelles sensations, des performances retrouvées, un fini exceptionnel attirant tous les autres concurrents, que du rêve.

Deux équipes pour deux Championnats du Monde sur un même lieu en Pologne.

La catégorie « Unlimited »

était représentée pour la France par Pierre Albertini, Erik Piriou et Daniel Serres.

Les trois compères, se sont préparés, entendus et ont combattu pour les médailles. Mais ce n'était sans compter avec les éléments météo et les sorties de box qui ne les ont pas aidés à conserver le capital point de leurs programmes. Erik Piriou revient avec trois médailles individuelles mais c'était l'Or qu'il visait sur les quatre programmes.

La catégorie « Advanced »

était représentée par Daniel Devillers, Aurélien Durigneux et Benoît Mérieau.

Tout nouveau, tout beau. Ce team présent pour la première fois en compétition internationale a beaucoup profité de l'expérience et des conseils des « unlimited ». Ecoute, patience, rigueur, concentration et bataille au sommet pour Benoît Mérieau et Aurélien Durigneux. Les scores sont sans appel et le titre de Champion du Monde laisse rêveur.

Les deux teams reviennent avec les médailles d'Argent pour les « Unlimited » et les Advanced »

Notre Entraîneur Jacques Godbille est ravi pour cette moisson de médailles (18 au total) et un Team Captain heureux de pouvoir présenter une Equipe de France dont l'excellence n'est plus à démontrer.

Daniel Perciaux



Swift, nouvelle livrée



Championnat de France Advanced 2011, consécration pour Benoît Mérieau

Après un titre de Champion du Monde en catégorie Advanced au Championnat du Monde de Torun en Pologne, Benoît était au pied du mur. Réussir chez lui son carton plein avec un titre de Champion de France.



C'est chose faite. Quatre épreuves, mais avec de la concurrence, et Benoît se voit introniser Champion de France Advanced 2011 et deuxième du nom après Daniel Devillers en 2010.

La compétition s'est déroulée dans un cadre fabuleux, avec un box idéal, une météo venteuse et une Equipe de Saintes magique. La présence de douze compétiteurs dont deux étrangers (Eduardo Bolster - Argentin et Sasha Marvin - Italien ayant participé au WAGAC 2011) ont monté très haut le niveau de la catégorie Advanced. Les classements Open ou Championnat de France n'ont pas de grande différence et ce sont Nicolas Honnons et Jean Luc Delante qui ont profité de cet essor pour marquer des points et se signaler en vue des sélections.

Notre Entraîneur Jacques Godbille est comblé par ce renouveau et je suis un Président de Commission heureux de pouvoir présenter un Championnat de France de haut niveau avec un potentiel de trente-naires en devenir.

Une Coupe Espoirs était adjointe à ce Championnat de France. Martin De Murcia a réussi sa compétition et son pourcentage l'autorise à poursuivre sa progression pour l'Advanced. Thierry Fraize concourant avec son planeur Salto s'est vu contraint d'abandonner la compétition quant à Régis Pierson par manque de pratique devra revenir en prochaine saison.

Daniel Perciaux
Directeur de compétition

Coupe de Saintonge Advanced
Championnat de France Advanced, Saintes - Thénac,
12 / 15 octobre 2011 - Consolidated multi-level Report

1	ADV Benoît Mérieau	Swift S-1	5336,25
2	ADV Nicolas Honnons	MDM-1 Fox	5298,63
3	OPN Sasha Marvin	Swift S-1	5150,50
4	OPN Eduardo Bolster	MDM-1 Fox	5021,75
5	ADV Jean Luc Delante	MDM-1 Fox	4902,50
6	ADV Benoît Madrenas	MDM-1 Fox	4783,13
7	ADV Erwan Legoff	MDM-1 Fox	4674,75
8	ADV Sabine d'Argoeuves	Swift S-1	4556,38
9	ADV Lionel Virely	MDM-1 Fox	4538,50
10	ADV Daniel Devillers	Swift S-1	4507,25
11	ADV Guillaume Hersen	MDM-1 Fox	3970,25
12	ADV Jean François Straub	MDM-1 Fox	739,50

14° WGAC & 2° WAGAC Torun (Pologne) du 26.07 au 07.08.2011

WGAC - Catégorie UNLIMITED.

Programme CONNU
3° PIRIOU Erik 1568 pts - Bronze
12° SERRES Daniel 1407 pts
13° ALBERTINI Pierre 1395 pts

Programme LIBRE
1° PIRIOU Erik 2075 pts - Or
11° SERRES Daniel 1973 pts
21° ALBERTINI Pierre 1749 pts

Programmes INCONNU 1 + 2
4° PIRIOU Erik 3152 pts
8° SERRES Daniel 3098 pts
9° ALBERTINI Pierre 2991 pts

Classement GENERAL
3° PIRIOU Erik 6796 pts - Bronze
8° SERRES Daniel 6479 pts
11° ALBERTINI Pierre 6136 pts

TEAM UNLIMITED 2° France/5

PIRIOU Erik - 19492 pts - Argent
SERRES Daniel
ALBERTINI Pierre

WAGAC - Catégorie ADVANCED

Programme CONNU
1° MERIEAU Benoît 1305 pts - Or
3° DURIGNEUX Aurélien 1291 pts - Bronze
33° DEVILLERS Daniel 993 pts

Programme LIBRE
1° MERIEAU Benoît 1572 pts - Or
2° DURIGNEUX Aurélien 1558 pts - Argent
16° DEVILLERS Daniel 1459 pts

Programmes INCONNU 1 + 2
1° MERIEAU Benoît 2592 pts - Or
11° DURIGNEUX Aurélien 2363 pts
27° DEVILLERS Daniel 2084 pts

Classement GENERAL
1° MERIEAU Benoît 5469 pts - Or
3° DURIGNEUX Aurélien 5213 pts - Bronze
28° DEVILLERS Daniel 4537 pts

TEAM ADVANCED 2° France/9

MERIEAU Benoît 15220 pts - Argent
DURIGNEUX Aurélien
DEVILLERS Daniel

Team Captain : Daniel Perciaux
Entraîneur : Jacques Godbille

Équipe de France 2011

Un titre Champion du Monde Advanced, 5 médailles d'Or, 3 médailles d'Argent, 4 médailles de Bronze.

12 Médailles titrées représentant 18 médailles individuelles grâce au Team's « Unlimited & Advanced »



Courtier partenaire de la FFVW



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)

**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

Un club, une association sportive, comment ça marche



Pour nos nouveaux adhérents ou pour le grand public, il est parfois difficile de faire la distinction entre une association sportive et un club de sport (au sens marchand du terme) car tous les deux proposent des prestations, communiquent pour attirer de nouveaux membres, et désormais le public attend de chacune d'entre eux un résultat.

Or l'ensemble des clubs français de vol à voile sont des associations sportives, et une association est avant tout un regroupement de personnes qui ont la volonté de développer un projet commun. Autrement dit, c'est pour chacun d'entre nous mais surtout par chacun d'entre nous que nos clubs peuvent vivre. Je le dis souvent avec dérision mais un club de planeur n'est pas un club de machines. Ces (merveilleuses) machines ont toujours besoin d'un pilote pour s'exprimer.

Qui fait quoi dans votre club ?

Les instructeurs :

ce sont les personnes avec qui vous allez passer beaucoup de temps dans votre première année de vie au club. Ils sont devenus instructeurs souvent pour rendre au vol à voile une partie de ce qu'ils ont reçu, ou pour le plaisir de transmettre ce qu'ils ont appris. Ils sont presque tous bénévoles.

Les bénévoles :

tout le monde peut en être car pour vivre une association nécessite l'intervention de nombreuses personnes dans des domaines aussi variés que l'enseignement, la mécanique, la gestion, ou l'organisation festive. Le plus simple est d'aller à la rencontre de vos dirigeants ou de votre instructeur et demandez-lui comment vous pouvez aider ? On vous demandera ce que vous aimez ou ce que vous avez envie de faire. D'expérience je dirais que l'envie est plus importante que la compétence. Une compétence, cela s'apprend.

Les dirigeants composent le conseil d'administration (parfois appelé comité directeur). C'est l'organe décisionnel de l'association. Les administrateurs sont élus par l'assemblée générale. Ils vous représentent. Le conseil prend les décisions, le bureau les applique. C'est l'organe exécutif de la structure. Il est le plus souvent composé d'un (ou d'une) président(e), un ou plusieurs vice-présidents, un secrétaire général, et un trésorier. Ce sont ces personnes qui s'assurent que tout fonctionne au quotidien. Il n'est pas nécessaire de faire partie du conseil d'administration pour être bénévole.

L'Assemblée Générale est l'organe souverain de l'association, chacun peut s'y exprimer et apporter ses idées. Elle prend les décisions qui engagent l'avenir de l'association et élit ses administrateurs au cours d'une réunion annuelle.

Vivre en club est l'occasion de rencontrer des personnes qui ont souvent des parcours ou des histoires hors du commun. Apprenez à les connaître. 

Thierry Nauleau - 46 ans, instructeur bénévole à Bailleau et fondateur de Nauleau Sport.







Autocollant logo FFVV

Petit 100 x 70 mm. → les 2 : 1,80 €
 et 50 x 35 mm. → pièce : 2,50 €
 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

Boutique



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



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 €

Porte-Clef

Acier brossé

pièce : 3,00 €

les 10 : 25,00 €



Stylo bille

Noir ou gris fumé

pièce : 1,50 €

les 10 : 10,00 €



Trombin'air



Jean-Jacques Keller

20 ans a été lâché le 26 juin 2011 et breveté le 11 juillet 2011. formé à Angers sur Twin Astir.



Yann Jan

22 ans a été lâché le 3 septembre 2011 et a été formé à Angers sur Twin Astir.



Romain Bettenant

21 ans a été breveté le 9 avril 2011 formé à Angers sur Twin Astir.



Cécile Galpin

20 ans a été brevetée le 29 août 2011. Elle a été formée sur DG 500 à Buno-Bonnevaux par Christian Sander.



Jean-Noël Aude

61 ans a été breveté le 18 août 2011 a été formé sur DG 500 à Buno-Bonnevaux par Jocelyn Montagné.



François Troughkine

53 ans a été lâché sur DG 500 le 26 mars 2011 et Breveté sur Twin 2 le 7 août 2011. il a été formé à Buno-Bonnevaux par Christian Vrancken.



Colin Mesquite

16 ans a été lâché le 10 juillet 2011 et Breveté sur DG 500 le 2 septembre 2011. il a été formé à Buno-Bonnevaux par Louis Bucher.



Alain Fauconneau

66 ans a été lâché le 23 septembre 2011 sur Twin 2. Il a été formé à Buno-Bonnevaux par Paul Mikoulinisky.



Guillaume Vatier

15 ans a été lâché le 1er septembre 2011 sur Twin 2. Il a été formé à Buno-Bonnevaux par Louis Bucher.



Cécile Bonnet

17 ans a été lâchée le 9 juillet 2011 sur DG500 et brevetée le 28 août 2011 sur Twin2. Elle a été formée à Buno-Bonnevaux par Louis Bucher.



Joël Cailleton

46 ans a été lâché le 2 septembre 2011 sur Twin 2. Il a été formé à Buno-Bonnevaux par Louis Bucher.



Eric Carre

50 ans a été lâché le 24 septembre 2011 sur Twin 2. Il a été formé à Buno-Bonnevaux par Louis Bucher.



Elizabeth Carre

46 ans a été lâchée le 21 septembre 2011 sur Twin 2. Elle a été formée à Buno-Bonnevaux par Paul Mikoulinisky.



Antoine Lanxade

breveté le 25 juin 2011 à l'âge de 16 ans sur Twin 2 par Jean-Yves Duboc à Condom.



Adrien Binet

a été lâché le 14 juillet 2011 à l'âge de 16 ans sur ASK-13 par Michel Baro à Condom.



Julien Duboc

a été lâché le 28 mars 2011 le jour de ses 15 ans sur Twin 2 par Michel Baro à Condom.



Maxime Velu

17 ans, a été breveté sur Twin 2 le 14 juillet 2011 par Jean-Yves Duboc à Condom.



Timothée Barry

17 ans a été lâché le 14 avril 2011 à Fayence sur ASK 13. Il a été formé par Alain Bouchardon.



Arnaud Callea

16 ans a été lâché le 7 août et breveté le 16 août 2011 à Fayence sur ASK 13. Il a été formé par Jean Magne et Jean-Pierre Laget



Steven Faure
17 ans a été breveté en mars 2011 à Fayence sur ASK 13. Il a été formé par Olivier Rouxel.



Benoit Faux
17 ans a été breveté en 2011 sur ASK 13 à Fayence. Il a été formé par Alain Bouchardon.



Corentin Bourgeois
16 ans a été lâché le 25 juin 2011 sur FCEAJ à Fayence. Il a été formé par Sébastien Santo.



Clément Covillault
15 ans a été lâché le 26 juin 2011 sur ASK 13 à Fayence. Il a été formé par Jean-Philippe Quincampoix.



Sébastien Da Costa
16 ans a été lâché le 18 février 2011 sur ASK 13 à Fayence. Il a été formé par Sébastien Santo.



Baptiste Gigout
18 ans a été lâché le 14 juillet et breveté le 3 septembre 2011 à Limoges sur ASK 21. Il a été formé par Philippe Truffet et Alain Ribiere.



Denis Valentin
16 ans a été lâché le 15 juillet et breveté le 18 août 2011 à Limoges sur ASK 21. Il a été formé par Alain Ribiere et Philippe Dulou.



Bertrand Michelin
24 ans a été lâché le 14 juillet et breveté le 22 août 2011 à Limoges sur Twin Astir 2. Il a été formé par Alain Ribiere et Gérard Di Costanzo.



Kevin Labeste
16 ans a été lâché le 9 avril et breveté le 14 mai 2011 à Maubeuge sur Marianne. Il a été formé par Gérard Bussière.



Jérémy Fromont
18 ans a été lâché le 3 septembre 2011 à Maubeuge sur PW 6U. Il a été formé par Benoit-Jacques Pontanus.



Emilie Masson
16 ans a été lâchée le 29 août 2011 à Maubeuge sur SF 25C. Elle a été formée par Benoit-Jacques Pontanus.



Thomas Boulvain
16 ans a été lâché le 19 juillet et breveté le 8 octobre 2011 à Maubeuge sur SF 25C. Il a été formé par Benoit-Jacques Pontanus.



David Ribour
34 ans a été lâché en juillet 2011 à Maubeuge sur SF 25. Il a été formé par Benoit-Jacques Pontanus.



Philippe Dehon
39 ans a été lâché le 21 avril 2011 à Maubeuge sur PW 6U. Il a été formé par Benoit-Jacques Pontanus.



Guillaume Nicodème
24 ans a été lâché le 27 juillet 2011 à Maubeuge sur SF 25C. Il a été formé par Benoit-Jacques Pontanus.



Jérémy Denent
21 ans a été lâché le 14 août 2011 à Maubeuge sur SF 25C. Il a été formé par Benoit-Jacques Pontanus.



Adrien D'hondt
16 ans a été lâché le 20 août 2011 à Maubeuge sur SF 25C. Il a été formé par Benoit-Jacques Pontanus.



Claudie Pouessel
16 ans, a été lâchée le 21 septembre 2011 par Stéphane Esnault à Rennes sur Twin 2.



Paul Largois
15 ans a été lâché le 28 août 2011 sur Twin 2. Il a été formé à Rennes par Hugues Colin.



Aude Untersee
16 ans a été lâchée le 28 juin 2011 sur Twin 2 et breveté le 2 août 2011. Elle a été formée à Rennes par Gérard de Péchy.



Pauline Louapre
15 ans a été lâchée le 3 septembre 2011 sur Twin 2. Elle a été formée à Rennes par Hugues Colin.



Clément Mathelier
15 ans a été lâché le 19 août 2011 sur Twin 2. Il a été formé à Rennes par Gérard de Péchy.



Trombin'air

à Rennes,
St. Florentin,
Soissons,
Vichy...

mais aussi
Laval,
Mézières,
Rouen,
Salon-de-Provence
et Issoire.



Cyril Orain

15 ans a été lâché le 19 août 2011 sur Twin 2. Il a été formé à Rennes par Gérard de Péchy.



Clément Laprade

15 ans, a été lâché le 2 octobre 2011 par Bernard Combelles à Soissons, sur Alliance 34.



Frédéric Perrier

46 ans a été lâché le 10 juillet 2011. Il a été formé à Vichy sur ASK13 et a été breveté le 6 octobre 2011. Il a été formé par Emmanuel Billet.



Philippe Brossard

45 ans a été lâché le 1er juillet 2011. Il a été formé à Vichy sur ASK13 et a été breveté le 3 octobre 2011. Il a été formé par Laurent Aboulin.



Guillaume Savary

a été breveté le 23 Juillet 2011 le jour de ses 16 ans sur ASK13. Il a été formé à Laval par Pierre Bassaler et Clément Février.



Aline Louapre

16 ans a été lâchée le 14 septembre 2011 à Rennes sur Twin 2. Elle a été formée par Stéphane Esnault.



Clément Dam

18 ans a été lâché le 23 avril et breveté le 18 juillet 2011 à St. Florentin sur ASK 13. Il a été formé par Raphaël Renard et Christophe Legrain.



Ugo Coudert

18 ans a été lâché le 4 juillet et breveté le 15 juillet 2011 à St. Florentin sur ASK 13. Il a été formé par Romain Billy et Christophe Legrain.



Thibault Dussud

19 ans, formé par Bruno Dussud et lâché par Jean-Pierre Bazas. lâché le 15 août 2011, à Mézières.



Romain Tressarrieu

16 ans a été lâché le 3 septembre 2011 sur Twin 2. Il a été formé à Rennes par Gérard de Péchy.



Olivier Gourment

38 ans, a été lâché le 28 septembre 2011 sur Twin 2. Il a été formé à Rennes par Gérard de Péchy.



Lucas Varotto

18 ans a été breveté le 18 juillet 2011 à St. Florentin sur ASK 13. Il a été formé par Christophe Legrain.



Paul Tragin

17 ans a été lâché le 9 août et breveté le 11 septembre 2011 à Rouen sur Twin 2. Il a été formé par Arnaud Blondeau et Laurent Niedermann.



Michel Berhault

48 ans, a été lâché sur Twin2, le 28 septembre 2011 à Rennes par Gérard de Péchy.



Kévin Coupechoux

17 ans a été lâché le 10 août 2011 à St. Florentin sur ASK 13. Il a été formé par Raphaël Renard.



Serge Villez-Mognier

68 ans a été breveté le 20 août 2011 à Salon-de-Provence sur ASK 13. Il a été formé par Jean Ricard.



Laurent Mourier

43 ans breveté le 29 juillet 2011 sur Ask 21 Handi-planeur. Il a été formé à Rennes par Gérard De Péchy.



Maxence Ortolé

15 ans a été breveté le 25 septembre 2011 par Didier Ploix. Il a été formé à Soissons par Bernard Combelles, Nicolas Jacquet et Florent Treilhaes.



Jean-Louis Geffroy

25 ans a été lâché le 11 juin 2011. Il a été formé par Denis Hartmann sur Alliance 34 à Issoire (AIA).