

PLANEUR

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

NUMÉRO 37 • 2^e TRIMESTRE 2012



P.12
l'Assemblée
Générale
2012
à Fayence

P.20
Espace aérien
et phraséologie
planeur

P.24
D.E.S.,
le point



au sommaire



2 News

3 Votre parcours sportif
à découper pour votre carnet de vol

6 Le survol des parcs nationaux

9 Sécurité

10 Records et badges !

17 Formation, le lâché planeur
à 14 ans

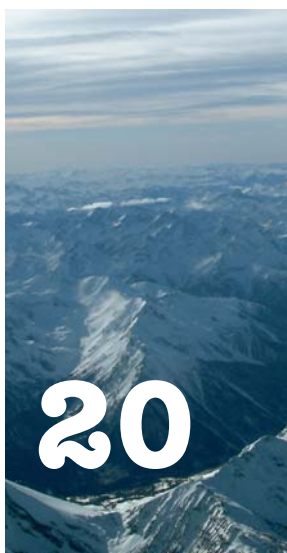
18 Club, le **CRVVG** de Ghisonaccia

20 Espace aérien, expérimentation !

24 Le point sur le Diplôme
d'Etat Supérieur



24



25
Trombin'Air



22



**l'Assemblée
Générale de
la FFVV à Fayence**

12 à 16



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



Jean-Emile Rouaux
Président de la FFVV

Une Assemblée Générale studieuse et conviviale !

Notre Assemblée Générale qui s'est tenue les 24 et 25 mars à Fayence fut sérieuse, travailleuse, festive ! La majorité des clubs a envoyé un représentant pour deux jours de débat sur la politique fédérale, ses enjeux. Des clubs ont témoigné des actions « Vu du Ciel » réussies mais aussi des difficultés rencontrées dans le cadre du partage des expériences. Les nouvelles licences découvertes qui verront le jour en octobre ont été exposées, la nouvelle réglementation concernant la formation des pilotes a fait l'objet d'un atelier largement suivi. Bref ce fut un moment studieux qui s'est conclu par une soirée particulièrement réussie.

Que vous voliez dans les Alpes, les Pyrénées ou le Massif Central vous serez sans doute amené à survoler un des nombreux Parcs Nationaux puisqu'ils couvrent près de dix pour cent de la superficie du territoire national. La FFVV a entrepris une démarche de dialogue avec les responsables des parcs afin que les vélivoles soient considérés comme des usagers participant au développement des sports de pleine nature tout en respectant l'objectif de prévention des espaces protégés. Des chartes seront signées avec les direc-

teurs de parc garantissant des cheminements autorisés et prévoyant que le pilote puisse y déroger en cas de situation mettant sa sécurité en péril. Il est important que nous soyons des partenaires respectueux de leurs engagements, condition essentielle pour faire évoluer ces accords en aménageant de nouvelles trajectoires s'affranchissant des hauteurs de survol.

Depuis deux ans nous discutons avec la DGAC pour obtenir le droit de renouveler les CDN de nos planeurs appartenant à l'annexe 2. C'est maintenant chose faite et certains PEN (Personnel d'examen de navigabilité) seront bientôt habilités pour réaliser ces opérations. C'est une avancée importante, désormais tout club ou propriétaire peut s'adresser au GNAV pour renouveler son CEN ou CDN.

Enfin les 23 et 24 juin nous renouvellerons le week-end « Ça plane pour Elles » en conviant les femmes et les jeunes filles à découvrir notre activité. Je suis certain que le succès de ces journées sera à nouveau au rendez-vous et que nous saurons leur réserver un accueil de qualité donnant envie de revenir pour s'essayer aux pilotages de nos belles machines.

Bons vols à tous !



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 : CRV Ghisonaccia)
Design & Impression : Agence Mageral & Associés
Tél. 01 47 25 35 25 • www.mageral.fr
Imprimé en France - **Crédit photos :** FFVV.
© Tous droits réservés. 06.2012

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



News



Midi-Pyrénées, les instructeurs affichent la couleur



Le Comité régional de Vol à Voile Midi Pyrénées a décidé de fournir aux instructeurs des vêtements qui permettent de les reconnaître. Depuis ce printemps, c'est chose faite, les instructeurs de cette région affichent la couleur.

Cette initiative vise plusieurs objectifs.

- Contribuer à la sécurité, en permettant de repérer plus rapidement l'instructeur.
- L'image jouant un rôle important dans le recrutement et la fidélisation, une identification aisée des instructeurs, interlocuteurs principaux, facilitera l'accueil de nos visiteurs ou recrues potentielles. Ceci particulièrement lorsqu'un parent confie son enfant, ce sera une image de sérieux, de sens des responsabilités, d'organisation structurée.
- Reconnaissance sur le terrain, des compétences, et du rôle primordial de nos instructeurs comme cadres, formateurs et animateurs de notre sport par l'apposition des marques de la Région et de la Fédération.

Journées "Ça plane pour elles"

A l'heure où nous mettons sous presse, 50 clubs participeront à ces journées, les 23 et 24 juin 2012. Consultez le site fédéral www.ffvv.org

Championnat régional vol à voile Ile-de-France 2012



Inter régional Juniors Ile de France à Chérence

Le Comité Francilien de Vol en Planeur organise en partenariat

avec la FFVV et l'AAVO un championnat inter régional pour les jeunes de moins de 25 ans.

Il se déroulera du 11 au 18 août 2012 à Chérence donc en même temps que le Championnat Régional Ile de France, nous bénéficieront de l'expérience de Marc Seretti qui sera le coach de tous les jeunes participants. Ce sera une sorte de super stage d'initiation et de perfectionnement à la compétition car nous prévoyons un encadrement dédié. L'idée est de créer et de renforcer l'envie de la progression vélivole par la compétition.

Le nombre maximum d'inscriptions est fixé à 10. La période d'entraînement est fortement recommandée pour les pilotes n'ayant pas encore participé à

une compétition.

Afin d'en faciliter l'accès, le Comité Francilien et la FFVV apportent des contributions financières.

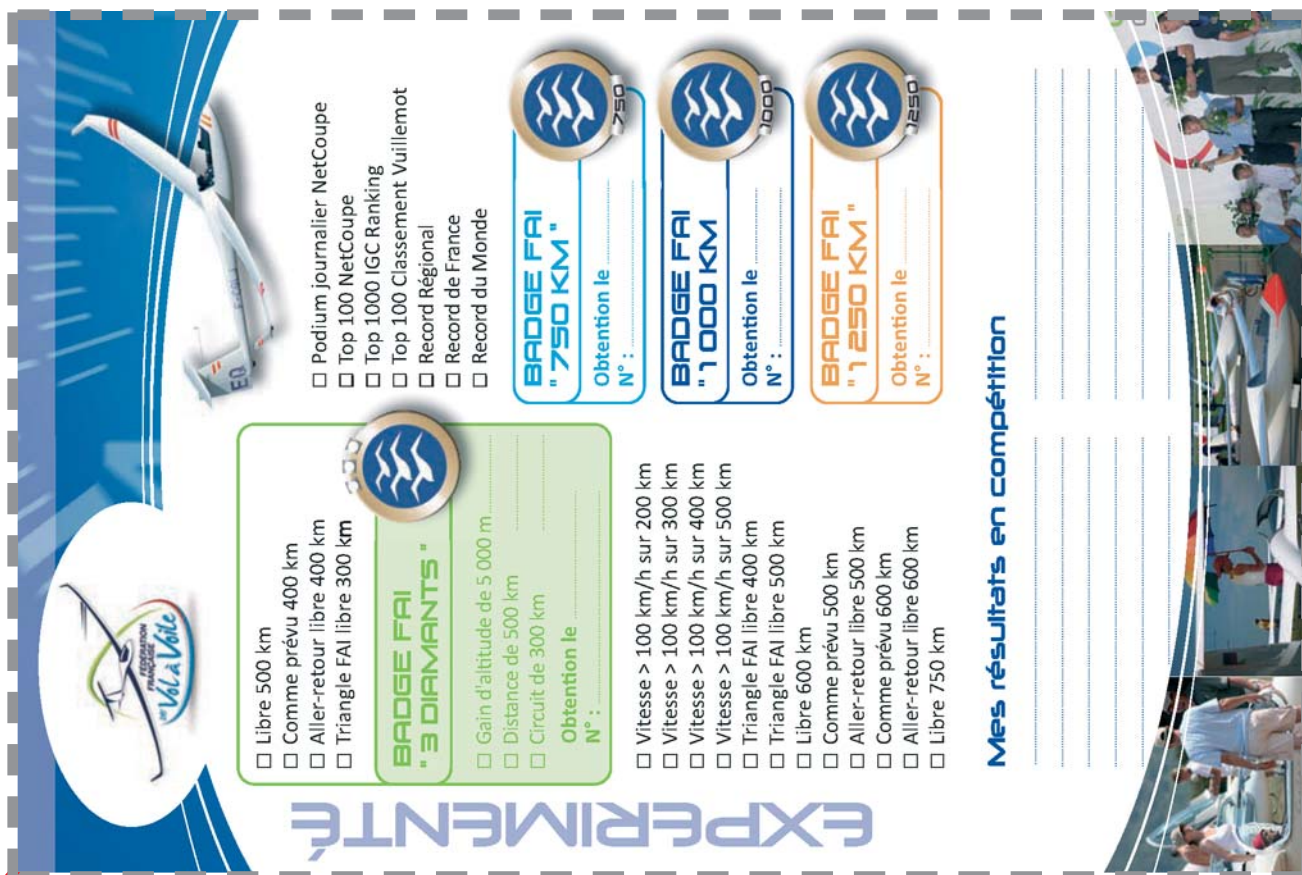
Pour le CFVP, l'inscription des pilotes licenciés dans un club d'Ile-de-France est subventionnée à 50%.

Une prime de participation de 250 euros sera tirée au sort parmi les concurrents inscrits. Pendant la durée du championnat, à chaque épreuve, le coût d'une treuillée est offerte à tous les pilotes.

La FFVV propose une aide de 150 euros pour les jeunes qui auront participé à la compétition et à la période d'entraînement.

Les 3 premiers de l'inter-régional se verront invités pour un stage au CNVV pendant les vacances d'automne sous la responsabilité d'Eric Napoléon.

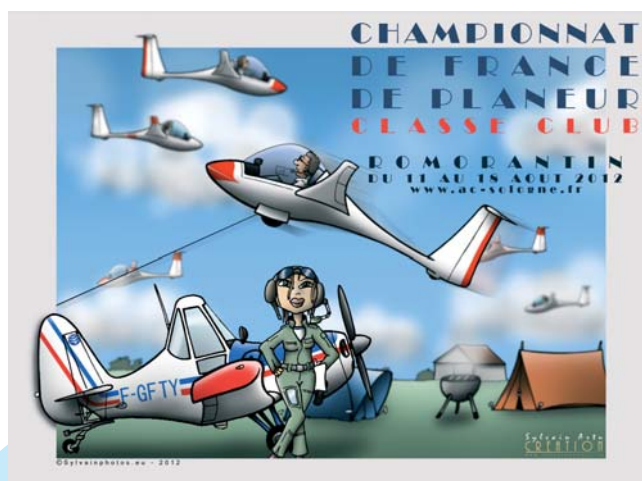
Inscriptions sur le site aavo.org



L'aéroclub de Sologne organise du 11 au 18 août 2012, le Championnat de France de Planeur classe Club. La compétition regroupera une cinquantaine de pilotes de toute la France qui s'affronteront à travers diverses épreuves de vitesse, de distance,... dans le ciel Solognot ! De jeunes pilotes Solognots représenteront l'aéroclub de Sologne dans ce championnat, notamment Thomas Foissard (21 ans) et Aurélien Roumet (21 ans).



ouvert tous les jours
de 9h à 19h.
Le Bois Ribault
41130 Gièvres
Tél.: 02 54 96 35 07
contact@ac-sologne.fr
Plus d'informations
sur le championnat :
www.ac-sologne.fr



Histoire du centre de vol à voile de Pont-Saint-Vincent de 1931 à 1961



L'aéro-club de Haute Moselle devenu ensuite aéro-club Albert Mangeot du nom de son fondateur, est créé en 1931 par un petit groupe de passionnés de vol. Comme à l'époque il n'y a pas de planeurs à vendre et que l'argent manque, cette équipe de gens qualifiés en construction métallique et en menuiserie se lance dans la réalisation d'un Avia 11 A puis d'un 32 E, d'un 15 A et d'un 20 A sous la houlette du «chef» Albert Mangeot menuisier de son état. Remarqué pour son dynamisme, le terrain passe en 1937, au statut de centre régional puis en 1945, après guerre, à celui de centre national dédié aux

vois de distance. C'est là qu'ont lieu les championnats de France de 1953 et de 1957 ainsi que l'entraînement aux championnats du monde de Saint-Yan. Le centre national ferme en 1957 mais le club survit grâce à sa vitalité et poursuit ses activités. N'oublions pas que l'Emouchet, planeur d'entraînement produit en série après guerre avait été conçu et fabriqué à Pont-Saint-Vincent par Albert Mangeot en 1939. Ce planeur, très bon accrocheur, fit la joie de nombreux pilotes en entraînement.

30 € frais d'envoi inclus.



Manuel Facteurs Humains pour les Vélivoles

« Olivier en vol de pente doit se concentrer sur son pilotage pour éviter de se faire distancer, il a les mains moites. Ils avalent ainsi les kilomètres, 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. 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 il commence à descendre inexorablement ! »



le joli village de Seyne, et la pointe nord du Parcours : le Dormillouse

photo: Pierre-Louis Villot

Là, à Seyne, le " Parcours du Combattant " comme école !

La vélisurface de Seyne les Alpes est entourée de petits villages, de maisons d'hôtes et de campings. Un petit café sur la place du marché, avec

douceur, soleil, et, comme petit oiseaux, ces belles ailes blanches qui décollent en silence et vont gratter cette mythique pente....

Le Parcours du Combattant fait partie des références du vol en montagne ; peut être la référence. Une superbe crête, du sud au nord, une face très bien exposée au soleil, brises et vents. Cette

Pourquoi certains pilotes sont-ils plus performants que d'autres sur le plan sportif ? Pourquoi certains pilotes rencontrent-ils moins de situations dangereuses que d'autres ? Les réponses à ces questions se trouvent dans la façon dont un pilote gère ses ressources, or cette façon d'agir peut être très différente d'un pilote à l'autre.

C'est pourquoi la compréhension de la façon dont vous fonctionnez et la connaissance des enjeux de votre activité, avec ses contraintes, ses risques, doit vous permettre de mobiliser vos ressources de la meilleure manière qui soit pour améliorer votre performance sportive et voler en sécurité.

Dans ce livre, vous allez découvrir :

- Quels sont les éléments qui agissent sur votre performance.
- Comment développer les éléments qui améliorent votre performance.
- Comment identifier les éléments qui réduisent votre performance.
- Comment éviter de commettre certaines erreurs facilement.

Son contenu s'appuie sur les connaissances et les concepts développés dans le domaine des Facteurs Humains spécifique aux pilotes. L'importance des Facteurs Humains dans la performance des pilotes est reconnu comme primordiale et n'est plus à démontrer. L'auteur : Jean Gabriel Charrier a consacré l'essentiel de son activité de pilote à l'instruction, du vol à voile aux avions de ligne. Il a été instructeur au Centre National de Vol à Voile de Saint Auban.

ligne reliant la Provence des Apes Maritimes aux Queiras et Ecrins est le départ des circuits reliant St Auban au Mont Blanc, Vinon au Cervin...

Le Terrain, uniquement planeur, de l'Association Vélivole de Seyne les Alpes est le terrain du parcours. Après une treuillée de quelques euros et quelques secondes, une des pompes de service, et le parcours est grattable.

Des stages découverte sont faits ; de 2 à 5 jours et pour tous niveaux. L'équipe, riche en passionnés de haut niveau, est là à votre disposition pour ces « Seynes promenades » !

AVSA

<http://avsa.pagesperso-orange.fr/>

Les Auches 04140 Seyne

tél (33) 4 92 35 25 13 avsa@orange.fr

Chef Pilote : Jean Pierre Roos



CLASQUIN
OVERSEAS FORWARDING AND LOGISTICS

CLASQUIN NANTES

1 allée de la maladie - 44120 Vertou

Tel : 02 28 09 44 66 - mail nte@clasquin.com

www.clasquin.com

Partenaire transport de l'équipe de France



www.ffvv.org

Le point sur le survol des Parcs Nationaux ...



Le vélivole, dès qu'il souhaite réaliser des circuits au-dessus de nos régions françaises, à de grandes chances d'être confronté au survol de parcs naturels ; qu'ils soient Nationaux, Régionaux ou simples espaces naturels.

Au même titre que n'importe quel espace aérien, leur survol est soumis à une réglementation. Le vélivole doit respecter celle-ci, au risque de se mettre en infraction et devoir se retrouver devant un tribunal avec une amende à la clé, ou pire, un retrait de licence !

Tout le monde connaît l'origine de la règle de survol interdit à moins de mille mètres sol des parcs nationaux : une confusion dans la traduction d'un texte américain, 1000 pieds sol traduit par 1000 mètres sol ! Et durant de nombreuses années, vélivoles et gardes des parcs ont eu des difficultés à concilier, d'une part le respect d'une loi pouvant être considérée par certaines de ses dispositions trop restrictive, et d'autre part un souhait légitime de pratiquer une activité, mais avec des contraintes de survol acceptables. Des démarches ont été souvent entreprises soit auprès des directeurs des parcs, soit auprès des instances nationales pour obtenir qu'une différence de traitement soit appliquée aux aéronefs motorisés et aux aéronefs non motorisés comme cela se passe dans de nombreux pays. Si quelquefois des protocoles locaux ont vu le jour, il ne pouvait être question de modifier les décrets de création des parcs à ce seul motif. La situation se compliquant quelquefois par des relations ou initiatives locales à l'origine d'ambiguïtés ou de tensions néfastes à l'intérêt collectif.

L'évolution de la loi de 2006, et en particulier l'arrêté du 23 février 2007 a plusieurs effets, à priori contradictoires :

- L'interdiction relevant désormais d'une disposition législative et non plus réglementaire rendra plus difficile la mise en place d'éventuelles chartes de bonne conduite sur la base de tolérances en cadrées. Les positions d'interdiction et les sanctions peuvent se durcir.
- Mais paradoxalement, les modifications en cours imposent de respecter des processus qui sont une des dernières opportunités de faire évoluer les textes.

C'est dans ce cadre que les actions de la FFVV se situent. Si la loi ne peut être changée, les possibilités d'adaptations locales parc par parc permettent au vélivole d'obtenir des aménagements favorables à la poursuite de son activité.

Où en sommes-nous dans le processus engagé par les parcs ?

Actuellement, afin de répondre aux différentes modifications des textes réglementaires, les parcs sont engagés dans un processus de concertation plus ou moins abouti.

Les partenaires concernés ont été nombreux et divers : Conseils scientifiques-collectivités locales-associations-DAC-Fédérations sportives-usagers.

Leurs concertations ont débouché sur des projets de charte soumis à une enquête publique.

Les habitants sont ensuite invités à donner leur avis sur le projet de charte. Le document est consultable dans les mairies, en préfecture et dans les sous-préfectures. Le texte peut être amendé des observations faites par les citoyens.

Après la remise du rapport du commissaire enquêteur, le document revient devant le conseil d'administration des PN qui votera à nouveau sur le texte. Le dossier est ensuite soumis à l'avis définitif du Conseil national de la protection de la nature et du comité interministériel des parcs nationaux et transmis au ministère en charge de la protection de la nature.

La charte sera ensuite validée par le Conseil d'état et arrêtée par le ministre chargé de la protection de la nature. Puis, la charte est soumise aux communes qui auront quatre mois pour dire si elles adhèrent au texte et si elles restent ou non dans le territoire des Parcs nationaux.

Rappelons que la charte est un projet de territoire d'une durée de quinze ans. Cet outil de gestion ambitionne de combiner développement durable et valorisation du patrimoine.

Partenariat :

Dans la zone cœur des PN, la charte définit des objectifs de protection du patrimoine naturel, culturel, paysager. Dans la zone d'adhésion, elle décline des orientations de protection et de développement durable.

Dans la zone cœur, il y a une réglementation spécifique. « Dans la zone d'adhésion, le droit commun s'applique. Le Parc n'a pas vocation à imposer ses orientations aux communes. La contractualisation est favorisée, le conventionnement avec les communes sans obligation. On n'est pas dans la contrainte mais dans une démarche de partenariat.

Dès lors, la FFVV a décidé d'intervenir. Comme tout usager, nous avons pu émettre des observations et obtenir que des dérogations soient clairement mentionnées sur les projets de charte.

Le processus :

Une pré-charte est rédigée après que les partenaires soient consultés (conseil scientifique-DAC-usagers-collectivités-etc,...)

Obligation de recourir à une enquête publique. La population donne son avis

Signature de la charte approuvée par le CA du parc. Elle aura effet 15 ans. De nouveau approbation ou non des communes concernées.

Avis définitif par le Conseil d'Etat et arrêté du Ministre de l'environnement.

Le Directeur du parc a la possibilité de signer une convention ANNUELLE indiquant des aménagements d'utilisation

Parcs	Enquête publique	Charte	Convention	Impact
Parc National du MERCANTOUR	Enquête publique en phase de dépouillement			Col du TALON-Col de la Cayolle Négociation à venir sur Grand cheval de bois
Parc National des ECRINS	idem	Signature de la charte Prévue courant juin 2012	Convention annuelle prévue début d'été 2012	Col des Terres Blanches-Col du Pas de la Cavale-Corridor Glacier Blanc-Retour Ouest des Ecrins
Parc National de la VANOISE	Début septembre 2012		Autorisation renouvelée par arrêté du directeur	Moins de 1000m du 15/05 au 30/10: passage du col d'Aussois (P1) et secteur P2, dit du Grand Roc Noir ». A obtenir Col de l'Iseran-Col du Carro
Parc National des PYRENEES	Enquête publique en phase de dépouillement			Passage sur Espagne Zones à définir

La réglementation des autres parcs peuvent impacter à terme différents clubs : le parc des Cévennes pour les clubs de Florac - Pic Saint loup - La Grande Combe ou encore Mende.

Les relations :

Les relations avec les Parcs sont, pour notre Fédération, du ressort de la Commission « espace aérien ». Ses représentants ont effectué un travail considérable permettant de faire entendre la voix de la FFVV. Des négociations difficiles ont permis d'obtenir des aménagements importants.

La disparité des territoires et l'autonomie de gestion de chaque parc ne facilite pas des prises de positions homogènes, pourtant nécessaires à l'affirmation de nos droits d'usagers. C'est la raison pour laquelle, en étroite relation avec la commission « espace aérien », la DTN apporte un soutien technique par l'intermédiaire de Jean-Philippe Varnier, CTF en région PACA.

Fort des recommandations des conseils d'administration des parcs :

« *D'une manière générale, il conviendra de poursuivre ou d'amplifier la concertation avec les associations de sport aérien et avec tous les gestionnaires qui sollicitent des autorisations de survol pour les sensibiliser aux impacts qu'ont leurs activités sur le milieu naturel et les visiteurs du parc.* », la FFVV a décidé d'adopter une position favorisant le dialogue en se plaçant bien au-delà du statut de simple usager. Face à une logique de réglementation, elle préfère adopter une posture responsable, qui seule permettra d'obtenir des dérogations intéressantes pour notre mouvement. Il est ensuite plus simple de proposer des aménagements tout en acceptant de respecter les contraintes inhérentes au statut des parcs. Les vélivoles ne sont d'ailleurs pas les seuls impactés par les règles de survol. Les libéristes et parapentistes sont également des utilisateurs de l'espace aérien au-dessus des parcs. La FFVL s'est engagée dans une démarche similaire et a pu bénéficier des dérogations contentant ses pratiquants. Dans une moindre mesure, ballons et dirigeables sont également impactés. D'autres fédérations ont adopté une démarche similaire, VTT, FFME..

Hervé Perrin
Directeur Technique National



(dans le prochain numéro : la suite du dossier vous relatara l'impact pour la FFVV et le monde vélivole)

Profitons de l'expérience des autres !



Nous vous proposons à la lecture, deux retours d'expérience déposés par des vélivoles anonymes sur le site dédié à cet effet.



Le premier évoque un incident qui aurait pu très mal se terminer sans la réaction adaptée de l'instructeur et concerne une commande de profondeur qui devient totalement inefficace lors d'une treuillée. L'instructeur relate comment dans le feu de l'action il a "négocié" la tenue de l'assiette et comment il a réussi à poser le K13 sans dégât dans des conditions très particulières car sans profondeur. Cet incident traite d'une situation heureusement peu commune et met en évidence la nécessité d'appréhender au mieux les menaces et risques auxquels nous pouvons être confrontés quelque soit la phase du vol. Le maître mot à cette nécessité est **l'anticipation**.

Et si un jour après cette lecture vous êtes confronté à une telle situation, peut être que vous utiliserez une autre commande que celle des A/F pour gérer l'assiette de votre planeur à savoir celle du compensateur avec un planeur disposant d'un petit volet destiné à cet usage.

Le deuxième REXVaV évoque l'intérêt du Flarm. Celui-ci n'est plus à démontrer. Bien sur il ne s'agit pas de remettre en cause le concept voir et éviter, qui reste le principe fondamental du vol à vue mais d'apporter une aide précieuse au pilote dans un environnement qui peut devenir complexe ou les capacités humaines peuvent atteindre leurs limites. Si en vol vous trouvez que le Flarm qui équipe votre planeur détecte tard ou ne détecte pas, faites le savoir à votre responsable maintenance de votre club et n'hésitez

pas à proposer de vérifier le fonctionnement de votre parc avec l'outil RF range analysis du constructeur. La aussi, **l'anticipation** peut s'avérer vitale.

Les "presque accidents" et incidents sont un énorme puits éducatif et il serait vraiment dommage de ne pas en tenir compte et en profiter. Nous avons créé le retour d'expérience vol à voile qui permet de nous mettre en position de pouvoir raconter des situations critiques de façon anonyme, simple et sans conséquence disciplinaire. Nous n'aurons jamais l'occasion de vivre l'ensemble des erreurs possibles, alors n'hésitez pas rapportez pour les autres les vols qui nous ont profondément marqués.

Alors, sommes-nous réellement prêts à décoller pour profiter au mieux du vol ? Nous vous invitons à consulter régulièrement le site dédié à la sécurité aérienne et son retour d'expérience vol à voile, REXVaV www.isimages.com/ffvsec avec son mot de passe, **ASPRES** ou **aspres**.

Nous vous souhaitons de bons vols en sécurité.

La Commission sécurité



Au cours d'un vol d'instruction au départ treuil, l'élève effectue correctement la rotation afin de prendre la pente de montée initiale. Je constate que le planeur accélère à une vitesse de 150 KM/H. Je demande à mon élève une action sur le manche à cabrer, afin de prendre les 45° pour la pente de montée optimum. Constatant qu'il ne se passe rien sur la trajectoire du planeur. Je saute alors sur les commandes et lui dis, j'ai les commandes. Voyant que je ne pouvais pas cabrer le planeur je décide de larguer le câble. Dans mon esprit à cet instant, je ne pense pas que nous avons perdu la gouverne de profondeur. Je me suis dit que nous avions été accroché au crochet de remorquage au lieu du crochet de treuil. J'entame un léger virage sur la gauche afin de faire une contre QFU, le planeur s'enfonce et la vitesse augmente 160 KM/H. Je reviens à l'inclinaison nul et me rend compte à ce moment là, que nous avions perdu la gouverne de profondeur. Je commence à sortir les aérofreins afin d'augmenter l'incidence du planeur, ce qui me permet maintenir une trajectoire, et une vitesse d'environ 140 KM/H. J'effectue un virage sur la droite, car la zone posable est à 90° de la trajectoire du planeur. J'effectue un pseudo arrondi du planeur en sortant la totalité des aérofreins ce qui fait cabrer le planeur. Le touché avec le sol s'effectue à une vitesse de 140 KM/H le planeur rebondit, et touche une seconde fois quelques mètres plus loin. Il s'immobilise après quelques mètres de roulage.

Mon élève et moi-même n'avons aucun dommage corporel, sauf une légère douleur au dos. Une fois en dehors du planeur, je me dirige vers la gouverne de profondeur, et m'aperçois que celle-ci est désolidarisée de son logement. **Commentaires :** Oui, je pense que l'expérience que j'ai comme instructeur, m'a permis cette manœuvre. Dans cette incident il y a eu, une grande partie chance, et une toute petite partie de connaissance de l'appareil.

Enseignement : Commentaire FFV : la Fédération adresse ses vives félicitations à l'instructeur pour sa réaction face à une telle situation et d'avoir ramené l'équipage et le planeur sans dommage. Il est en effet peu courant de se retrouver sans l'usage de la profondeur et quelque soit la commande qui ait été utilisée pour gérer l'assiette, cet incident mérite d'être largement commenté. Il met en évidence la nécessité d'appréhender au mieux l'ensemble des menaces auxquelles un pilote de planeur peut être confronté.

Description : Pour un stage de vol à voile montagne au profit d'un club basé en plaine, nous descendons plusieurs planeurs. Ils sont tous équipés de Flarm, dispositif indispensable à mes yeux, à plus forte raison dans les alpes où la concentration de planeurs est élevée. Durant les premiers vols du stage, je n'observe aucune info-traffic du Flarm, et des alarmes au dernier moment. Pourtant le fonctionnement semble normal. Je connais l'existence de l'outil RF range analysis du constructeur qui permet d'afficher sur un diagramme les planeurs vus par le Flarm, et décide de l'utiliser. Ce Flarm ne dispose pas de carte SD, et moi pas du bon câble, je ne parviens pas à récupérer les fichiers IGC. Le stage se poursuit en laissant les choses telles quelles. De retour dans le club dans lequel le planeur est basé, je peux récupérer les fichiers avec le câble ad-hoc, le verdict est sans appel : le Flarm commence à voir les planeurs en moyenne à 800m de distance (environ 5 000 m pour un Flarm en bon fonctionnement). La partie radio est diagnostiquée HS, il est démonté du planeur.

Commentaires : Très mal à l'aise après avoir délogué le Flarm, au final j'estime que nous avons eu de la chance. J'assure l'anti-collision secteur avant comme je peux de la place arrière, et insiste pour que mes élèves m'aident dans cette tâche. L'aide du Flarm est plus qu'appréciable, nos yeux ne détectent pas tout !

Enseignement :

- Il aurait été possible, même si plus compliqué, de se munir d'un cordon approprié dans un club avoisinant.
- A défaut, se faire prêter un Flarm et le remplacer sans être sûr de la panne aurait été plus sage.
- Une analyse AVANT le départ aurait été la meilleure des solutions.
- J'ai décidé suite à cet événement d'analyser la réception de tous les Flarm du club.

Le bilan humain d'une collision peut être considérable, mieux vaut mettre toutes les cartes de son côté pour s'en prémunir.

Record et badges !

L'année 2011 a vu s'enrichir de plusieurs lignes les tablettes des badges d'argent, d'or, de diamant ou encore de 750 km et plus.

Les deux Commissaires nationaux Daniel Perciaux et moi-même avons en effet homologué pas moins de 140 badges, se répartissant de la manière suivante :

- insigne d'argent :
103 contre 127 en 2010 et 125 en 2009
- insigne d'or :
25 contre 7 en 2010 et 14 en 2009
- insigne d'or avec trois diamants :
3 contre 4 en 2010 et 8 en 2009
- badge de 750 km :
8 contre 6 en 2010 et 3 en 2009
- badge de 1.000 km :
0 contre 1 en 2010 et 2 en 2009
- badge de 1.250 km :
0 contre 0 en 2010 et 0 en 2009
- badge de 1.500 km :
1 contre 0 en 2010 et 0 en 2009.

Nous publions ci-contre les tablettes des badges de 750 km et plus longs.

Commençons par le plus exceptionnel : le tout premier badge de 1.500 km § Il a été réalisé cette année par Jean-Marie Clément, qui a réussi cette épreuve au départ de Nahuel Huapi (Argentine) à bord d'un Nimbus 4 dM le 19 janvier 2011.

Par ailleurs, on enregistre - pour les badges non achevés pour leur composante « gain d'altitude » (rappel : gain de 3.000 m pour l'insigne d'or, et gain de 5.000 m pour l'insigne d'or avec 3 diamants) - de nombreuses épreuves réussies dont voici le détail :

- épreuves de 300 km distance :
62 contre 75 en 2010 et 84 en 2009
- épreuves de 500 km distance :
29 contre 32 en 2010 et 40 en 2009
- épreuves de 300 km circuit :
35 contre 47 en 2010 et 65 en 2009.

Regardons enfin plus en détail les 8 badges de 750 km réalisés en 2011, afin de formuler quelques remarques et commentaires :

- Les 8 nouveaux noms se rajoutent à la liste des 65 détenteurs de ce badge en France.
- Ces 8 badges de 750 km obtenus en 2011 ont tous été réalisés en France : c'est le meilleur score jamais observé de ce point de vue.
- 6 des 10 vols de 750 km mentionnés plus haut ont été effectués le 30 juin 2011. On pourrait donc en conclure que ce jour a été LA journée de l'année pour réaliser cette épreuve. Pourtant il n'en est rien :
- les deux pilotes ayant réussi leur 750 km au départ de Chartres l'ont fait sur 2 jours successifs (le 30 juin pour le premier, puis le 1er juillet pour le second). Ceci montre que les très bonnes journées peuvent quelquefois se succéder, pas seulement en montagne, mais aussi en plaine. A noter que, pour ces deux vols chartrains, le même planeur fut utilisé, et qu'il fut chaque fois lancé au treuil. Il s'agit, sauf erreur de ma part, du premier vol de badge de 750 km homologué en plaine avec un départ au treuil ;
- de très nombreux vols de 750 km « comme prévu » ont été tournés en 2011 sur le territoire français (sans toutefois faire tous l'objet d'une demande d'homologation). Il suffit pour cela de feuilleter les archives de la Netcoupe (www.netcoupe.net). Comme quoi, la météo n'a pas été si défavorable que cela ! Et ce non seulement le 30 juin (10 vols cette journée là), mais aussi le 24 juin (5 vols) et le 14 juillet (4 vols) ;
- la répartition entre montagne et plaine donne des résultats étonnants : sur les 52 vols de 750 km ou plus réalisés « comme prévu » en 2011 en France, exactement les 3/4 l'ont été en plaine. Le quart restant (c'est-à-dire 13 vols) se répartit entre onde (4 vols) et pente/-thermodynamique (9 vols) ;
- J'ai également noté que plus d'une douzaine de pilotes non détenteurs de ce badge avait tourné un circuit de plus de 750 km « comme prévu » sur la Netcoupe, sans faire de demande d'homologation d'un badge de 750 km. Les règles à respecter pour cette démarche sont assez simples, et je vais vous en rappeler brièvement les grandes lignes :
 - disposer d'un logger IGC (ou signer un panneau papier par son commissaire FAI ou, à défaut, par le chef pilote)
 - à l'issue du vol, remplir le formulaire d'homologation disponible sur le site de la Commission sportive de la FFVV : <http://sportive.ffvv.org/badges/>
 - envoyer le document soit scanné soit directement rempli en version Word à la FFVV, avec le fichier de vol dans sa version IGC d'origine
 - attention : certains loggers comme les Cambridge par exemple rendent impossible le contrôle d'intégrité si vous renvoyez avec votre dossier le fichier du vol de la Netcoupe.

N° de badge FAI	Date du vol	Planeur	Prénom Nom	Lieu	Pays
1	29 juillet 1979	ASW 17	François Ragot	Fayence	France
2	13 avril 1984	Nimbus 3	François-Louis Henry	Bailleau	France
3	12 mars 1988	LS 6	Robert Prat	Saint-Auban	France
4	15 juillet 1988	ASW 22 B	Gérard Lherm	Vinon	France
5	17 juillet 1990	Discus	Yves de la Casinière	Bailleau	France
6	6 août 1990	Nimbus 3	Pierre Roumet	Issoudin	France
7	6 juillet 1993	LS 6 b	Eric Thellier	Cambrai	France
8	9 juin 1994	Pégase	Denis Flament	Nogaro	France
9	30 juillet 1998	ASW 20	Roland Stück	Puimoisson	France
10	31 juillet 1998	LS 6-18m.	Sylvie Denais	Buno	France
11	31 juillet 1998	Nimbus 3	Alain Mazalérat	Buno	France
12	9 décembre 1984	Nimbus 3	Jean-Paul Castel	Fryburg	Afrique du Sud
13	6 janvier 1987	ASW 22	Marc Schroeder	Tocumwal	Australie
14	12 mars 1988	Calif	Alain Poulet	Saint-Auban	France
15	9 juillet 1988	Nimbus 3	Jean-Claude Batault	Keeler	USA
16	21 décembre 1988	Glasflügel 304	Delphine Nowicki	Bitterwasser	Namibie
17	30 juillet 1993	ASW 20 C	François Pin	Corryton	USA
18	8 août 1996	SZD 59	Flying M. Ranch	Flying M. Ranch	USA
19	9 août 1996	Ventus b	Eric Soubrier	Flying M. Ranch	USA
20	21 juillet 1999	LS 8-15m.	Ronan Le Du	Fuentemilanos	Espagne
21	11 décembre 2000	ASW 22 M	Gilbert Gerbaud	Bitterwasser	Namibie
22	29 juin 1998	ASW 22 B	Régis Kuntz	Lezno	Pologne
23	11 janvier 2000	Nimbus 3	Anthony Roe	Narromine	Australie
24	31 juillet 2000	Ventus 2 cM	Jean-Pierre Milan	Fuentemilanos	Espagne
25	3 juin 2001	Ventus 2 c - 18m.	Francis Svobodny	Chartres	France
26	25 juillet 1996	ASW 22	Didier Barandiaran	Romorantin	France
27	26 mai 2001	DG 800 B	Yvon Laignel	Ouarzazate	Maroc
28	11 juin 2001	Nimbus 4	Jean-Emile Rouaux	Buno	France
29	22 décembre 2000	DG 400	Henry Marchini	Bitterwasser	Namibie
30	3 juin 2001	DG 800 S	Philippe de Péchy	Rennes	France
31	25 juillet 2001	ASW 28	Christophe Delort d'Exéa	Santo Tomé	Espagne
32	2 août 1989	LS 6	Georges Suttren	Bailleau	France
33	28 juin 2002	ASW 24	Thierry Nauleau	Beynes	France
34	27 juillet 2002	ASH 26 E	Ghislaine Facon	Santo Tomé	Espagne
35	26 juillet 2002	ASW 20 CL	Benoît Giraudmaillat	Campolara	Espagne
36	19 juillet 2002	LS 8 a	Christian Vrancken	Santo Tomé	Espagne
37	29 juin 2002	Ventus 2 b	Gilbert Mellet	Bailleau	France
38	29 juin 2002	Discus	Richard Montigny	Chartres	France
39	29 juin 2002	Nimbus 3	Patrick Dugnot	Sisteron	France
40	29 juin 2002	Nimbus 3 dT	Jean-Michel Horrenberger	Bailleau	France

records 750 km

N° de badge FAI	Date du vol	Planeur	Prénom Nom	Lieu	Pays
41	13 juillet 2003	ASW 20 F	Jean-Frédéric Fuchs	Puimoisson	France
42	22 juillet 2003	LS 8-18m.	Bernard Robert	Bailleau	France
43	7 août 2003	ASW 28	Christophe Delort d'Exéa	Santo Tomé	Espagne
44	22 juillet 2003	Nimbus 2	Dominique Galpin	Buno	France
45	12 juillet 2003	LS 3	Fabrice Papazian	Fayence	France
46	7 juillet 2003	Ventus c	Pierre Crozatier	Fayence	France
47	13 août 2003	Ventus 2 c - 18m.	Claire Luyat	Challes	France
48	30 juin 2003	Nimbus 3	Jean-Jacques Surville	Fayence	France
49	19 mai 2004	Ventus 2 c - 18m.	Alain Courtial	Challes	France
50	15 août 2004	ASW 27 B	Lionel Moreau	Santo Tomé	Espagne
51	6 mai 2006	LS 8 - 18m.	Vincent Schwaller	Vinon	France
52	9 mai 2005	Ventus 2 cT	Mathias Schönhoffen	Buno	France
53	9 mai 2005	Lak 17 A	Christophe Abadie	Buno	France
54	14 juin 2006	Nimbus 4	André Revault	Vinon	France
55	10 août 2006	Ventus 2 cxT - 18m.	Jean-Pierre Petit	Chérence	France
56	14 juin 2006	Lak 17 A	Henri Lamontagne	Challes	France
57	24 avril 2007	ASH 26 E	Michel Neuveéglise	Saint-Gaudens	France
58	14 juillet 2008	Ventus 2 cT - 18m.	Damien van Landeghem	Bailleau	France
59	21 juillet 2008	DG 808 B - 18m.	Daniel Guédon	Chartres	France
60	28 décembre 2007	Ventus 2 cxM - 18m.	Philippe Schroeder	Gariep Dam	Namibie
61	21 juillet 2009	DG 800M - 18m.	Bernard Mengin	Puivert	France
62	15 août 2009	LS 6	Paul Janssens	Vinon	France
63	7 juin 2009	DG 500M - 22m.	Hélène Prat	Saint-Gaudens	France
64	9 août 2010	LS 6	David Durandeau	Vinon	France
65	3 octobre 2010	DG 600 - 18m.	Carl Audissou	Saint-Gaudens	France
66	17 mai 2010	Ventus 2 c - 18m.	Jean-Marc Deycard	La Roche-sur-Yon	France
67	3 août 2010	ASH 25 Mi	Pierre Jeanneney	Bailleau	France
68	30 juillet 2010	Discus 2 a	Adrien Henry	Bailleau	France
69	17 mai 2010	ASG 29E - 18m.	Sébastien Dubreuil	La Roche-sur-Yon	France
70	30 juin 2011	DG 600 - 18m.	Baptiste Innocent	Pont-sur-Yonne	France
71	30 juin 2011	LS 6 c - 17,50m.	Michel Busquet	Chartres	France
72	30 juin 2011	ASW 22 B	Jacky Eléouet	Romorantin	France
73	30 juin 2011	Nimbus 2	Frédéric Portier	Romorantin	France
74	1 juillet 2011	LS 6 c - 17,50m.	Frédéric Geiger	Chartres	France
75	2 juillet 2011	ASW 24 E	Jean-Marc Perinet	Châlons-en-Champagne	France
76	2 juillet 2011	LS 6 - 18m.	Eric Hubert	Châlons-en-Champagne	France
77	15 juillet 2011	LS 8 - 15m.	Jacques Pouyaud	Bailleau	France

Ces règles, finalement assez peu contraignantes, doivent impérativement être respectées, et il est de la responsabilité du Commissaire sportif présentant le dossier à l'homologation auprès de la FFVV de bien veiller à leur application. Il est également rappelé que ce dossier doit être complet et exact. Ceci semble tomber sous le sens, mais de nombreux cas récents montrant un manque de rigueur dans ce domaine nous obligent à le souligner.

Vous l'avez sans doute compris : la réalisation d'un badge FFVV de 750 km n'appartient pas au domaine de l'impossible exploit. Un tel circuit est envisageable plusieurs jours par an dans les plaines de France, et j'encourage le lecteur circuiteur à oser programmer sur son logger un tel vol les jours de « beaux temps à planeur ».

Jean-Michel Horrenberger



N° de badge FAI	Date du vol	Distance	Planeur	Prénom Nom	Lieu	Pays
71	10 janvier 1986	1 015,0	ASW 22	Alain Mazalérat	Henennmann	Afrique du Sud
75	6 janvier 1987	1 027,0	ASW 22	Marc Schroeder	Tocumwal	Afrique du Sud
103	12 mars 1988	1 024,0	LS 6	Robert Prat	St Auban	France
104	9 juillet 1988	1 000,0	ASW 22	Jean-Claude Batault	Keeler	USA
105	15 juillet 1988	1 018,0	ASW 22 B	Gérard Lherm	Vinon	France
106	14 octobre 1988	1 047,0	Marianne	Alain Blanchard	St Giron	France
244	12 mars 1989	1 051,0	Calif	Alain Poulet	St Auban	France
112	23 mars 1989	1 041,0	Ventus C	Louis Abeille	Vinon	France
245	30 juillet 1993	1 012,0	ASW 20 C	François Pin	Corryton	USA
290	21 décembre 1994	1 009,0	LS 6	Michel Dubreuil	Gariep Dam	Afrique du Sud
277	29 juillet 1995	1 024,0	ASW 24	Denis Flament	Santo Tomé	Espagne
301	8 août 1996	1 000,0	SZD 59	Julien Henry	Flying M. Ranch	USA
300	9 août 1996	1 000,0	SZD 59	Eric Soubrier	Flying M. Ranch	USA
326	30 juillet 1998	1 002,0	ASW 20	Roland Stück	Puimoisson	France
352	17 juillet 1999	1 020,0	LS 6 b	Eric Thellier	Fuentemilanos	Espagne
383	21 juillet 1999	1 013,0	LS 8-15m.	Ronan Le Du	Fuentemilanos	Espagne
410	11 décembre 2000	1 009,0	ASW 22 M	Gilbert Gerbaud	Bitterwasser	Namibie
411	22 décembre 2000	1 013,5	DG 400	Henry Marchini	Bitterwasser	Namibie
406	26 mai 2001	1 043,0	DG 800 B	Yvon Laignel	Ouarzazate	Maroc
407	1 juin 2001	1 004,0	DG 800 B	François Ragot	Ouarzazate	Maroc
405	11 juin 2001	1 000,5	Nimbus 4	Jean-Emile Rouaux	Buno	France
435	19 juillet 2002	1 003,8	DG 800	Philippe de Péchy	Santo Tomé	Espagne
453	8 août 2002	1 009,7	ASW 28	Christophe Delort d'Exéa	Santo Tomé	Espagne
454	15 mai 2003	1 012,6	Ventus 2 cM	Francis Svobodny	Chartres	France
456	6 juillet 2003	1 007,0	Nimbus 3	Jean-Jacques Surville	Fayence	France
452	19 juillet 2003	1 003,0	Nimbus 3	Patrick Dugnot	Sisteron	France
455	13 août 2003	1 249,7	Ventus 2 c - 18m.	Claire Luyat	Challes	France
471	19 mai 2004	1 028,0	Ventus 2 c - 18m.	Alain Courtial	Challes	France
510	6 janvier 2007	1 015,0	Nimbus 3 dM	Jean-Renaud Fallu	Bitterwasser	Namibie
544	22 décembre 2007	1 009,0	Ventus 2 cxM - 18m.	Philippe Schroeder	Gariep Dam	Afrique du Sud
531	10 janvier 2008	1 003,4	Ventus 2 cxM - 18m.	Gilles Navas	Bitterwasser	Namibie
546	7 juin 2009	1 008,0	EB 28	John Bally	Ouarzazate	Maroc
548	13 décembre 2009	1 000,7	Ventus 2 cxM - 18m.	Patrick Fort	Bitterwasser	Namibie
569	8 janvier 2010		Nimbus 4 dM	Jean-Marie Clément	Nahuel Huapi	Argentine

N° de badge FAI	Date du vol	Planeur	Prénom Nom	Lieu	Pays
2	15 juin 2002	ASH 26 E	Denis Flament	Ouarzazate	Maroc
3	16 juin 2002	DG 800 B	Robert Prat	Ouarzazate	Maroc

N° de badge FAI	Date du vol	Planeur	Prénom Nom	Lieu	Pays
1	19 janvier 2011	Nimbus 4 dM	Jean-Marie Clément	Nahuel Huapi	Argentine

records 1 000 km



records 1 250 km



records 1 550 km



Assemblée Générale de Fayence

Extrait du discours introductif à l'Assemblée Générale de la FFVV prononcé le samedi 24 mars 2012 par Jean-Luc Fabre, Maire de Fayence et Président du SMAEVV :

M. le Président, Chers amis,

Une Assemblée Générale est un moment fort de la vie d'une association. C'est un moment également très politique. Une assemblée dresse d'abord le bilan d'une année écoulée, tout secteur confondu. A partir de cette photographie et de constats établis, elle peut échafauder aussi des programmes, des prévisions à plus ou moins brèves échéances.

Et puis, il existe de nouvelles normes, de nouvelles réglementations qui imposent une nécessaire adaptation. L'évolution des technologies conduit également à bouger les lignes.

Vos perspectives, après quelques périodes difficiles, semblent aller vers le mieux. Tous les indicateurs semblent le montrer.

Conscient de certaines difficultés, vous vous placez dans des perspectives plutôt optimistes.

Et c'est tant mieux !

Vous avez fort bien identifié les enjeux. Vous avez défini des priorités comme former, recruter, fidéliser, participer

à une vie associative qui peut être riche car si le plaisir de voler en planeur ne peut qu'au mieux se partager à deux, la vie d'un club est forcément enrichissante à bien des égards.

Vous en avez déduit des axes stratégiques comme accroître l'offre, augmenter la palette de services ou encore s'adapter aux usagers.

Vous vous êtes donnés des outils comme ce merveilleux programme baptisé « Vu du ciel », ou encore le développement de votre communication à travers tout un ensemble de médias au premier rang desquels les Nouvelles Technologies seront un atout précieux.

Bref, pour conclure, en ma qualité de maire mais aussi de président du Syndicat Mixte pour l'Aménagement et l'Exploitation du Centre de Vol à Voile de Fayence-Tourrettes, je ne peux que vous encourager dans cette voie car il ne fait aucun doute qu'en explorant ces pistes-là et peut-être d'autres encore, votre fédération a de très beaux jours devant elle.

Associé à nos amis de la Commune de Tourrettes avec qui nous partageons la notoriété de notre Centre de Vol à Voile, en présence de notre Conseiller Général, je vous souhaite à toutes et à tous un excellent séjour et une excellente assemblée générale.

Vive le Vol à Voile !



Le Maire de Fayence Jean-Claude Fabre et le Président du Club de Fayence Gérard Chiocci, entourés des petits jeunes du club.



Commission espace aérien



Toujours beaucoup de travail pour la commission espace aérien et les CREA (coordonnateurs régionaux de l'espace aérien), car le ciel français est en constante réorganisation. En la matière,

l'action de la FFV s'inscrit en totale coopération avec les autres fédérations du CNFAS. Nous avons eu un certain répit du côté des militaires, puisque la fermeture des bases aériennes nous a permis de regagner de l'espace et que les événements en Lybie ont entraîné l'annulation de nombreux exercices. Côté civils, l'agrandissement de la TMA Paris nous a beaucoup occupé. La FFV garde un œil vigilant sur l'arrivée des drones civils, et des procédures d'approche GNSS, basées sur le GPS, potentiellement grandes consommatrices d'espace aérien. Nous essayons également de faire entendre aux autorités que la complexité des espaces et de l'information aéronautique dégrade fortement la sécurité et qu'il est temps d'inverser la tendance. Enfin, pour regagner de la liberté perdue, nous continuons notre action pour faciliter l'équipement en transpondeurs, introduire une phraséologie adaptée au vol à voile pour les transits en vol contrôlé, et exploiter les messages de retour d'expérience REXEA sur le service rendu par les contrôleurs."

Nicolas Vaunois 

Commission formation



Lors de son intervention, Philippe Chiossone président de la Commission Formation a résumé l'ensemble des réformes mises en œuvre en 2009 et 2010 (régionalisation, simplification, suppression de la standardisation et de la supervision, allègement des procédures et des formalismes). Puis il a développé le contenu du travail effectué en 2011 qui s'inscrit dans la même ligne de conduite et

qui a abouti à la signature de l'arrêté du 28 juillet (théorique par QCM, validité 24 mois, qualification campagne simplifiée, possibilité pour les ITP formés d'enseigner la campagne, récupération de tous les privilèges pour les ITV. Il a ensuite présenté le travail mené sur 2 évolutions importantes à venir en 2012 l'âge du 1^{er} vol solo à 14 ans et les conditions de renouvellement des licences instructeurs et a précisé qu'un arrêté devrait paraître dans la première quinzaine de mai 2012 concrétisant un accord intervenu entre la DGAC et la FFV. Suite à une intervention de Monsieur Maxime Coffin, Philippe Chiossone a précisé les raisons qui avaient motivé les demandes de la FFV en matière d'allègement de certaines procédures administratives. Enfin, il a rappelé aux participants que toutes les réformes souhaitées par la FFV, après la parution de l'arrêté de mai 2012 auront pratiquement été menées et que désormais le travail de la commission sera de préparer l'opt out en 2015 avec un sujet important les ATO (organismes de formation). Philippe Chiossone après en avoir remercié l'ensemble de la commission Formation et en particulier tous ceux qui depuis trois ans ont énormément œuvré sur le sujet, Bruno Balay, Jean Marc Bourgeois, Robert Prat et Michel Jacquemin, s'est félicité de l'évolution significative des formations instructeurs (35 en 2008 contre 98 en 2011).

Philippe Chiossone 





Commission historique



Une année de transition et de réflexion. L'année 2011 n'a pas été très productive pour la Commission historique, qui, pourtant, n'a pas pour autant cessé de travailler ! En effet, l'énergie s'est focalisée sur un projet de commémoration du 90e anniversaire du 1er Congrès expérimental d'aviation sans moteur qui s'est déroulé en Auvergne, sur le Puy de Combegrasse, en août 1922. Plusieurs

voyages sur le site n'ont pas amené le résultat escompté, le champ utilisable pour une vélisurface temporaire à proximité du monument, étant morcelé entre 17 propriétaires et 2 exploitants. Il a fallu renoncer.

La compétence en interne de mise en page du bulletin Vieilles Plumes ayant été perdue par suite du décès de Jacques Marceau, les recherches se sont poursuivies en vue de trouver un professionnel avec lequel établir un partenariat de coédition. La solution est en bonne voie, mais le projet d'accord n'est pas finalisé. Néanmoins, le n° 23 de Vieilles Plumes, consacré à Pont-Saint-Vincent, avec un look professionnel dû à la compétence de son auteur, Jean-Claude Néglais, est sorti juste après l'AG de Fayence.

Point positif, le Congrès historique de novembre 2011, avec ses sujets structurants, dont l'histoire de La Llagonne, a connu un regain de fréquentation. Enfin la CH-FFV a continué de représenter la FFV au sein des instances de l'Histoire, de la Mémoire et du Patrimoine, et a participé en 2011 (comme en 2012 d'ailleurs) à l'événement Carrefour de l'Air organisé par le musée de l'Air et de l'Espace.

Jean Molveau

Commission technique



Actions principales en 2011 : La réglementation européenne. Nous sommes toujours en attente des décisions finales de l'EASA sur les procédures concernant les modifications et réparations "standards", ainsi que sur les licences des mécaniciens pour les ELA1

(aéronefs non complexes de moins de 1200 kg). Dans cette attente nous poursuivons les formations techniques (stages composites à St Auban) pour permettre aux mécaniciens des clubs d'obtenir des Licences Nationales de Mécaniciens d'Aéronefs (LNMA) suivant la procédure arrêtée par la DGAC. En utilisant l'APDOA fédéral, on résout au mieux les demandes de modifications et réparations majeures (Winglets sur Cirrus et ASW20, prise en compte du projet de malonnier pour Pégase (projet de Beynes devenu projet fédéral)).

Parallèlement nous poursuivons les discussions avec CEN-TRAIR, pour obtenir les mêmes procédures concernant les "réparations approuvées". Toujours en attente l'approbation de la DGAC pour la mise en place des FLARM (au niveau de l'installation) et la clarification pour le pliage des parachutes de sauvetage hors salle agréé, qui n'est plus une obligation. N'oublions pas la civilisation en cours des planeurs donnés par l'armée de l'air.

GNAV

La progression du GNAV continue avec cette année 2011 L'inscription de 132 clubs et de 347 privés et le renouvellement de 1380 CEN dont 103 en "D" et 2 en "00". L'équipe comporte désormais 60 "inspecteurs" et le GNAV est habilité pour 95 % du parc, les derniers inscrits étant les Fourniers - Et on attend l'acceptation de la procédure proposée à la DGAC pour prendre en charge les machines Orphelines.

Jean-Pierre de Loof

Commission remorqueur



Pour ce qui concerne les remorqueurs, la situation a fortement évolué depuis l'arrêté du 18 juillet autorisant enfin l'utilisation des ULM pour le remorquage des planeurs. Trois sont officiellement agréées : le DYNAMIC, le MCR R 100-ULC et l'EUROFOX. Sept autres sont, soit en cours d'agrément, soit en liste d'attente.

L'hélice « FLAIR » qui équipe déjà les MCR R 180 et les MIDOUR aura probablement la possibilité d'équiper les avions en CDN en fin d'année 2012.

Le Remorqueur Electrique écologiquement parfait est à l'ordre du jour tant à la DGAC qu'à la FFV et trois entités sont sur les rangs pour étudier le problème : SUP'AERO à Toulouse, ACS à Royan et ELECTRAVIA à Sisteron. La faisabilité aura, sans nul doute, largement progressé durant l'année 2012

Michel Cruette

Commission sportive



La saison 2011 apporte à la FFV un bilan sportif très satisfaisant tant au niveau de l'Equipe de France (5 médailles et 1 titre de Champion d'Europe pour Christophe Ruch) que de la participation au niveau des championnats nationaux et régionaux.

Une attention particulière a été apportée au niveau du calendrier des Championnats de France 2012, mais aussi à travers de légères évolutions réglementaires, afin de maximiser la participation et valoriser toujours plus ces rencontres. Les inscriptions déjà reçues laissent à penser que l'on se dirige vers une année record!

Philippe de Pechy

Commission sécurité



La culture de la sécurité devrait être au premier plan dans la structure associative, mais l'est-elle réellement ?

Les considérations économiques ou sociales, parce qu'elles sont fondamentales pour la prospérité - ou la survie - à court terme, du club, sont de nature à monopoliser les ressources des dirigeants et principaux acteurs de l'association.

Dans une assemblée générale ou une réunion du bureau, quelle est la proportion de l'ordre du jour explicitement réservé à la gestion de la sécurité au sein du club ?

Est-ce qu'un membre du bureau a été explicitement désigné pour être le point focal des questions de sécurité ?

Les préoccupations de sécurité sont-elles réellement ancrées chez les dirigeants, instructeurs ou d'autres membres, piliers de l'association ?

Voici les questions que nous devrions nous poser et auxquelles nous devrions apporter une réponse.

La culture de la sécurité est l'affaire de tous, mais la désignation d'un point focal sécurité facilite sa prise en compte effective au sein du club. Si les principaux risques liés à l'activité sont connus par tous, au moins dans leurs grandes lignes, ceux-ci semblent toujours lointains pour les pratiquants. Pour montrer que ces risques sont réels et bien plus proches, il est fondamental d'amener les pratiquants à faire part de leurs incidents au sein des clubs et sur le site du retour d'expérience, non seulement lorsqu'ils pensent avoir dépassé les limites du planeur, mais aussi lorsqu'ils ont eu à faire à une situation opérationnelle critique pour la sécurité. Je voudrais enfin revenir sur le maillon clef de cette chaîne de la sécurité.

Les instructeurs constituent l'un des maillons clef de la « chaîne de la sécurité des vols » car ils sont les seuls à pouvoir, en permanence, apprécier en vol les comportements des pilotes, élèves ou brevetés, en cours de formation d'abord, en perfectionnement et maintien d'acquisition des qualifications ensuite.

Pour ces raisons l'action des instructeurs restera toujours déterminante pour l'amélioration de la sécurité des vols. Les instructeurs doivent être des conseillers vigilants et écoutés des dirigeants de clubs dans la mise en œuvre des mesures particulières de sécurité et être, pour tous les pilotes, des aides disponibles et responsables lors de la préparation des vols. Je vous rappelle que vous pouvez obtenir auprès de la Fédération, avec la Commission sécurité, une assistance sur la démarche de la sécurité.

Je vous remercie pour votre écoute et vous souhaite une année 2012 pleine de cumulus et de voler en toute sécurité.

Philippe Guiré-Vaka 

REMORQUES DU MIDI

tout le savoir pour bien tracter...

Un des plus grand choix de toute la région sud-est
vente, achat, location et réparation de
tous types de remorques de 250kg à 19T.

UN PROFESSIONNEL À VOTRE ÉCOUTE



Fabrication
sur-mesure



Paiement
possible 2 à 4
fois par CB

Livraison
dans toute
la France

Vente et pose de tous types d'attelage à partir de 75 € TTC Gros stock disponible

www.remorquesdumidi.com

Plan de Campagne - Tél. 04 42 31 80 80 - fax. 04 42 31 80 24

Médailles, diplômes, coupes, challenges et badges.

MEDAILLE DE L'AÉRONAUTIQUE

Michel CRUETTE
Jacques GODBILLE

MEDAILLE D'OR DE LA FFVV

Gabriel FOULQUIE N° 54
Jean-Marc BOURGEOIS N° 55

DIPLOME DE RECONNAISSANCE

Bernard PIZANTI
Salvador DURAN



MEDAILLE D'HONNEUR DES INSTRUCTEURS PROMOTION 2011

Médailles d'Argent

JEAN-MARC BARTHES - ALZITONE
JEAN-PIERRE BAZAS - MEZIERES
JACQUES BOITTE - TOURS
CAMILLE FLOURENCE - SAINT-GIRONS
MARC OSSEDAT - ROMORANTIN

Médailles de Bronze

PIERRE CASSAGNE - CHARTRES
JEAN PIERRE CAYUELA - SAINT-GIRONS
PATRICE CORBILLE - GRAULHET
GREGORY HOR - MOISSAC
SEBASTIEN MARGUET - SALON DE PROVENCE
LAURENT SAVOIE - LYON
ERIC SCHAFFTER - CHAMBERY
MARC SERRAFERO - MONTPELLIER

NETCOUPE FEDERALE

1er Vinon - 616 471 Points

COUPE A L'INDICE «BECKER»

1er Château Arnoux
Indice : 2 511,4

Classement - 25 ans : Adrien HENRY
Bailleau 2 483,7 points

Meilleure progression : Roanne
Indice : 560,5 soit une progression de 32 places

COUPE JACQUES GOMY

Stéphane BOULANGER
Saint-Quentin

LES CHALLENGES

Caudrelier : Premier au classement individuel
de la Coupe Fédérale : Robert PRAT
Saint-Gaudens 3 477,7 pts.

Nessler : Meilleure Performance Vol à Voile :
Christophe RUCH
Champion d'Europe Classe 15m à Pocunai (Lituanie)

Schallow : Meilleure Performance Vol à Voile -25 ans :
Amélie AUDIER 3è Championnat du Monde Féminin
classe club à Arboga (Suède)

Choisnet-Gohard : Meilleure Performance
Vol à Voile féminine : Anne DUCAROUGE
2è Championnat du Monde Féminin classe 15m
à Arboga (Suède)

La liberté du choix

AÉRIAL Services Technologies

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

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

(Parachutisme, avion, planeur, ULM et autres)

Plus de
25
ans
d'expérience

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



Stock
important

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

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



Le lâché planeur à 14 ans



Nous avons annoncé lors de l'Assemblée Générale 2012 à Fayence dans le cadre du rapport de la commission Formation, que nous travaillions depuis quelques mois sur l'évolution de deux points importants concernant les licences pilotes et instructeurs et qu'un arrêté était susceptible d'être publié dans le courant du mois de mai 2012

Une très bonne nouvelle l'arrêté du 30 avril 2012 modifiant l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile est paru (JORF n°0108 du 8 mai 2012 page 8194).

Les modifications apportées aux licences pilotes et instructeurs sont de deux ordres :

1° Concernant le brevet, l'âge du premier vol solo (lâcher) passe de 15 à 14 ans ; l'âge du brevet 16 ans reste inchangé

2° le renouvellement des licences instructeurs qui en l'état actuel présentait de nombreux inconvénients (disparité des conditions de renouvellement ITP/ITV source d'erreurs, niveau d'entraînement trop exigeant entraînant la perte d'instructeurs incapables de renouveler leurs licences, en particulier pour ceux des petites associations réalisant peu de brevets

Le nouvel arrêté prévoit des conditions de renouvellement plus adaptées à nos bénévoles et conformes aux exigences européennes, seule la supervision n'est pas reprise puisque dans le cadre de nos négociations avec la DGAC, nous avons convenu que cette disposition ne s'appliquerait qu'au terme de l'opt-out soit en l'état actuel avril 2015

Nous allons faire parvenir une note aux instructeurs qui pourra être intégrée dans leur carnet de vol et qui leur servira d'aide-mémoire. Nous en publions le contenu ci-après qui résume les condi-

tions de renouvellement ITP/ITV prévues dans l'arrêté.

L'intégralité de l'arrêté sera publiée sur le site fédéral et le site de Michel Jacquemin :

lehcim54.free.fr/

Deux points sont à noter ,d'une part le contrôle de compétence et sa nature dont nous avons demandé qu'il puisse correspondre aux vols de contrôles périodiques par exemple de début d'année auxquels nous soumettons habituellement les pilotes et ce de façon à permettre aux ITV de disposer de suffisamment de contrôles de compétence pour renouveler leurs licences ,d'autre part la période de transition suffisamment souple pour faciliter les renouvellements.

Cet arrêté concrétise la dernière évolution prévue avant l'opt-out dans la liste que nous avons concertée avec la DGAC dont nous saluons de nouveau la diligence qui nous permet ce changement avant la pleine saison.

Nous allons nous concentrer dorénavant sur l'étude des futurs ATO (approved training organisation) et sur la modification de la TMG.

En résumé un gros travail de la commission Formation depuis 2009 qui nous l'espérons, aidera toutes les associations dans leur fonctionnement de tous les jours.



Philippe Chiossone

Président de la Commission Formation

NOUVELLES CONDITIONS D'ÂGE DU VOL SOLO (14 ANS) RENOUVELLEMENT DE QUALIFICATION INSTRUCTEUR (ITP-ITV)

(Arrêté du 30 avril 2012 - Applicable à compter du 15 mai 2012)

LACHER : L'âge du premier vol seul à bord est porté à 14 ans révolu, l'âge du brevet est maintenu à 16 ans .

RENOUVELLEMENT ITP/ITV : Les conditions de renouvellement des qualifications instructeurs ITP-ITV changent :

ITP : Validité 36 mois

si 2 des 3 conditions ci-dessous sont remplies :

- 30h ou 60 vols d'instruction dans la période de validité
- Actualisation dans la période de validité
- Test dans les 12 mois précédant le renouvellement (obligatoire tous les 3 renouvellements)

ITV : a) Mêmes conditions que l'ITP ci-dessus.

b) avoir réalisé 2 contrôles de compétences

par période de 12 mois à compter du 15 mai 2012.

Période transitoire :

- ITV dont la fin de validité intervient entre le 15 mai 2012 & le 14 mai 2013, non concernés par l'exigence b)
- ITV dont la fin de validité intervient après le 15 mai 2013, concernés par b). Ils devront justifier des 2 contrôles de compétence par période de 12 mois entre le 15 mai 2012 et la fin de la validité de leur qualification

NOTA 1 : les ITV devront donc noter à compter du 15 mai 2012 les contrôles de compétences qu'ils réalisent sur le carnet de vol des élèves et sur leur propre carnet de vol.

RAPPEL note FFVV 18 mai 2009 : constitue contrôle de compétence tout vol (test BPP , autorisations additionnelles, renouvellement ,évaluation , vol de contrôle périodique etc,...) mené par un instructeur ITV et mentionné comme tel sur le carnet de vol du pilote.

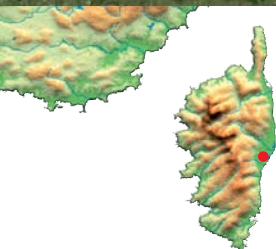


POUR VOTRE CARNET DE VOL

Le Centre Régional de Vol à Voile de

Ghisonaccia

(CRVVG)



Kallisté « la plus belle », appelée ainsi par les grecs anciens, la Corse est reconnue par tous comme lieu privilégié de vacances. En plus de ses attraits touristiques, elle offre aux vélivoles un terrain de jeu peu commun et grandement apprécié de ceux qui le pratiquent.

La géographie

Environ 180 kms Nord Sud et 80 kms Est Ouest, la Corse est l'île au relief le plus haut de la Méditerranée; une montagne dans la mer avec dix sommets de plus de 2500 m. Relief, exposition aux régimes des vents marins et climat clément, voilà les conditions presque idéales pour des vols variés.

L'histoire

« USS Corsica » était le surnom donnée à la Corse par les américains pendant la Seconde Guerre mondiale, l'île était assimilée à un porte-avions insubmersible qui, de par sa position stratégique, a joué un rôle important durant la campagne d'Italie et le débarquement de Provence. Le terrain de Ghisonaccia-Alzitone est l'unique témoignage qui subsiste des nombreuses pistes implantées en Corse en 1943. La volonté et l'opiniâtreté de certains, au nombre desquels Michel Collomb, Président de l'Aéroclub basé et vice Président du Club vol à voile, ont permis de sauvegarder cet héritage. C'est en 1987 que le Centre Régional de Vol à Voile de Ghisonaccia est créé, encadré par les regrettés Christiane et Jacques Lerat. A partir de 1998, sous la présidence de Francis Gangolphe qui fédère de nouveaux adhérents, le club connaît un regain d'activité grâce à l'acquisition d'un Alliance 34 financé par ces passionnés et l'opération de la FFVV.

La plateforme

A mi chemin entre Bastia et Bonifacio, située en pleine campagne à une distance raisonnable des agglomérations au milieu de la Plaine Orientale, l'aérodrome bénéficie d'une position idéale à quelques encablures des premiers reliefs, vestige de son

époque héroïque, la piste (Alt. 54m, orientée 18/36), longue de 1200 mètres, comporte un tronçon revêtu de 800 mètres prolongé par une partie en terre de 400 mètres. 5 hangars abritent les appareils du centre de vol à voile, de l'aéroclub d'un groupe d'ULM et d'une école de pilotage d'hélicoptère. L'ensemble est complété, au milieu d'un vaste espace de détente ombragé, par un club-house qui comprend bureaux, salle de cours et salle de loisirs. Propriété de la ville de Ghisonaccia, l'aérodrome est géré par une fédération d'associations regroupant toutes les entités actives de l'aérodrome.

Le club

Le club est propriétaire de deux Marianne pour l'école et les VI, d'un ASW 15 et d'un Pégase, la mise en l'air est assurée par un Rallye MS 893. L'entretien courant des machines est assuré bénévolement par les membres sous la tutelle d'un inspecteur GNAV local.



Le climat autorise à voler sans interruption de janvier à décembre, c'est grâce à cet avantage, dans ce



Voler en Corse

Il va de soi que le vol en Corse est avant tout un vol de montagne: thermiques en été comme en hiver et onde lorsque souffle le Mistral qui contourne la dépression du golfe de Gênes. La configuration et la superficie de l'île ne permettent pas de tourner des circuits record, les 300 (ou plus) sont rares et difficiles,



le jeu est néanmoins facilité par des conditions météo souvent très favorables bien que plus complexes que dans les massifs alpins. Reste à apporter un petit bémol à ce tableau idyllique : ces conditions particulières ne per-



mettent quasiment pas le vol de pente comme sur les massifs continentaux et il faut toujours garder à l'esprit que les seules « vaches » possibles sont un des 6 autres aérodromes insulaires.

Conclusion, avec une formidable équipe de responsables et de bénévoles sous la houlette de Patrick Mabut, Président du club, les planeurs du CRVVG continueront sereinement de tracer leurs volutes imaginaires dans l'azur de cette merveilleuse région.

Si ces lignes ont donné des idées à quelques-uns pour leurs prochaines vacances, ils trouveront sur notre site

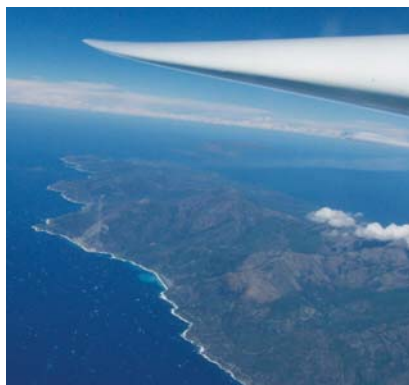
**<http://planeurcorse.free.fr>
toutes les informations et
contacts utiles.**



bassin à faible densité d'une population très dispersée, que la trentaine de membres du CRVVG comptabilise un peu plus de 400 heures de vol annuellement. Il est évident que l'été demeure la période reine. Bénéficiant d'une situation privilégiée au sein d'une zone touristique, à quatre kilomètres de la mer, nous accueillons des vacanciers vélivoles ou stagiaires profitant de leurs congés pour assouvir leur passion pendant que leurs proches goûtent aux activités estivales.

En dehors de cette période de forte activité des mois de juillet et août, nous volons essentiellement les week-ends et jours fériés.

L'encadrement du GRVVG est assuré par deux instructeurs locaux, un instructeur continental de Challes profite de ses vacances sur l'île chaque année pour nous donner un précieux coup de main en période de pointe. Chargés de la formation et du contrôle des vols, ils lâchent ou brevètent 3 ou 4 élèves chaque année. 



L'expérimentation

" PHRASÉOLOGIE PLANEUR

EN VOL CONTRÔLÉ "

commence cet été !



Dans le cadre de son plan pour améliorer l'accès des planeurs à l'espace aérien, l'action de la FFVV forme un triptyque dont chacun des volets est complémentaire : améliorer la formation et la compréhension entre pilotes et contrôleurs, favoriser l'équipement en transpondeurs, généraliser le retour d'expérience avec l'aide du REXEA.

Le REXEA (Retour d'Expérience Espace Aérien) se porte bien. Avec plus de trois cent appréciations portées sur les services de la circulation aérienne l'année dernière, grâce à la collaboration avec la NETCOUPE, nous obtenons une vision globale et très instructive de la manière dont le vol à voile est pris en charge en France. Où l'on apprend que les vélivoles sont globalement très satisfaits du service que leur rendent les contrôleurs, malgré quelques "points noirs" ici et là, probablement dûs à des problèmes conjoncturels. La FFVV travaillera avec la DSNA (Direction des Services de la Navigation Aérienne) et la DIRCAM (Direction de la Circulation Aérienne Militaire) pour trouver des solutions locales. On l'on constate également que le transpondeur est un atout quand il s'agit de négocier une clairance.

L'action visant à favoriser l'équipement des planeurs en transpondeur a deux objectifs : regagner de cette liberté que les reclassements successifs et la complexité croissante de l'espace aérien nous ont fait perdre, et ajouter une couche de sécurité grâce à la visualisation au radar et aux systèmes anticollision TCAS. Il s'agit également de nous adapter à l'évolution rapide de notre mode "communicant", mais bien sûr il ne saurait être question d'imposer le transpondeur à tout le monde : il reste bien des endroits en France où cet équipement coûteux n'est pas très utile. Nous travaillons actuellement à faire simplifier les procédures administratives de l'EASA pour que l'équipement d'un planeur ne soit plus un parcours du combattant.

Enfin, le dernier volet est celui de la formation. Le précieux sésame pour pénétrer les espaces aérien est la clairance, et, comme dans les contes, il faut savoir prononcer la formule magique avec la bonne phraséologie. Pour coopérer, les pilotes et les contrôleurs ont besoin de bien se comprendre. Avant d'autoriser un transit, le contrôleur a besoin de savoir ce que veut faire le pilote, sur quelle trajectoire et combien de temps il va occuper son secteur. Pour que les échanges soient brefs et efficaces, il est donc essen-

tiel que pilotes et contrôleurs utilisent le même langage, or jusqu'à maintenant les manuels de phraséologie officiels ne propose que des termes destinés aux avions : rien pour décrire les spécificités du vol à voile que sont les spirales et le vol plané.

La FFVV a donc proposé à la DSNA d'introduire de nouveaux termes pour aider le pilote à décrire ces phases de vol (voir encadré). Un groupe de travail a planché pendant tout l'hiver sur diverses formules, pour finalement produire un document de phraséologie vélivole. Celui-ci se limite -pour l'instant- au transit en espace aérien contrôlé de classe C et D avec transpondeur : traversée d'une TMA, départ ou arrivée dans une CTR, traversée d'une AWY de classe D au dessus du FL115. Ce qui concerne la circulation d'aérodrome, très différent, et ce qui concerne le vol contrôlé sans transpondeur, qui fait l'objet de protocoles locaux, a été mis de côté.

Le résultat de ce travail sera mis en test dès le 1^{er} août, avec une expérimentation nationale à laquelle tous les pilotes de planeur seront invités à participer. Comment faire ? Simple : téléchargez les documents sur le blog de la Commission Espace Aérien à l'adresse www.ffvvespaceaerien.org, imprégnez vous de cette phraséologie et utilisez là pour demander vos clairances de transit. Enfin, de retour de vol, donnez vos impressions en remplissant un REXEA ou en envoyant un petit message à l'adresse : espace.aerien@ffvv.org

Avez vous été bien compris par le contrôleur ? Avez vous obtenu votre clairance ? La FFVV estime qu'avec une meilleure compréhension mutuelle et une meilleure connaissance des besoins des uns et des autres, la coopération sera plus efficace. Moins de charge de travail, plus de sécurité, un meilleur accès à l'espace aérien : c'est une démarche gagnant-gagnant !



Nicolas Vaunois



Comment décrire mon vol en quelques mots bien choisis

“Spirale” : lorsque le pilote exploite une ascendance dans un espace géographique réduit (3Nm max). La technique utilisée (thermique, dynamique, onde) et la trajectoire (ronds, huit, S) importent peu, du point de vue du contrôle le planeur reste sur place et monte (dans le meilleur des cas).

“Transit en Vol Plané Direct” : utilisé par le pilote qui souhaite aller vite alors qu'il a une bonne réserve d'altitude, ou imposé par le contrôle qui veut accélérer le transit. La trajectoire du planeur sera quasi systématiquement descendante. Accord du pilote nécessaire. On peut dans ce cas évoquer une « route » ou un « cap ».

“Transit en Cheminement” : utilisé par le pilote qui souhaite optimiser le vol et perdre le moins d'altitude possible sur le transit. La trajectoire s'inscrit dans une direction donnée mais il y aura des altérations modérées de cap (30° et 5NM de part et d'autre de l'axe) pour voler dans les ascendances et éviter les descendances. La vitesse moyenne s'en trouve grandement améliorée. La perte d'altitude sera modérée voire parfois nulle. Dans ce cas on n'évoquera pas de « cap » mais une « direction » de vol. Une autorisation de transit « en cheminement » sous entend que le pilote peut éventuellement interrompre la progression pour spiraler, sauf instruction contraire du contrôleur.

Altitudes maxi et mini : le pilote peut toujours limiter sa montée (utilisation des aérofreins) et estimer sa perte d'altitude sur un transit (calcul de finesse). Dans certains cas, il peut maintenir son altitude (attente dans une ascendance). Dans tous les cas, le contrôleur doit demander ses capacités au pilote, et si le pilote constate qu'il ne peut plus respecter le contrat, il doit en informer immédiatement le contrôleur.

Négociation de la clairance initiale

Au premier contact, le pilote se positionne et donne ses intentions :

Position (avec éventuellement l'ajout de “en spirale”, ou “en cheminement”), **direction** (orientation cardinale de type “vers le nord-ouest”), **type de transit** demandé (“vol plané direct” ou “cheminement”) - **altitudes** (tranche exploitée, “entre ... et ...”, ou “plus haut que”, “plus bas que”) - **durée** estimée du transit.

Note : dans les échanges, toujours s'identifier en tant que planeur : “...Planeur F-CD...”

Le contrôleur répond en donnant une autorisation selon le même schéma **Autorisation - Direction - Type de transit - Altitudes**.

Il peut aussi refuser ou en exiger un délai « Restez/Attendez en dehors de la CTR / TMA / AWY, délai estimé à ..., cause ... »

Pour en savoir plus, téléchargez la documentation sur www.ffvvespaceaerien.org

1000 km en vol contrôlé, merci le transpondeur !

Qui a dit que les contrôleurs ne prenaient pas les planeurs ? Le 7 Janvier dernier, Gérard Lherm a démontré le contraire avec un vol de record de 1010 km en aller retour des Cévennes à l'Italie, dont la majeure partie a été réalisée en espace de classe D, en régime de vol contrôlé avec transpondeur. Pour pouvoir atteindre les altitudes

ver au Mont Méjan.

Au passage, transfert avec Marseille info, qui comme Montpellier nous facilite la progression en accordant le FL 165 nécessaire à la traversée du Rhône vers les Alpes tout en survolant en sécurité une couche nuageuse couvrant la vallée. Le contrôle nous demande simplement de rester sur position (heureusement dans le ressaut de Valgorge), le temps de faire passer un IFR au FL 160. Cela ne nous pose pas de problème.



permettant de réaliser ce vol de 9h à 115 km/h de moyenne, il était nécessaire d'obtenir des clairsances successives de la part des approches de Montpellier, Toulouse et du Centre Régional de la Navigation Aérienne Sud-Est (Marseille Info).

Voici ce que raconte gégé sur la traversée de la Vallée du Rhône : “Un + 3 à 4 m/s nous remonte au niveau de vol accordé par le contrôle, et c'est parti pour une belle transition de 80 km en passant par le ressaut du Mont Lozère pour arri-

A 10 h 20 nous nous engageons dans la traversée du Rhône en direction du ressaut de la forêt de Saoul. 1.000 m de perdu dans la jonction, et à peine le temps de ralentir un peu, nous partons pour le Pic de Bure, après être libéré du contrôle, en rentrant dans la LTA des Alpes.”

Une expérience jugée également très intéressante par Sylvie, la contrôleuse de “Marseille Info”, qui a pu suivre ce vol sur son radar d'un bout à l'autre !

La boutique de tous les pilotes et des passionnés d'aviation.

...de nombreux articles à découvrir

Casques, cartographie, bagagerie, carnets de vol, manuels, montres, blousons,...



Tél. 03 87 52 07 76 - www.aeroshoppy.com





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 €



Bientôt
en rupture
de stock

Modèle
homme



Modèle
femme

Polo bleu ou blanc

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

Pièce : 22,00 €

Tailles Polos
et t-shirts,

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



T-shirt Gris

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

Pièce : 17,00 €



Autocollant "3 mouettes"

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



Sac logo

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



pièce : 5,50 €
 les 10 : 50,00 €

Clé USB "bracelet"

Capacité 1Go

pièce : 8,00 €

5 couleurs au choix :



Modèle
homme



Modèle
femme



Porte-Clef

Acier brossé

pièce : 3,00 €

les 10 : 25,00 €



Couleur
noire
rupture
de stock

Stylo bille

Couleur : gris fumé

pièce : 1,50 €

les 10 : 10,00 €

Le point

sur le Diplôme d'Etat Supérieur (DES)



Suite à l'article paru dans le dernier « planeur info », de nombreuses étapes ont été franchies concernant l'organisation du futur DES mention « directeur de structures sportives ».

Sur le plan du montage de la formation.

La définition des contenus, des périodes de formation et des modalités d'organisation matérielles est en cours de finalisation. Le CREPS Sud Est élabore actuellement le dossier d'habilitation à transmettre aux services de l'Etat et recherche les intervenants dans les modules dits « généralistes ». Il a réalisé une plaquette de présentation du dispositif.

La Fédération Française de Vol à Voile organise de son côté les modules dits « spécifiques » qui se dérouleront au CNVV. L'ensemble de la Direction Technique Nationale est mobilisée sur ce projet.



Photo : convention FFVV/CREPS - DE GAUCHE À DROITE : Hervé Perrin, Jean-Emile Rouaux et Jean-Jacques JANNIERE, Directeur du CREPS Sud-Est

Une convention a été signée le 10 mars entre la Fédération Française de Vol à Voile et le CREPS portant sur l'organisation de cette formation, en présence de la plupart des clubs intéressés par le dispositif (cf photo).



Sur le plan des associations candidates pour recevoir un stagiaire DES.

Le nombre de clubs pouvant accueillir un stagiaire DES a été limité à 10 pour des raisons de qualité de suivi des stagiaires. En effet, la formation se déroulant selon le

principe de l'alternance, les stagiaires doivent être accompagnés et leur travail évalué au plus près.

A ce jour, 7 clubs se sont engagés dans le dispositif : Tours, Sisteron, Fayence, Bailleau, Saint Remy, Bordeaux, Vinon.

Plusieurs autres clubs sont en cours de réflexion et les deux places restantes seront déterminées avant l'été.

Avant le 15 octobre (date de l'entrée en formation), ces 10 associations auront été accompagnées par le cabinet conseil « Sport value » qui les aidera à formaliser leur projet de développement. Ce document sera la « feuille de route » du futur stagiaire DES dans le cadre de son travail en alternance.

4 comités régionaux se sont également portés candidats pour accueillir un stagiaire ; ce qui sera compatible avec le nombre maximum de participants à la formation qui est fixé à 14.



Concernant les candidats à la formation.

La plupart des clubs et des comités régionaux ont déjà un salarié ou futur salarié qui candidatera à l'entrée en formation. A ce jour, la formule du contrat de professionnalisation n'a été retenue par aucune association. Les stagiaires seront donc très majoritairement sous contrat à durée indéterminée durant leur formation.

Les dossiers de candidature seront téléchargeables début juillet sur le site du CREPS sud est et de la FFVV. Ils seront à retourner pour la fin du mois d'août.

Les tests de sélection auront lieu les 6 et 7 septembre 2012 au CREPS, à Aix en Provence.

Dans le cas où un candidat présenté par un club ne serait pas retenu par le jury, le club pourra se désister du dispositif ou bien se verra proposer un autre candidat.

En conclusion, il apparaît que cette nouvelle offre de formation, et le dispositif qui l'accompagne au bénéfice des clubs, suscite un intérêt certain dans notre mouvement.

Avant même que les tests de sélection aient eu lieu, la formation au DES semble viable sur le plan quantitatif et correspond à aux besoins exprimés par les employeurs et les professionnels.

Nous vous tiendrons informés de la liste des stagiaires dans le prochain numéro...

Vous souhaitez devenir annonceur dans PLANEUR INFO ?

Réservez dès à présent votre emplacement !

Contact PUB

Thierry BERNARD

email : regieffvv@gmail.com

tél. : 01 47 25 35 25 et 06 77 16 28 59

Prochaine parution
SEPTEMBRE 2012



Julie Santamaria

15 ans a été lâchée
le 28 août 2011
sur ASK 21, elle a été
formée par Bernard Petit
à Bourges.



Simon Levicq

15 ans lâché le 4 juin
2011 à St Romain de
Colbosc, formé par
Alain Bernage
et William Pitte.



Tony Grasset

15 ans a été lâché
le 31 mars 2012, sur Twin
Astir. Il a été formé par
Jean-Louis Chaffenet
à Périgueux.



Emmanuelle Bouquet

16 ans a été lâchée
le 15 janvier 2012
sur ASK 13, elle a été
formée par Michel Trial
à Fayence.



Patrick Le Baillif

59 ans lâché le 3 août
2011 à Argenton sur
Creuse et formé par
Alain Bernage et
William Pitte.



Benoit Miltgen

16 ans a été lâché
le 2 mai 2012, sur
ASK 13. Il a été formé
par Patrick Dumand à
Salon de Provence.



Michel Etienne

49 ans a été breveté
le 17 Janvier 2012 sur
ASK 13. Il a été formé
par Jean Magne
à Fayence.



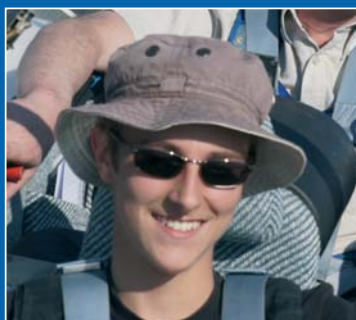
Lucas Mahieu

18 ans, a été lâché le
27 avril 2012 sur ASK 13
et breveté en mai. Il a été
formé à Fayence par Alain
et Christian Bouchardon.



Fabien Zucconi

24 ans a été lâché
sur Alliance par Michel
Szkudlarek le 25 mars
2012 à Valence.



Julien Duboc

16 ans a été breveté le 28 mars.
Il a été formé par Michel Baro et
Jean-Yves Duboc sur Twin Astir 2012
à Condom.



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



info@ffvv.org

Trombin'air

**ATELIER D'ENTRETIEN
DE PARACHUTE SAUVETAGE**

**VENTE - PLIAGE - REPARATION
VOILE ET SAC**

**Parachutes
et pièces
détachés
en stock**

**Atelier
agréé**

**Une expérience
de 30 ans dans le
pliage de parachutes**

Distributeur PARACHUTE DE FRANCE et NATIONAL



**18 rue Saint-Fargeau
75020 PARIS**

**Métro Saint-Fargeau (ligne 3bis)
Métro Télégraphe (ligne 11)
du lundi au jeudi 10 à 18 heures
vendredi de 10 à 13 heures**

Tél.: 01 43 61 93 76 Mob.: 06 07 60 01 75

**www.parachute-proshop.fr
parachuteproshop@orange.fr**



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