

PLANEUR

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

NUMÉRO 36 • 1^{er} TRIMESTRE 2012



P.10
Fayence,
70 hectares
pour une aérologie
généreuse

P.14
Formation,
zoom sur le
Diplôme d'Etat
Supérieur

P.20
Sécurité,
le vol montagne
avec Olivier...



// au sommaire



- 2 News**
- 5 Le mécénat** des particuliers
- 6 Sport, les pré-mondiaux** au Texas et en Argentine
- 8 Interrégionaux juniors**
- 9 Le simulateur Condor**
- 10 Club**, bienvenue à Fayence
- 12 Essai, le JS-1** révélation
- 17 Histoire** et passion : Dédale
- 18 Jeunes**, la PAF et la JPiN
- 20 Sécurité**, Jean-Gabriel Charrier

Trombin'Air 24



22



20



9



10



14



12



6



Zoom sur le
Diplôme d'Etat
Supérieur

14 à 16



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



Jean-Emile Rouaux
Président de la FFVV

Fidéliser nos licenciés, une ambition fédérale !

Le Comité Directeur de la FFVV du 19 novembre 2011 a voté à l'unanimité l'adoption de nouvelles mesures en faveur du développement de notre sport. Ces décisions découlent d'une étude effectuée auprès de 400 personnes ayant quitté la Fédération ces cinq dernières années. Le constat est sans appel, 75% des nouveaux pratiquants nous quittent dans les trois ans ! Forts des enseignements tirés de cette étude, nos principaux axes d'amélioration pour augmenter la fidélisation doivent porter sur la facilitation de l'accès à la pratique, l'amélioration de l'offre à nos licenciés au sein des associations, la garantie d'une pratique de proximité en maintenant notre maillage national.


Voyons les grands axes de la politique fédérale décidée par le Comité Directeur :

- des licences plus adaptées à la pratique de nos nouveaux membres qui doivent pouvoir s'inscrire progressivement dans notre activité sportive. Des licences dites « découverte », de 1 à 6 jours non consécutifs, seront disponibles à compter d'octobre 2012.
- l'accueil et la prise en charge des nouveaux adhérents, la formation sur simulateur ou encore l'animation sportive doivent pouvoir être réalisés par des animateurs fédéraux.

Ceux-ci devraient permettre de faciliter la mise en œuvre de l'offre fédérale dans les clubs en permettant aux instructeurs de se concentrer sur la formation de nos stagiaires en phase d'apprentissage du pilotage ou au vol sur la campagne.

- La formation de nos professionnels et l'accès des clubs à la professionnalisation. Nos instructeurs ont besoin de compétences particulières en matière de gestion de leur plateforme, de gestion administrative, de promotion du vol à voile ou encore d'organisation des différents types d'activités. La formation d'instructeur ne prend pas en compte ce type de compétences et nous devons répondre à ces besoins par une formation consistante donnant au professionnel tous les outils pour conduire le projet de développement du club, être un soutien efficace pour les dirigeants. Aussi, une formation au métier de « responsable de structures de vol à voile » va être mise en place. Elle aura lieu sur dix-huit mois, la période hivernale étant privilégiée pour les cours qui se dérouleront au CNVV et au CREPS d'Aix en Provence. Cette offre ne concerne pas uniquement les clubs ayant déjà un salarié ou ayant la possibilité de recruter à temps plein car nous laisserons la possibilité d'accueillir un stagiaire DES en alternance sans que cela ne débouche obligatoirement sur un emploi à temps plein.

Vous l'avez compris, 2012 sera une année déterminante pour l'avenir de notre activité. Nous devons créer les conditions favorables au recrutement et à la fidélisation d'une partie des 800 000 passionnés d'aéronautique.

Nous avons déjà relevé ensemble la partie la plus difficile du challenge, arrêter la fuite des licenciés. Nous saurons, j'en suis persuadé, redonner au vol à voile la place qu'il mérite sur l'échiquier des sports aéronautiques. 

Le Comité Directeur sera très heureux de vous accueillir lors de la prochaine Assemblée Générale de notre Fédération - les 24 et 25 mars prochains à Fayence - ce moment privilégié nous permettra d'échanger sur les projets qui vous passionnent.

Erratum Planeur Info N° 35

Article "Le vol à voile français à l'international" Page 17

Encart résultats (Mondial Junior - Musbach) Gurvan Le Gall 27è n'a pas été cité dans le classement standard. La rédaction lui présente toutes ses excuses.



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 : AAPCA - Fayence)
Design & Impression : Agence Mageral & Associés
Tél. 01 47 25 35 25 • www.mageral.fr
Imprimé en France à 8 700 ex. - **Crédit photos :** FFVV.
© Tous droits réservés. 03.2012

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



NEWS



Daher-Aerospace ouvre ses portes à la promotion « Roger Firmin » 2012 du Brevet Initiation Aéronautique

Agés de 14 à 16 ans, 22 élèves forment la promotion « Roger Firmin » 2012 du Brevet Initiation Aéronautique. Cette formation née d'un partenariat entre l'Aéroclub de Sologne et le collège Maurice Genevoix de Romorantin regroupe un enseignement théorique sur l'aéronautique incluant la réalisation de vols de découverte en avion et planeur ainsi que la découverte du monde professionnel aéronautique civil et militaire. Ce premier échange s'est concrétisé mardi 20 décembre 2012, par la visite du site de Daher-Aerospace à St-Julien-de-Chédon.

Le pôle Daher de St-Julien-de-Chédon se divise en deux parties indissociables, l'une consacrée à l'ingénierie et l'autre à la production. Le site visité tire sa richesse d'une grande diversité des

acteurs professionnels agissant de la prise en compte de la demande client à la livraison de la pièce.

La visite commence par le bureau d'études où sont regroupés les ingénieurs. Les postes sont présentés successivement allant de l'étude des matériaux, aux calculs des structures, ainsi que la modélisation sur ordinateur. L'échange s'engage entre les jeunes et les professionnels quant aux études possibles pour accéder à ses divers métiers de l'ingénierie et les perspectives de carrière. Tous les professionnels présents sont unanimes, l'ingénierie aéronautique offre de nombreux débouchés dans les entreprises en France et à l'étranger. Le conseil donné aux jeunes par les professionnels : la motivation clé de la réussite !

L'objectif est rempli : développer l'échange intergénérationnel entre les jeunes et les professionnels de l'aéronautique. La formation au Brevet Initiation Aéronautique de l'Aéro-Club de Sologne est une des plus complètes qui peut être proposée. Parce que l'apprentissage du pilotage de loisir ouvre de nombreuses perspectives à celui qui s'y investit !

Prochaine visite : Ecole de Aviation de Chasse, Base Aérienne 705 de Tours.



Spécial Instructeur

Avant, pas moyen de reconnaître un instructeur sur le terrain ! Mais ça c'était avant ! Courant mars/avril... La FFVV dotera gracieusement tous ses instructeurs d'un bob identifiable ! Espérant que cette petite pointe d'attention vous tou-

chera et qu'elle permettra au public de vous remarquer au premier coup d'œil !

Instructeurs, pensez à prendre contact avec vos présidents, chaque club sera pourvu de la quantité nécessaire et sera chargé de la distribution de ce couvre-chef.

Stage féminin à Issoudun

Le centre de vol à voile d'Issoudun organise un stage féminin de préparation au Championnat de France, il s'adresse aux pilotes qui désireraient être encadrées et entraînées en vue de participer au championnat national féminin qui aura lieu sur ce même site du 7 au 14 juillet.

Le but est de vous familiariser avec les règles d'un Championnat de France et d'optimiser

votre première participation avec l'aide d'instructeurs qui sauront vous apporter leur expérience et vous coacher si vous le désirez durant le Championnat de France.

Vous pourrez utiliser vos propres planeurs ou ceux du centre d'Issoudun aux tarifs club et le logement en chambre est possible sur place. Soyez les bienvenues

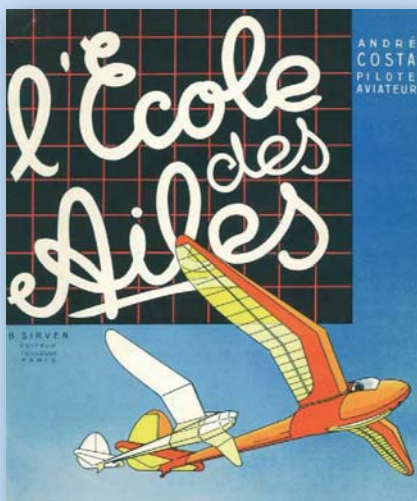
Pour tous renseignements complémentaires veuillez contacter : Philippe Moniot : 06 80 20 97 42 moniot.philippe@wanadoo.fr

Du samedi 12 au samedi 19 mai 2012
email Issoudun : aci@berrylglide.net



L'Ecole des Ailes par André Costa

Retrouvez le livre qui a fait rêver des milliers d'écoliers. Dans cet ouvrage de 1947, réédité par le Musée d'Aviation Légère de la Montagne Noire, tout ce qu'il faut savoir de l'aviation est enseigné ici avec poésie, simplicité et clarté, avec plus de 50 planches et illustrations dues au talent d'André Costa.



Un merveilleux cadeau pour les jeunes de 8 à 88 ans.

74 pages en couleurs format A4, plus un cahier de 16 feuilles de modèles à découper.

38 euros (Port compris)

Votre règlement par chèque bancaire ou postal est à envoyer à :

APPARAT
Centre de vol à voile
31250 Revel.



Pour faire connaître le Vol à Voile auprès des jeunes et des sportifs amateurs de sensation, la Fédération a participé au 1^{er} Salon des sports et de l'extrême de Paris au mois de novembre dernier.

Durant les 3 jours du Salon, organisé à la porte de Versailles à Paris, un Pégase de Buno et le simulateur du Comité Francilien ont été présentés avec l'aide d'une équipe d'animation composée de membres des clubs franciliens et même d'au delà.



Le stand n'a pas désempilé du week-end avec des visiteurs parfois surpris, souvent curieux mais toujours enthousiasmés à la sortie. Chacun d'eux ayant pu monter à bord du Pégase, faire un tour dans le simulateur et recevoir toutes les informations pour bien débuter dans notre sport.

Merci donc à tous les volontaires des clubs pour avoir fait partager leur passion et témoigner de la magie du vol.

"Ca plane pour Elles 2012"

Fort de son succès la Fédération organisera la 3^e édition de « ça plane pour Elles ».

Le week-end national se déroulera les 23 et 24 juin 2012 dans vos associations.

Les clubs qui veulent y participer sont invités à se faire connaître auprès de la FFVV.

info@ffvv.org



News



Une distinction pour le CAB à la soirée de remise des diplômes du CDOS des Yvelines.

ASSOCIATION
Paris Planeurs

Centre Aéronautique de Beynes

"Le planeur, la passion pure ..."



Le Centre Aéronautique de Beynes s'est vu attribuer le « Prix Spécial du Jury » des « Éclats Olympiques » pour ses actions en faveur du handisport à travers le projet « Les mêmes ailes pour tous ».

Le prix leur a été officiellement remis le vendredi 13 janvier 2012 à l'Hôtel de Ville de Versailles par le Ministre des Sports, David Douillet.

Championnats Handi à Buno-Bonnevaux

Dans le cadre du CDF biplace / libre qui va se dérouler du 28 avril au 05 mai 2012 pour une première mondiale, un équipage à mobilité réduite, composé de nos deux instructeurs handi, Antoine Motillon et Eric Deluy va participer en Duo Discus à cette compétition qui va réunir une cinquantaine de planeurs.

La FFVV avec son Président de la Commission communication - Ph. Provencal, a lancé auprès des grands media la promotion du vol "handi".

Tout au long de la semaine les journalistes conviés pourront assister aux briefings matinaux et au décollage des compétiteurs.

Nous remercions vivement l'ANEG qui va mettre à disposition un ASK 21 équipé de malonniers.

Le point fort sera le vendredi en fin de journée, après le retour des planeurs, avec une soirée de prestige qui mettra en musique une démonstration de voltige avec notre Champion du Monde dans la catégorie advanced, Benoit Meriau et nos instructeurs handi, avec le concours de l'orchestre de cuivres de l'Armée de l'Air qui poursuivra sur un concert.

l'AAVE organise

le championnat de France de Vol à Voile libre et biplace 20m

du 28 avril au 5 mai 2012 à Buno

AAVE
Aérodrome
91720 Buno-Bonnevaux
01 64 99 49 41
<http://aave-buno.net>

Le mécénat des particuliers



Comment, en période de crise, aider son club lorsque l'on a peu de temps mais quelques moyens



Si le mécénat d'entreprise a le vent en poupe, il faut savoir que le mécénat des particuliers représente une part importante du financement des associations car il implique un grand nombre de personnes. Pour ce qui est du vol à voile, quelques clubs ont bénéficié de l'aide discrète de certains de leurs adhérents. Dans un contexte de diminution des aides publiques, le mécénat des particuliers peut contribuer à soutenir le développement d'un club ou d'un comité, voire d'une fédération.

Ce sujet intéressera donc les donateurs actuels ou à venir tout autant que les pilotes d'aujourd'hui qui seront un jour dirigeants de club.

Pourquoi donne-t-on ?

La raison invoquée le plus souvent est l'intérêt pour le vol à voile ou pour son club. On peut souvent même parler de passion pour ce sport. Ajoutons à cela la volonté d'être utile à une cause collective, quoi qu'il en soit c'est l'acte de donner qui motive les personnes plus que la très tendance réduction d'impôt.

Comment donner ?

Le don en numéraire est le plus pratique, le plus rapide, le plus discret mais il existe d'autres façons de donner à un club. Le don d'un bien immobilisé, la fourniture de matériel ou de prestations. Dans ce cas, on en revient au bénévolat car il s'agit de mettre à disposition ses compétences. Les autres dispositifs que sont le legs et la donation sont réservés aux associations reconnues d'utilité publique.

Comment réussir une action de don ?

La première étape est de comprendre les besoins et aspirations mutuels. Trop de projets n'aboutissent pas parce que les besoins ont mal été exprimés. Pour cette première étape, la balle est donc dans le camp de l'équipe dirigeante qui doit concevoir un projet. Cette étape est fondamentale. Elle apporte l'efficacité (et par voie de conséquence la motivation et donc l'engagement de chacun), la structuration et la raison d'un investissement personnel ou matériel. Le principe est humain : « on donne plus facilement à une cause qui est connue et qui développe de la sympathie ». Il faut faire en sorte que le donateur comprenne pourquoi il donne. Acheter un planeur, si beau soit-il, est séduisant mais ce n'est qu'un outil entre les mains d'un artisan en l'occurrence, le pilote ou l'équipage. Un club de vol à voile est d'abord une association de personnes, les inves-

tissements qui permettent de vivre mieux ensemble ont autant d'importance que l'acquisition d'un planeur.

Le don, quelle que soit sa forme et sa valeur, est toujours important pour le donateur. C'est pourquoi, il doit être tenu informé de l'usage qui en est fait. Pas besoin de tapis rouge, un simple courrier personnalisé, factuel, suffit la plupart du temps. Le donateur comme le club bénéficiaire auront toujours intérêt à s'entendre au préalable sur le besoin d'information et la valorisation.

Dernier point important : la valorisation.

C'est au moment des premiers contacts qu'il faut évoquer les attentes du donateur. Bien comprendre ses motivations et les écouter. S'il souhaite la discrétion, faites en sorte que les présidents qui se succéderont se souviennent du don comme des exigences du donateur.

Une fois entendus sur le principe du don, il faut présenter la réduction d'impôt comme la cerise sur le gâteau. Assurez-vous au préalable que le bénéficiaire soit une personne morale (l'association),

A la condition que l'association bénéficiaire réponde aux critères d'intérêt général, et que le don soit sans contrepartie, la possibilité de réduction d'impôt pour un contribuable sera égale à 66 % de la valeur du don dans la limite de 20 % du revenu imposable. Attention cette limite de 20% s'entend pour le cumul des différents dons dans l'année civile. Par exemple, si un bénévole demande à bénéficier du dispositif de réduction d'impôts pour les frais engagés pour le bon fonctionnement de l'association (notamment pour les km), le cumul abandon de frais + don ne pourra excéder 20% du revenu imposable sur une année. Le principe, si ce plafond est dépassé, est d'étaler la réduction jusqu'à concurrence de 5 ans.

Nous traiterons du sponsoring individuel dans un prochain numéro.

Thierry Nauleau

Nauleau Sport



Les pré-mondiaux



L'année 2012, comme toutes les années paires, voit la FAI organiser les Championnats du Monde senior de vol à voile dans les différentes formules existantes. Mais contrairement aux autres années, c'est pour une fois exclusivement sur le continent américain que se disputeront ces compétitions : au mois d'Aout à Uvalde au Texas pour les classes à volets et en fin d'année à Chavez en Argentine pour les classes Mondiale, Club et Standard. De lointains déplacements qui ont imposé au staff sportif fédéral d'organiser des stages d'entraînement en vue des conditions particulières attendues et des nombreuses questions que tous les pilotes se posent.

Une approche déjà existante pour d'autres championnats sur le continent européen, mais qui, vous vous en doutez, se complexifie quelque peu lorsqu'il faut voyager à l'autre bout du monde...

Sous l'impulsion de la Direction Technique Nationale, la FFVV a donc permis au groupe de pilotes sélectionnés pour l'Argentine et le Texas, ainsi qu'aux pilotes remplaçants et quelques sportifs au potentiel avéré de participer ces dernières semaines à 2 déplacements très importants dans leur préparation en vue des prochains Championnats du Monde. Les particularités de ces 2 sites nécessitent une approche spécifique : les conditions

attendues au Texas ne se retrouvent pas en France (très forte chaleur et thermiques puissants).

L'Argentine restait inconnue. En outre, les pilotes sud-américains habitués à cet environnement maîtrisent parfaitement le vol de performance.

De plus, et cela déjà depuis plusieurs années, les compétiteurs étrangers qui performant se déplacent durant l'intersaison dans l'hémisphère sud pour continuer à s'entraîner, accumulant ainsi une expérience précieuse. On les retrouve dorénavant systématiquement dans le haut des classements des championnats internationaux. Conscient de cet avantage certain, notre programme de préparation des pilotes devait inclure ce type d'entraînement.

Bloemfontein début novembre 2011

Le pré-mondial d'Uvalde se tenant en même temps que les Championnats d'Europe en aout 2011, nous nous sommes reportés sur ce terrain situé au SE de Johannesburg et qui présente des similitudes avec ce que nous trouverons au Texas. Les infrastructures proposées par Dick Bradley sont parfaites pour accueillir dans les meilleures conditions un stage d'entraînement. Sous la direction d'Eric

Napoléon, nos pilotes ont pu réaliser des vols très techniques, marqués par un vent modéré à fort.

Changement de rythme selon les tranches de vol, cheminement, communication entre les paires ; les fondamentaux du vol de performance ont été revus. Les présences de pilotes déjà titrés, de nouvelles recrues et de féminines ont été un élément fort de dynamique de groupe et de partage d'expérience.



Crédit photos : Denis Guérin

Pre-Campeonato Del Mundo : Chaves 2012

Le staff s'est envolé vers Buenos Aires pour parcourir les 500 km distants de l'aérodrome « Otto Ballod » sis sur la commune d'Adolfo Gonzales Chaves (1 jour avant les pilotes pour réceptionner les planeurs). Ceux-ci se divisant en 2 groupes présents une semaine chacun.

Dépaysement ? En effet : 39°C à l'arrivée 20kts de vent la plupart du temps, une poussière omniprésente... Le paysage alterne zones cultivées céréalières et oléagineuses, et zones de « pampa » où de grandes graminées accompagnent vaches et moutons. ; L'atterrissage en campagne peut s'avérer incertain et le dépannage très long et difficile d'accès. C'est plat à perte de vue (ou presque), et l'aéro-club ressemble à Issoudun puissance 2 (plus grand, plus large,...).

La petite ville de Chaves propose également son lot de contrastes : le pays n'est pas riche, les automobiles et maisons en attestent, mais les Argentins sont d'un accueil rare. Un remerciement particulier aux responsables des clubs qui nous ont confié leurs planeurs, aux responsables de la Fédération Argentine, et aux cadres du club local et de l'organisation de la compétition.

Que dire des vols ? Notre a priori européen avant

les 13 heures de Boeing 777 et les 5 heures de route nous faisaient attendre de gros plafonds et gros varos. Certes il y en a eu, mais l'aérologie reste particulière avec une masse d'air maritime pas si lointaine (150 km environ), un sol qui semble riche en eau (les champs restent « verts » malgré la température), un vent omniprésent,...

De nombreuses caractéristiques qui ont enrichi les pilotes et le staff pour l'année prochaine et permettent d'entrevoir un peu mieux le style de vol qui aidera à gagner. Cette compétition a été également l'occasion de tester d'autres planeurs (Jantar std I et II, Genesis II) qui viennent agrémenter le panel de choix possibles dans une classe club de plus en plus étoffée.

La cerise sur le gâteau vient des 2 places sur le podium remportées par le planeur piloté par Laurent Aboulin puis Didier Hauss qui remporte ce pré mondial, suivi par le champion argentin Damien Goldenzweig, talonné par l'autre équipage français Killian Walbrou et Denis Guérin. Même si performer lors de ce pré mondial ne faisait pas partie des objectifs, c'est un élément qui joue sur le moral du groupe et récompense l'engagement de chacun et les espoirs que vous portez sur votre équipe nationale.

Remerciement particulier :
aux pilotes de l'équipe travaillant à Air France

Benjamin Néglaïs / Hervé Perrin 



Crédit photos : Benjamin Néglaïs

Plus d'infos sur le site officiel des équipes de France
→ <http://equipefrance.ffvv.org>

interrégionaux juniors

Coupe Jacques Gomy

Spécial détection des jeunes !



Détecter pour alimenter l'élite de demain, progresser en se confrontant avec d'autres jeunes pilotes, élargir son domaine de vol et progresser en sécurité avec un encadrement qualifié ; les objectifs des championnats interrégionaux juniors sont multiples. La Commission sportive et la DTN ont tenu à harmoniser les calendriers et à motiver nos jeunes sportifs. Et comme accéder à la compétition rime avec sécurité les cadres techniques fédéraux et nos CTS organiseront des sessions d'entraînement avant chaque championnat (renseignements auprès des CTF et CTS).

Les 3 premiers pilotes de chaque interrégional, non-inscrits sur les listes de sportifs de haut-niveau et d'espoirs fédéraux, se verront offrir un stage au Centre National de St Auban durant les vacances d'automne, sous la responsabilité d'Eric NAPOLEON, Entraîneur National. En outre, la DTN octroie une aide de 150 € par pilote pour la participation au stage de préparation et une bourse de 250 € pour l'interrégional (aide versée directement à l'organisation afin d'abaisser les coûts).

La Commission Sportive et la DTN souhaitent également revaloriser la Coupe Jacques Gomy. Ce challenge s'adresse aux vélivoles de moins de 25 ans dont la progression se situe entre la phase du lâché solo et le badge d'argent. L'objectif est d'effectuer, seul à bord, les plus longues durées en 20 vols solo. La réalisation d'épreuves de badges FAI octroie des bonus. La Coupe Jacques Gomy a depuis des décennies permis de détecter des jeunes talents qui

brillent ensuite en compétition. Les clubs doivent participer plus nombreux à la Coupe Jacques Gomy afin de bénéficier de cette émulation.

Afin d'encourager la participation, les trois premiers de la Coupe Gomy seront eux aussi conviés à un stage au Centre National. Pour faciliter la gestion de cette coupe au niveau des clubs, des travaux sont en cours afin d'automatiser la collecte des meilleurs vols pour chaque junior grâce aux nouveaux logiciels de gestion.

A vous de jouer !



Philippe de Péchy
Président de la Commission Sportive

Hervé Perrin
Directeur Technique National



Lien Internet Coupe Jacques Gomy:
→ <http://sportive.ffvv.org/coupe-jacques-gomy/>

Le Calendrier des compétitions FFVV
→ <http://ffvv.org/sportif-edito/calendrier-competitions>

Les compétitions 2012 réservées aux juniors

Compétition	Date	Lieu	Encadrement
Interrégional Nord - Picardie	Du 1er au 5 mai	Amiens	S. Moreau, Benoît Pontanus
Interrégional Juniors Rhône - Alpes et PACA	Du 1er au 5 août	Sisteron	B. Balay, D. Badaroux
Interrégional Juniors Midi-Pyrénées Aquitaine	Du 1er au 8 août	Graulhet	N. Bravo
Interrégional Juniors Grand-Ouest	Du 1er au 8 août	Rennes Saint-Sulpice	S. Esnault
Championnat de France A et B	Du 21 au 28 juillet 2012	Cambrai	M. Jacquemin B. Néglaïs, J.D. Viriot, C.Legrain
Interrégional Juniors Grand est (*)	Du 21 au 28 juillet 2012		

* Le championnat de France B et l'Interrégional Grand Est seront réunis en une seule compétition.

inscrivez-vous ! contactez les clubs organisateurs

Simulateur

Condor

Partenariat entre la FFVV et CondorSim.fr pour encourager l'utilisation du simulateur comme complément au vol réel

Créé en 2006, <http://www.condorsim.fr> est consacré à l'excellent simulateur de vol à voile Condor "The Competition Soaring Simulator" et rassemble une communauté conviviale, solidement implantée, de plus de 3 000 pilotes réels, virtuels ou les deux. Les activités sont organisées autour d'un forum d'information, de rencontres, d'échanges et d'aide technique; et bien sûr du vol en réseau multi-pilotes : vols collectifs de loisir, de performance, de compétition et de records sur des serveurs performants et fiables de type professionnel.

Une réunion entre la FFVV et les gestionnaires de CondorSim.fr a permis de dégager des intérêts communs entre les deux organisations et un partenariat est en cours de formalisation. Il vise à encourager

les pilotes virtuels à la pratique du vol grandeur nature, de faciliter l'accès au simulateur aux pilotes réels, et de favoriser le dialogue entre les deux mondes.

Une très importante base documentaire (guides, fiches pratiques, etc.) est ainsi mise à la disposition des pilotes réels de la FFVV pour leur permettre de devenir rapidement opérationnels sur le simulateur et d'en tirer le meilleur profit.

Le partenariat se concrétisera également par l'organisation d'une compétition simultanée avec le Championnat pré-Européen des séries 15m, 18m et Libre à Vinon du 2 au 9 juin 2012. En cas de succès, d'autres suivront.



Les vols en réseau

Condor prend sa pleine dimension avec le vol en réseau multi-pilotes (jusqu'à 32 pilotes par serveur) et nous vous encourageons à vous y connecter rapidement à l'aide des guides mis à disposition. Le dispositif CondorSim.fr est complet et rôdé :

- 5 créneaux quotidiens : 08h00, 13h00, 17h30, 20h30, 21h00
- 16 organisateurs de vol, parmi lesquels des pilotes réels et des instructeurs de vol à voile
- 1 serveur TeamSpeak pour les échanges radio temps réel
- 1 serveur de vol multi-pilotes
- 1 238 vols organisés en 2011

Chiffres clefs CondorSim.fr

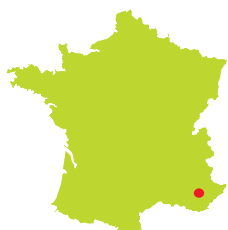
- 3 000 membres (pilotes virtuels ou réels ou les deux)
- 43 forums thématiques sur le vol simulé et réel
- 30 tutoriels de prise en main du simulateur
- 50 fiches trucs et astuces
- 9 lettres d'information par an
- 500 problèmes résolus (base de données support)

Guillaume Trichard, Champion de France virtuel 2011

"Après un lâché à 15 ans et le brevet à 16, je n'ai presque plus volé pendant près de 10 ans. Puis on m'a fait découvrir Condor et la possibilité de pratiquer en réseau avec d'autres pilotes. Je me suis alors remémoré mes enseignements, et perfectionné au point de participer et de remporter le premier Championnat de France virtuel. Cela m'a donné l'envie de m'asseoir à nouveau dans un cockpit et après seulement deux vols de contrôle au club des Goélands de Sézanne j'ai pu de nouveau être seul à bord. Preuve que Condor participe grandement au maintien des compétences et est une véritable passerelle vers le réel !"



Bienvenue à Fayence - LFMF...



Depuis 83 ans, le Centre de Vol à Voile partage une communauté de destin avec le Pays de de Fayence à l'aérologie généreuse.

Créé dans les années 20, l'aérodrome essentiellement dédié au vol à voile, déroule 900 mètres de piste sur 70 hectares d'espace vert sur les communes de Fayence et Tourrettes.

Fusion successive des divers clubs du Var et des Alpes Maritimes, l'Association Aéronautique Provence Côte d'Azur est née en 1966.

Centre National de 1951 à 1954, « Fayence » est l'héritière d'une longue histoire riche de passion, d'exploits, de visiteurs célèbres qui ont marqué notre sport et l'histoire de ce « pays ».

Le local, l'aérologie

Le nord parait bordé de reliefs sérieux, mais tôt exposés aux rayons du soleil, ils génèrent des brises montantes : collines du "Cupele" de 600 à 750 mètres, pente de Seillan à 1100 mètres, crête du Malay à 1400 mètres, vous amènent au Mont Lachens à 1716 mètres.

Briefing à 9:00, café chez Jean-Marc, ouverture des hangars, mise en piste, préparation des planeurs, le temps est compté avant les décollages circuits vers 10h30 !

Sous la conduite des instructeurs et pilotes locaux expérimentés, les pilotes de « plaine » auront tôt

fait d'acquérir l'expérience des cheminements les plus classiques, l'accoutumance et les précautions propres aux vols en montagne.

Le moyen relief

La géographie locale et sa progression plein nord jusqu'au local de Barcelonnette, tutoient une ligne de partage de deux grands bassins versants.

À l'Est, les bassins de la Siagne, du Loup, du Var drainent des brises montantes globalement orientées sud-est.

À l'ouest, s'étend le bassin de la Durance collecte des brises montantes globalement orientées sud-ouest.

Une disposition favorable à la formation de confluences assez fréquentes, aux Vz généreuses.

L'onde jusqu'au FL235 !

Par temps de mistral, l'onde se forme en ressaut, sous le vent du plateau de Canjuers. Cette heureuse disposition permet de réaliser les gains d'altitude dans la R-173 "zone Vol à Voile" jusqu'au FL 195 et R-173B jusqu'au FL 235.

Avis pour les 5000 mètres !

Vieilles plumes N° 21 :

Anecdote historique parmi d'autres :

Le phénomène ondulatoire est utilisé pour la première fois le 16 novembre 1947. Jules LANDI et Marcel GIOVANINI atteignent les 6.100 m à bord du C800 N° 310, se retrouvent à la verticale du Mont VIAL dans les Alpes Maritimes. Dans l'incapacité de rejoindre Fayence ils atterrissent sur l'aérodrome de Nice !


Heureuse époque !

L'avenir ...

L'AAPCA consacre 15% de son activité à la formation et s'inscrit dans la politique de développement promue par la FFVV.

L'AAPCA se tourne vers l'avenir avec des axes forts :

- optimisation de la formation,
- professionnalisme du corps aéronautique,
- suivi renforcé des pilotes en progression,
- amélioration des équipements,
- intégration soutenue dans le Canton,

Les Elus et les autorités très attentives à nos efforts de développement, soutiennent cette activité emblématique et pôle économique du Canton. 



Fayence



Tourrettes

L'AAPCA en détail :

450 membres,
Un Comité de Direction de 12 membres,
7 employés à plein temps (instructeurs, mécaniciens, secrétaires accueil gestion)
6 avions remorqueurs
30 planeurs (du KA8 à l'ASH25)



AG FFVV 2012
24 & 25 mars 2012

Dés le 18 mars le Pays de Fayence vous invite à découvrir "Fayence" : vol à voile et tourisme ! Vous serez charmés par le caractère rural des "Villages perchés", Fayence, Tourrettes et les 6 autres communes du Canton.

A 40 km la Côte d'Azur offre toutes les distractions pour les vélivoles et leurs accompagnateurs Laurence et Jean-Marc vous accueillent au Restaurant de Vol à Voile.

Vous pourrez chiner chez les antiquaires.

Hôtels, tables de renom, aviron, baignade au lac de Saint-Cassien, piscines, tennis, équitation, etc. Les loisirs ne manquent pas pour séjourner plus longtemps...

Bienvenue à Fayence !

plus d'info sur www.aapca.net

Aérodrome Fayence-Tourrettes

Le Syndicat Mixte pour l'Aménagement et l'Exploitation du Centre de Vol à Voile Fayence-Tourrettes, créé le 27 mars 1977, propriétaire de la plate forme depuis 2006, a trois objets :

- vulgarisation et démocratisation du vol à voile,
- école de pilotage de planeurs destinée aux établissements scolaires et aux jeunes travailleurs, de 15 à 25 ans révolus, du Département du Var et de la Région PACA,
- création d'un centre d'hébergement et d'accueil destiné à l'expansion de ce sport sous forme de stages,

Un S/Traité de Gestion signé le 14 octobre 2009, confie pour 15 ans l'exploitation de l'aérodrome à l'AAPCA.

Soulignons les relations exemplaires avec les autorités militaires (Zones R138 et R138T Camp de Canjuers).

Ecoles institutionnelles

L'AAPCA anime l'Ecole Départementale et Régionale de Vol à Voile. Depuis 1977, 1400 jeunes filles et jeunes gens ont fréquenté cette école avec une totale gratuité. Certains ont fait carrières dans l'aéronautique mais tous ont vécu une expérience inoubliable.

L'Académie de l'Air, créée en 2010, offre un cadre conventionnel pour les étudiants en formation aéronautique et spatiale diplômante (première convention en 2010 avec le SKEMA Bachelor EAI - Sophia Antipolis).



JS-1 REVELATION



JS-1 Révélation.... Tout est parti d'un rêve, du rêve de deux frères, Attie et Uys Jonker. Leur passion pour les planeurs a débuté à l'âge où les garçons jouent encore aux petites voitures. Certainement en regardant leur père qui a construit un planeur « Sterne » de 15 mètres en bois et fibre de verre.



A l'adolescence, ils commencent à fabriquer et à faire voler des petits planeurs en bois. Ils savent déjà qu'ils veulent devenir ingénieurs aéronautiques. Ils s'investissent alors dans l'amélioration du poste de pilotage du « Sterne ». Ils réalisent que de nombreuses modifications seront nécessaires pour optimiser les performances de l'appareil. Au fil des ans, les frères Jonker vont acquérir une solide expérience grâce à leur atelier de réparation de planeurs réputé dans tout le pays pour l'excellence de son travail.

Après des études universitaires au pôle ingénierie de l'université de Potchefstroom (Afrique du Sud) et n'ayant pas les moyens financiers d'acquérir un planeur, ils décident de créer le leur. Les deux frères vont alors se partager la conception d'un prototype. Le terme « Révélation » sera accolé plus tard à celui de JS-1 tant la quantité de travail nécessaire à la création d'un planeur de haute performance en a été une. Johan Bosman, professeur à l'école de génie mécanique, accompagnera le projet dès 1999. La société Jonker Sailplanes a été fondée en 2004 et le premier vol du JS-1 a eu lieu le 12 décembre 2006. La production débutera alors à la fin de l'année 2007.

Je suis reçu par le « Responsable de la production » Iain Baker. Le service au client n'est pas ici un vain mot : accueil, grande disponibilité, explications précises et nombreuses : Iain Baker ne compte pas son temps et ne tarit pas d'explications aux questions

posées. Le tout sur un ton calme et posé permettant aux personnes ne maniant pas la langue de Shakespeare avec aisance de comprendre ses propos.

Iain Baker me présente ensuite l'ensemble de l'équipe composée de 65 employés dont 10 ingénieurs, 2 designers, 1 chef de l'aérodynamique, 4 personnels administratifs, des ouvriers qualifiés et des ouvriers



en formation. Ces derniers ont la possibilité d'évoluer et d'accéder à des postes à responsabilité. La société est attentive à l'évolution de chacun et met en place une politique de motivation qui passe, entre autre, par la possibilité d'un emploi stable et régulier. On peut noter un grand respect vis-à-vis des employés, et cela à tous les stades de la production. La plupart des responsables sont vélivoles à l'aéroclub d'Akavlieg Potch (l'AVP) et la moyenne d'âge est jeune (25 ans environ).





Mais Jonker Sailplanes n'est pas une entreprise ordinaire. En effet, si elle abrite en son sein des ingénieurs sortis d'un cursus universitaire, elle permet également à des jeunes recrutés au sein des Township (les bidonvilles souvent situés à la périphérie des villes) de bénéficier d'une instruction de base (lecture/écriture), d'une formation manuelle et d'un emploi (cela en partie grâce à des aides gouvernementales). Elle participe ainsi à un réel travail d'intégration et représente un espoir pour l'Afrique du Sud. Si les responsables de l'entreprise sont animés par la passion, ils se sentent également responsables vis-à-vis des familles de ces jeunes qui sont parfois les seuls à ramener un salaire à la maison. Même si la société Jonker Sailplanes recrute des ingénieurs très pointus dans leur domaine, il n'en demeure pas moins que son volet social est une réalité dans le recrutement des employés et que l'ensemble du personnel se considère comme une grande famille animée par la passion et au service d'un même objectif.

S'il y a un mot à retenir du processus de fabrication du JS-1 c'est bien celui de qualité. Ce planeur répond à des normes très strictes en terme de « quality process ». Les procédures de fabrication sont dignes des plus grands constructeurs aéronautiques. Les ingénieurs sont en permanence à la recherche du détail qui permettra d'améliorer la performance du planeur (par exemple l'intégration du démontage dans la structure du fuselage). L'assemblage est minutieux, le geste précis, le regard professionnel. Chaque nouvel assemblage donne lieu à un essai et il est repris s'il n'est pas considéré comme impeccable. On cherche le détail, on court après une aérodynamique parfaite. On est à l'école de l'excellence et JS-1 a les qualités requises par les plus grands. Cette charte de qualité est rendue possible grâce à des installations modernes, propres et fonctionnelles qui permettent à chacun de travailler dans des conditions optimales. La certification EASA est en cours et est prévu pour le début de l'année 2013.

Attie Jonker a remporté le championnat sud-africain en 2008. **Cette année, douze pilotes vont participer au Championnat du Monde d'Uvalde (Texas) sur JS-1 dont l'Equipe de France en classe 18m.**

Ce qui a commencé comme une aventure, comme un défi à relever a tellement bien évolué qu'elle a finalement abouti à la création d'une société remarquable. Jonker Sailplanes représente le nouveau visage de l'Afrique du Sud et se place en tant que fournisseur de planeurs de classe internationale de très grande qualité.





Zoom sur le Diplôme d'Etat



La gestion d'un club de vol à voile est caractérisée par une variété et un nombre très important de tâches et responsabilités.

Actions de promotion, suivi de la navigabilité, sécurité des vols, gestion des ressources humaines (bénévoles et professionnelles), respect de la réglementation, suivi pédagogique des membres, etc... sont autant de responsabilités qui nécessitent engagement, disponibilité et compétences dans un environnement de plus en plus complexe et concurrentiel.

De plus, l'utilisation de matériel lourd et la gestion de l'aérodrome, souvent déléguée au club par le propriétaire, complexifient le fonctionnement de l'association.

Fort de ce constat déjà effectué en 2009, la Fédération a développé des outils permettant de faciliter le travail des dirigeants de clubs : plan vu du ciel, simulateur, GNAV, formation des instructeurs en région, etc...

Le Diplôme d'Etat Supérieur en questions



Je suis président de club et suis intéressé pour bénéficier de ces compétences dans mon association

Dois-je obligatoirement être (ou devenir) employeur de la personne en formation ?

Oui, ce projet s'inscrit dans une démarche globale de professionnalisation des clubs.

Si vous n'êtes pas encore employeur, il faudra le devenir, au moins en CDD pendant la période de formation en alternance qui durera 18 mois.

Dois-je obligatoirement présenter un candidat de mon club ?

Non, le club peut se porter candidat à l'embauche d'un stagiaire sans que ce dernier n'en soit issu. La Fédération Française de Vol à Voile se chargera de faire le rapprochement entre les candidatures individuelles et les besoins des clubs.

Que fera ce salarié dans mon club ?

Il peut occuper, en fonction de ses compétences, un emploi de Chef-pilote, instructeur en charge du développement ou dans certaines structures Chef de Centre. En plus de ses compétences techniques, la formation « DES » lui donnera des compétences

de gestionnaire et développeur de club pour soulager le président dans ses fonctions. Il saura par exemple monter un projet et trouver les financements, mettre en place des actions de recrutement ou de fidélisation dans les périodes hivernales.

Est-ce réservé aux « gros » clubs ?

Non, l'objectif principal est de permettre l'accès à la professionnalisation pour des clubs qui aujourd'hui ne le sont pas. Ce salarié aura la compétence pour faire progresser le nombre de licencié et pérenniser son poste. Certes, c'est un pari mais beaucoup de fédérations sportives ont fait ce choix il y a plus d'une quinzaine d'années et ont fait croître notablement leurs effectifs.

Puis-je bénéficier d'aides pour la prise en charge du salaire de la personne en formation ?

Oui.

La Fédération Française de Vol à Voile vous octroiera une subvention d'un montant équivalent au coût de l'absence de votre salarié ou futur salarié.



Je suis candidat pour suivre cette formation

Quelle est la durée et la rythmicité de la formation ?

La formation débutera en octobre 2012 pour s'achever en avril 2014.

26 semaines de cours auront lieu au CREPS d'Aix en Provence ou au CNVV entre octobre 2012 et juin 2013 puis entre septembre 2013 et avril 2014. Les périodes de mai, juin et septembre seront fortement allégées et la période de juillet/août sera totalement libérée.

Supérieur (DES)



En 2012, de nouveaux dispositifs viendront compléter l'offre fédérale : nouveau « logiciel licence », licences découvertes de 1 à 6 jours, produits découverte, formation d'animateurs fédéraux ou encore formation de responsables de structures sportives de vol à voile (DES).

Sur ce dernier point, il s'agit d'apporter une réponse aux clubs qui ressentent la nécessité de bénéficier de compétences professionnelles en matière de

gestion de leur plate-forme, de gestion administrative, de promotion ou encore d'organisation des différents types d'activités.

Cet instructeur sera également chargé de mettre en place les produits « découverte » au sein du club.

La présentation de cette formation est détaillée ci-dessous.

Par exemple, si votre employé coûte 700€/semaine (charges incluses), la fédération vous fera bénéficier d'une aide de 700€ X le nombre de semaines d'absence (26 maximum prévues sur les 18 mois). Cette aide sera plafonnée à 20 000€ pour la durée de la formation.

Si vous n'êtes pas encore employeur actuellement, vous pourrez bénéficier éventuellement d'aides publiques à l'emploi (CNDS, Conseil Régional) que vous pourrez obtenir en fonction de la nature du contrat choisi (CDI ou CDD).

En plus de ces aides indexées sur le coût du salaire, les clubs percevront une aide forfaitaire en fonction de leur taille : 1400€ pour un club de + de 200 licenciés, 2600€ pour un club de 100 à 200 licenciés et 4000€ pour un club de - de 100 licenciés.

Quelles sont mes obligations relatives à la formation du stagiaire ?

En premier lieu, il faudra libérer le stagiaire en moyenne 2 semaines par mois d'octobre à avril et quelques jours en mai, juin et septembre 2013 pour qu'il puisse se rendre en formation au CREPS d'Aix ou au CNVV.

Ensuite, vous devrez lui confier des responsabilités en adéquation avec la formation suivie : organisation, promotion (VDC...), communication, gestion ou encore instruction dans le cadre du projet de développement. Vous devrez donner au stagiaire les moyens de travail nécessaires aux responsabilités confiées et l'accompagner dans son projet.

Enfin, vous devrez acquitter la cotisation « formation professionnelle » auprès d'Agefos PME, l'organisme paritaire collecteur agréé (OPCA) avec lequel la Fédération Française de Vol à Voile va signer une convention de partenariat sur ce sujet.

Le club sera-t-il accompagné dans sa démarche de développement ?

Oui, la démarche de professionnalisation ne peut aboutir que si le projet de développement du club est structuré et formalisé. Il servira de fil conducteur au futur stagiaire.

La Fédération Française de Vol à Voile a prévu l'accompagnement à la réalisation de ce projet par un cabinet conseil qui se déplacera entre avril et juillet 2012 dans chacun des clubs, pendant 4 jours.

Quelles sont les conditions pour intégrer la formation ?

La formation sera ouverte à des personnes qui seraient :

- déjà ITV au moment de la sélection (juin 2012) ou,
- titulaire d'un diplôme de niveau bac+3 avec 200h de commandant de bord ou,

- pouvant justifier de 2400 heures d'expérience professionnelle ou bénévole dans l'animation avec 200h de commandant de bord au moment de l'entrée en formation.

Autre condition : être déjà salarié ou bien recruté en octobre 2012 par un club afin d'effectuer la formation en alternance.



Zoom sur le Diplôme d'Etat Supérieur (DES)

Combien coûte la formation ?

La formation coûtera environ 11 000 € par stagiaire. Celle-ci sera prise en charge par l'organisme paritaire collecteur agréé auquel cotise le club qui vous emploie, d'où la nécessité d'être salarié d'une association au moment où la formation commence. Les frais d'hébergement seront également pris en charge par cet organisme ou la Fédération.

Je n'ai pas trouvé de club employeur, puis-je candidater ?

Oui, il faudra tout de même en trouver un avant le début de la formation. La Fédération Française de Vol à Voile s'efforcera de mettre en relation les clubs intéressés par ce projet et les candidats à la formation.

Quelle est l'utilité de cette formation ?

Elle vous donnera des compétences (de niveau bac +3) qui ne sont pas développées dans la formation d'instructeur : management, gestion, communication, pilotage de projet, réglementation etc... Un module de formation à l'encadrement en vol « montagne » et la formation au brevet ULM et à l'instruction sur ces aéronefs sont également prévus.

Ces compétences seront adaptées à la fonction de « responsable de structures sportives » de type vol à voile mais pourront certainement être valorisées dans d'autres disciplines sportives.

Quand aura lieu la sélection ?

En juin 2012.

Quels sont mes contacts au sein de la Fédération Française de Vol à Voile pour me renseigner ?

Les Conseillers Techniques Nationaux sont à votre disposition :



Jean-Nicolas BARELIER
jean-nicolas.barelrier@ffvv.org
 Tél.: 06 58 07 32 53



Benjamin NEGLAIS
benjamin.neglais@ffvv.org
 Tél.: 01 82 88 99 87



Qu'est-ce que le DES

Des contenus de formations généralistes qui vous permettront d'acquérir les compétences nécessaires pour diriger un centre :

- Gestion
- Conduite de projet de développement
- Management
- Connaissance des pratiquants d'activités sportives

Des contenus qui élargiront vos compétences dans le domaine du vol à voile :

- Logistique et matériel
- Réglementation et partenaires institutionnels
- Accidentologie
- Espace aérien
- Organisation de championnat

Et enfin vous pourrez acquérir :

- Votre brevet ULM et vos qualifications de remorquage et d'instructeurs ULM
- Des compétences en vol en montagne et vol à voile sportif



Des hommes, des ailes, l'aventure

Le dernier film de Alain Bouchardon est disponible en DVD.

Le cinéaste vélivole propose aux spectateurs de revivre la passionnante histoire du vol en planeur de 1937 à nos jours, grâce à quatre courts métrages (durée totale 1h.25)

Pour se le procurer, envoyer un chèque de 23 euros (port compris) à l'ordre de :
Association Pégase-Aéronautique,
 chez Alain Bouchardon

Aérodrome de Fayence-Tourrettes
 83440 Fayence. Tél.: 04 94 76 24 63
 email : bouchardon83@yahoo.fr

La dernière restauration est celle d'un Castel 310, photo à Pont-Saint-Vincent avec le Président de la FFVV.



Vous avez dit Planeurs anciens ? Vous penserez Dédale après avoir lu cet article.

Dédale, pour tous les passionnés de l'air, symbolise pour tous les aviateurs le début du rêve de l'homme : voler. Comme chacun sait, Dédale était le père d'ICARE dans la mythologie grecque. Dédale va créer la première machine volante avec des ailes faites de plumes et collées avec de la cire. ICARE n'écoute pas son père et se rapproche trop près du soleil, la cire fond et on connaît la fin : Dédale, c'est donc le « sage », ingénieux, habile de ses mains et trouvant les solutions techniques.

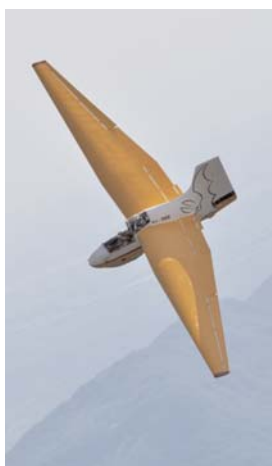
Dédale c'est donc l'association des amateurs de planeurs anciens en France (planeurs de collection en état de vol). Notre association fondée en 1979 a pour objectifs de « Faciliter la recherche, l'acquisition, la sauvegarde de planeurs anciens dont leur reconstruction totale ou partielle favorise la pratique du vol à voile ». **Le dédalien (ou dédalienne)** se caractérise comme étant un(e) passionné(e) souvent pilote de planeurs, mais il n'est pas sectaire et pilote souvent d'autres aéronefs et est intéressé(e) par l'histoire, les techniques de restauration, collectionneur sans doute pour certains. Tous les ans nous dénombrons entre 75 et 90 adhérents français ou étrangers (suisses, italiens, allemands).

Le parc des machines des membres de Dédale représente un **musée volant itinérant** (environ une trentaine de planeurs en état de vol). Chaque machine représente l'histoire d'une chaîne humaine, du projet né du dessin de l'ingénieur en passant par le menuisier, le chaudronnier, le mécanicien jusqu'au peintre qui a fait les décors sans oublier le pilote qui a fait les essais. Le suivi de la navigabilité de nos machines est le sujet du moment car un certain nombre sont uniques et ne sont pas encore en état de vol. Que se passera-t-il dans 10 ans quand on voudra les remettre en vol alors qu'il n'y avait plus d'exemplaire en état de vol en 2011 ?

Notre rassemblement national annuel est toujours organisé autour du 1^{er} mai. Ils sont des baromètres de la prise de conscience de la nécessité de sauvegarder ces machines. Pour 2012 le rassemblement est prévu à Fayence du 1^{er} au 8 mai. Tous les clubs peuvent nous solliciter.

Nous participons aussi aux rassemblements internationaux en Europe du Vintage Glider Club. Tous les ans nous enregistrons entre **700 h. et 1 000 h. de vol**.

Dédale est avant tout un réseau qui met en relation des pilotes, passionnés par l'histoire, par les techniques et a souvent contribué à trouver la pièce, le dessin, le plan qui manquait pour rendre opérationnel la machine. Une lettre d'Information est publiée trimestriellement. DEDALE est aussi en relation avec la FFVV (la Commission Historique et le Congrès Historique en fin d'année).



Pour nous contacter :
DEDALE
33, rue Pasteur
44410 Herbignac

Didier Pataille - Président
didier.pataille@orange.fr
06 75 21 51 27

www.dedale-planeur.org



La Parisian Air Force, c'est parti !


Au cours des dix dernières années, des associations comme la SWAF, la RAAF, la JOVIAL, la PALO, la JAVA et les JPN ont vu le jour, elles regroupent les jeunes au niveau régional... Cependant, rien n'existait en Ile de France et les nombreux jeunes des 9 clubs de la région ne se rencontraient que très rarement pour ne pas dire jamais !

Problème résolu : au printemps de cette année est née la PAF, comprenez la Parisian Air Force, et une première Rencontre Jeunes a été immédiatement programmée à Buno le weekend des 27 et 28 août. Il fallait attirer des jeunes d'un maximum de clubs franciliens en proposant des activités auxquelles ils n'ont pas toujours accès. Ainsi, le samedi, la plupart des participants se sont initiés à la voltige sur DG500, dès le matin au dessus des cumulus et jusqu'au coucher du soleil. La météo un peu difficile n'a pas non plus empêché le déroulement de vols interclubs sur DG500, Duo Discus, Janus et sur l'Ask21 gentiment apporté par les jeunes de Moret.

Dimanche, la chance est avec nous, la météo s'annonce bonne, nous la trouvons même très bonne après cet été assez pluvieux. C'est donc avec une certaine excitation que nous avons sorti les « bois et toile » alors que certains dormaient encore après la très bonne première soirée de la PAF. Les propriétaires du Slingsby de Buno ont alors enchaîné les baptêmes "tête à l'air" pendant que les pilotes un

peu plus expérimentés ont essayé l'Emouchet mis à notre disposition (grand merci à Yann Mignot).

Le premier événement de la PAF se terminera par un dernier vol de voltige et un lâché supplémentaire sur l'Emouchet alors que le soleil passe sous l'horizon.

Le bilan du weekend est très positif, une quarantaine de vols et une trentaine d'inscrits à la PAF. Nous réfléchissons déjà aux événements pour 2012, et l'ensemble des associations jeunes de France s'est déjà mis au travail pour organiser un rassemblement national l'été prochain. 

Benjamin Mir

Pour rejoindre la PAF et être tenu au courant des dernières nouvelles, n'hésitez pas à vous inscrire en ligne sur notre site internet www.parisianairforce.fr



Photo : Grégoire Marin

Photo : Grégoire Marin



Les Jeunes Pilotes du Nord !



L'association a été créée en 2008 par une bande d'amis partageant la passion du vol à voile dans le Nord. Elle compte aujourd'hui plus de 25 membres et est présidée par Benoit Pontanus.

Le Club Vol à Voile Flandres Artois est une association loi 1901 qui a pour but de rassembler les intéressés du vol à voile. Depuis 2006, le parc de planeurs du CVVFA s'est transformé en planeurs motorisés, c'est-à-dire, dotés d'un petit moteur permettant l'envol. Ceci principalement pour des raisons économiques. Le club est désormais présidé par Philippe Crépin.

Le week-end Jeunes Pi.

Cette opération était axée sur trois points :

- Montrer que l'ULM est une très bonne alternative pour le remorquage de planeurs en France: moins bruyant, moins polluant, moins coûteux, il est une solution efficace face au vieillissement et aux coûts élevés des remorqueurs déjà existants.
- Montrer que le dynamisme des jeunes est bénéfique pour le Vol à voile.
- Se réunir entre jeunes avant la fin de saison.

Une vingtaine de jeunes ont pu tester l'efficacité de l'ULM remorqueur. Un vent fort accompagné de quelques averses ont compliqués l'organisation du samedi. Ayant commencé beaucoup plus tôt le dimanche en prévision du mauvais temps qui était annoncé, nous avons pu réaliser une quinzaine de

vols. Le taux de montée derrière l'Ikarus, avec un biplace, est de l'ordre de 2 m/s ; pour un mono plastique, 2.5 à 3 m/s, et pour le Ka8 près de 4 m/s. Le prix des remorqués était fixé à 1.5 euros du centi/heure, la moyenne du coût des remorqués du week-end a été de 15 euros.

Daniel Serres, le pilote d'essais de la FFVV était présent pour analyser les qualités de vol de la machine. Daniel étant une vedette du vol à voile et une personne très ouverte, les jeunes se sont fait un plaisir de discuter avec lui.

L'ambiance vélivole était bien entendu au rendez-vous et malgré les températures très peu élevées, tout s'est déroulé dans la bonne humeur.

Nous tenons à remercier les clubs ayant mis à disposition des machines : Maubeuge (PW6U, Pégase, Ka8) Cambrai (Janus) Lille (Janus) et Merville (sf28). Les membres de Merville se sont donnés à fond pour que notre séjour soit agréable !

La société Dkl airlight

<http://www.ikarus-ulm.com/>

Pontanus Benoit





Et si Olivier était un peu en

« Cela fait une semaine qu'Olivier qui est un pilote de plaine découvre le vol en montagne. Après quelques vols en double commande, pour découvrir les subtilités du vol de pente, et bien d'autres choses encore, il explore en solo depuis trois jours cette nouvelle facette de sa passion dans un environnement grandiose qui est très impressionnant. Olivier a 20 ans, il vole depuis l'âge de 15 ans, il totalise 450 h de vol et c'est un passionné.

Olivier est sanglé dans son planeur prêt à décoller. La journée s'annonce bien, le temps est magnifique avec des cumulus qui commencent à apparaître sur les crêtes les plus hautes. Et c'est parti, la masse d'air est plutôt calme pendant le remorqué mais à l'approche du relief la brise montante est bien là. Si une grande liberté dans le choix des options est possible quand le pilote est suffisamment haut au dessus des crêtes, plus bas le long des reliefs Olivier doit cheminer en respectant les règles de l'art du vol en montagne ! En l'occurrence il doit suivre des cheminements précis dictés par la brise de vallée et les vents en altitude. D'autre part il doit respecter des altitudes de sécurité du fait de la rareté des champs vachables dans les régions montagneuses, ce qui l'oblige à vérifier en permanence qu'il y en ait toujours un à portée. Il a pris soin de les répertorier sur sa carte et il n'est pas question de se retrouver en dehors du local d'un champ. Son instructeur a bien insisté sur ce point et Olivier a rapidement compris le message en découvrant des fonds de vallées souvent peu accueillants.

Si tout se passe bien Olivier doit pouvoir tourner un 300 bornes sans trop de difficultés et cela viendrait clôturer magnifiquement son stage. Le vol de pente est toujours aussi impressionnant, il se rapproche encore un peu plus de la falaise, oups ! Une bonne turbulence, il s'écarte un peu des rochers. Des planeurs spiralent au bout de la crête, et ça démarre : 1500, 2000 mètres et le voilà en route avec un groupe de planeurs vers des reliefs encore un peu plus costaud. Un coup d'œil sur la carte pour se repérer, tiens donc, ils ne prennent pas le cheminement direct ? Première décision stratégique : soit Olivier suit le groupe de planeur qui va comme lui et tout ce qui vole dans le coin vers les hauts reliefs, soit il les quitte pour suivre le parcours donné par son instructeur. La décision doit se prendre rapidement et Olivier se dit que le juge de paix c'est le local des champs ; il en a un à sa portée et il suit le petit groupe de planeurs. D'une voix assurée, alors qu'il ne l'est pas vraiment, il informe son instructeur de son option. Ce dernier mis un peu devant le fait accompli ne le décourage pas mais insiste bien sur le local des zones d'atterrissage qu'il doit assurer en permanence.

Olivier est un peu anxieux, il va découvrir un nouveau parcours et il fait régulièrement des aller retour entre son GPS et sa carte pour identifier les reliefs et surtout où sont les champs vachables. Le voilà maintenant à nouveau en vol de pente, mais cette fois-ci à 2500 m, et les sensations ne sont plus les mêmes. Tous les planeurs devant lui sont également en vol de pente à la queue leu leu et Olivier doit se concentrer sur son pilotage pour éviter de se faire distancer, il a les mains moites. Ils avalent ainsi les km, sautent une vallée et là c'est clair Olivier ne sait plus où il est, et en plus il est légèrement plus bas que les autres. Il a bien une vague idée de sa position mais pour rester scotché derrière les autres il doit se concentrer sur son pilotage, toujours le long de la pente, et il n'a pas le temps d'interpréter les informations du GPS. Il s'aperçoit quand même que le terrain dont il pensait être en local est derrière la montagne le long de laquelle il chemine !

Finalement Olivier se rend compte un peu tard que les conditions ne sont pas si bonnes que ça et que sa bouée de sauvetage ce sont les planeurs devant, eux qui semblent savoir ce qu'ils font et où ils vont, ce qui n'est pas du tout son cas. Oh la la ! C'est la fin du relief avec une grande vallée à traverser. Olivier regarde les autres planeurs qui sont maintenant au moins 200 m au dessus de lui et qui ont visiblement décidé de rester à un endroit bien précis du relief. Ils attendent une bulle. Et oui ! Ils se détachent un peu du relief et ils enroulent une pompe. Olivier vire, perd encore un peu d'altitude et se dirige sous les autres planeurs mais il ne trouve rien. Il est arrivé trop tard et trop bas ; il ne peut pas se positionner au-dessus de l'arrête de montagne qui

doit être le point de départ de la bulle. Il fait des huit et toujours rien, il descend. Et là c'est le stress. Mer..! Il a failli rentrer dans un autre planeur. Mais c'est qui celui là ? D'où vient-il ? Et il n'a même pas de FLARM! Ils sont deux dans la même galère, mais est-ce que c'est plus rassurant, ce n'est pas certain. Les arbres, les sapins ; Olivier se souvient d'un principe de base en montagne, rester dans la partie rocheuse en haut des reliefs et éviter de passer sous le niveau des sapins où les conditions deviennent franchement moins bonnes. Et il est sous les sapins et

chacun de nous ?

il continue à descendre inexorablement ! Il ne faut plus trainer dans le coin et Olivier décide de prendre un cap ouest vers un terrain en sachant qu'il pourra cette fois-ci facilement survoler les reliefs pour l'atteindre. Ce serait bien le diable s'il ne retrouvait pas une pompe même si l'environnement s'y prête moins.

La pression diminue au fur et à mesure qu'il avance, il est maintenant en finesse 15 du terrain, il se permet même de passer à travers quelques petites ascendances pour en choisir une plus importante. Et c'est reparti dans une pompe de 2 à 3 m/s qu'il enroule avec un rare plaisir. Il y a dix minutes, perdu, sans ascendances, il se demandait pourquoi il pratiquait le vol à voile et le voilà maintenant en train de jubiler tout en faisant le plafond.

Olivier a eu son quota d'émotions pour aujourd'hui, il décide de rejoindre des reliefs qu'il connaît. Il va finir son vol beaucoup plus haut qu'il ne l'a commencé et bouclera ses 300 bornes.

Une fois la lecture de cet article terminée, allez chercher dans votre mémoire un vol qui ne s'est pas déroulé comme vous auriez voulu, ou une situation particulière, et analysez le.

Après réflexion vous vous apercevrez que ce sont toujours les mêmes mots qui reviennent : pression, stress, conscience de la situation, décision... et qu'ils s'articulent entre eux souvent de la même manière. Vous aurez alors tiré pas mal de ficelles dans l'enchevêtrement de vos compétences de pilote ; avec des connaissances qui répondent à une première question : « pourquoi agissez-vous de telle manière ? » et à une deuxième : « comment éviter les pièges, ou qu'est-ce qu'un bon comportement de sécurité ? ».

Olivier a commis une erreur de jeunesse sans conséquence autre qu'un simple point bas, tout relatif puisqu'il était encore en local d'un terrain. Par contre, il ne maîtrisait plus vraiment la situation depuis un moment et le moindre aléa supplémentaire pouvait transformer ce simple point bas en situation périlleuse. S'il avait choisi d'insister en passant de l'autre côté du piton depuis lequel les autres planeurs se sont dégagés, il aurait alors rencontré une forte descendance avec rapidement la perte du local de son terrain de dégagement.

Si Olivier n'a pas insisté c'est parce que d'une part il possédait une culture positive de la sécurité qui se traduit par un comportement de prudence quand il a des doutes, et que d'autre part, bien qu'il était confronté aux effets du stress, il n'était pas complètement submergé par celui-ci grâce à ses qualités personnelles, ce qui lui a permis de conserver un peu de lucidité pour décider de dégager rapidement au lieu d'insister. »

Jean Gabriel Charrier



La Commission sécurité de la FFVV vous souhaite de bons vols en sécurité pour ce début de saison : pensez à votre vol de compétence, revoyez avec vos instructeurs les basiques, ne vous surestimez pas et nous ne pouvons que vous encourager à vous engager dans la culture de la sécurité.

A cet effet, nous vous recommandons d'aller découvrir l'excellent site www.mentalpilote.com



dont nous avons extrait l'article ci-contre afin de découvrir l'analyse détaillée du vol d'Olivier.

Grand Merci à Jean Gabriel Charrier, l'auteur et créateur du site (et ancien instructeur à Saint Auban).





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,



Modèle homme



Modèle femme

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 :



Bleu Noir Vert Rose Rouge



Porte-Clef

Acier brossé

pièce : 3,00 €

les 10 : 25,00 €



Stylo bille

Noir ou gris fumé

pièce : 1,50 €

les 10 : 10,00 €



23



Trombin'air



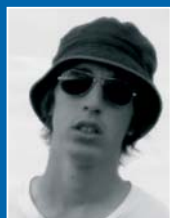
Yassin Bakhtaoui

15 ans a été lâché le 11 décembre 2011. Formé à Amiens sur Alliance 34 par Serge Moreau.



Clément Devenet

15 ans, a été breveté le 03 Juillet 2011. Formé à Chartres par Joël Preslier et Bruno Marcoult.



Elie Le Rest

17 ans, lâché le 24 juillet 2011 sur Twin III à Chartres. Breveté le 19 août 2011, il a été formé par Albert De Kersauzon et Joël Preslier.



Emilie Lépine

16 ans, a été breveté le 23 août 2011 à Chartres. Elle a été formée par Gilles Germoni



Franck Muller

16 ans, a été formé par Claude Dielenseger sur Twin Astir à Colmar. Breveté le 19 Décembre 2011 par Jutta Sturm.



Davide Dellepiane

47 ans a été lâché le 6 Août 2011 à Fayence et breveté le 4 Janvier 2012 sur ASK 13. Il a été formé par Michel Trial.



Léo Rausch

a été breveté le 13 novembre 2011, le jour même de ses 16 ans par Bernard Michaud, instructeur. Il a été formé par Pierre Mesonier et Gérard Dissoubay à Issoire - Le Broc.



Abel Danezan

16 ans a été lâché le 9 août 2011 sur Alliance 34. Il a été formé à Nogaro par Mathieu Ranque et breveté le 20 août sur Duo-Discus par Jean-Luc Clavel.



Adrien Olivier

24 ans a été lâché le 2 octobre 2011 sur Alliance 34. Il a été formé à Nogaro par Denis Guerin et breveté le 19 novembre par Mathieu Ranque.



Brendan Lavenant

31 ans a été lâché le 9 mars 2011 sur Alliance 34. Il a été formé à Nogaro par Mathieu Ranque et breveté le 5 juin sur Alliance 34 par Jean-Luc Clavel.



Christiane Farrer

62 ans a été lâchée le 15 novembre 2011 Alliance 34. Elle a été formée à Nogaro par Mathieu Ranque.



Clément Filleau

21 ans, a été lâché le 1er août 2011 sur Alliance 34 et breveté le 30 août 2011. Il a été formé à Nogaro par Matthieu St. Cricq et Mathieu Ranque.



Emeline Lagarosse

16 ans, a été lâchée le 10 août 2011 Alliance 34 et brevetée le 30 octobre. Elle a été formée à Nogaro par Mathieu Ranque et Alain Vezin.



Harry Crepin

16 ans, a été lâché le 5 août 2011 Alliance 34 et breveté le 17 août. Il a été formé à Nogaro par Mathieu Ranque et Alain Vezin.



Julien Langouet

16 ans, a été breveté le 15 août 2011 Alliance 34. Il a été formé à Nogaro par Jean-Luc Clavel.



Marina Erenberg

23 ans, a été lâchée le 25 octobre 2011 Alliance 34. Elle a été formée à Nogaro par Mathieu Ranque.



Mathias Tatry

15 ans, a été lâché sur Alliance 34 le 29 avril 2011. Il a été formé à Nogaro par Matthieu Saint Cricq.



Nicolas Pekmezian

31 ans a été breveté le 21 octobre 2011 à Nogaro sur Alliance 34. Il a été formé par Lionel Moreau.



Thibault De Galard

28 ans a été lâché le 24 avril et breveté le 29 avril 2011 à Nogaro sur Alliance 34. Il a été formé par Matthieu Saint Cricq et Mathieu Ranque.



Dominique Guerin

52 ans a été lâché le 27 juillet et breveté le 26 novembre 2011 à Oloron sur Twin Astir. Il a été formé par Jean-Luc Vêrit.



François Ranque

66 ans a été breveté le 15 juin 2011 à Oloron sur Twin Astir. Il a été formé par Olivier Larroudé.



Jean Constant Albrech

16 ans, a été lâché sur K 8 b, le 13 Août 2011. il a été formé à Pont Saint Vincent par Stéphane Bertrand, Michel Tanière, Etienne Jourdier, Joseph Bocciarelli.



Arnaud Grzebyk

16 ans, a été lâché sur K 8 b, le 2 octobre 2011. il a été formé à Pont Saint Vincent par Stéphane Bertrand, Michel Tanière, Etienne Jourdier, Joseph Bocciarelli.



Juliette Henry

16 ans, a été lâchée sur K 8 b, le 13 Août 2011. Elle a été formée à Pont Saint Vincent par Stéphane Bertrand, Michel Tanière, Etienne Jourdier, Joseph Bocciarelli.



Léopold Mikula

17 ans, a été lâché sur K 8 b, le 1^{er} octobre 2011. il a été formé à Pont Saint Vincent par Stéphane Bertrand, Michel Tanière, Etienne Jourdier, Joseph Bocciarelli.



Philippe Davito

43 ans a été breveté le 1^{er} novembre 2011 à Salon de Provence sur ASK 13. Il a été formé par Jean-Marc Lamoise.



Alan Longhini

23 ans a été breveté le 10 septembre 2011 à Toulouse sur G 103. Il a été formé par P. Saforcada.



André Grimalt

67 ans a été lâché le 25 mai 2011 sur Twin Astir. Il a été formé à Bourg St. Bernard par Christophe Marchal.



Benjamin Tessier

27 ans a été lâché le 18 juin 2011 sur Twin Astir. Il a été formé à Toulouse par Noel Bravo.



Benoît Huguet

28 ans a été lâché le 10 juillet et breveté le 30 octobre 2011 à Toulouse sur Twin Astir. Il a été formé par Antoine Suc et Christian Honnons.



Clément Chaumat

23 ans a été lâché le 31 juillet et breveté le 3 septembre 2011 à Toulouse sur Twin Astir. Il a été formé par Benoît Madrenas et Patrick Saforcada.



Clément Lopez

15 ans a été lâché le 7 juillet 2011 à Toulouse sur G 103. Il a été formé par Christian Honnons.



Gautier Sence

23 ans a été lâché le 15 septembre 2011 à Toulouse sur Twin Astir. Il a été formé par Antoine Suc.



Lisa Gibert

19 ans a été lâchée le 2 octobre 2011 à Toulouse sur G 103. Elle a été formée par Vincent Gagliotta.



Marc Alcaïde

16 ans a été breveté le 18 juin 2011 à Toulouse sur Twin Astir. Il a été formé par Noel Bravo.



Nicolas Petit

24 ans a été lâché le 11 septembre 2011 à Toulouse sur G 103. Il a été formé par Benoît Madrenas.



Robinson Michaud

25 ans a été lâché le 15 septembre 2011 à Toulouse sur G 103. Il a été formé par Antoine Suc.



Tanguy Duguet

16 ans, a été breveté le 10 septembre 2011 sur G 103 à Toulouse. Il a été formé par Patrick Saforcada.



Yohann Couttet

21 ans a été lâché le 17 septembre 2011 sur G 103 à Toulouse. Il a été formé par Patrick Saforcada.



Benjamin Chaprier

25 ans a été lâché le 2 septembre et breveté le 23 septembre 2011 sur Alliance 34 à Villefranche. Il a été formé par Hubert Chaprier.

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



info@ffvv.org



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]

Vous volez ? Consultez-nous pour vos Assurances...

Responsabilité Civile Aéronef – Casse PLANEUR au sol ou en vol – Transport Terrestre de votre Planeur
Individuelle Accident Multi-activités (capitaux élevés, y compris en cas d'arrêt de travail)
Assurance de vos prêts immobiliers – Hangar de parking d'Aéronefs

Demande de devis en ligne sur www.air-assurances.com