

PLANEUR

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



NUMÉRO 38 • 3^e TRIMESTRE 2012

P.6
Nouveautés
2013
licences
assurances

P.17
Champion
du monde
au Texas
Laurent Aboulin

P.20
Voltige
résultats



au sommaire

**2 News****5 Handi-Planeur**

Vol à Voile pour tous à Marcé

**6 Licence découverte et assurances****10 Les 42^{èmes} RVVGEA****12 Parc Nationaux, suite****13 Sécurité, le RexVaV****14 La relation élève/instructeur****15 Le G-Nav, quoi de neuf ?****16 Club, à Mézangers****18 Olympisme et Vol à Voile****24 Voltige, Championnats du Monde à Dubnica en Slovaquie**

28
Trombin'Air

**26**

**Championnats
du monde
au Texas**

20 à 23

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



Jean-Emile Rouaux
Président de la FFVV

Une rentrée dynamique pour la FFVV !

Tout d'abord le renouvellement du contrat des assurances fédérales. Dossier important conditionnant en grande partie le tarif du package licence-assurance.

Le contrat d'assurance global est négocié par l'UFEGA (Union des Fédérations Gestionnaires des Assurances : FFVV, FFPLUM, FFVL FFG, RSA) ce qui nous permet d'émettre un appel d'offre beaucoup plus attractif auprès des compagnies d'assurances. Après plusieurs réunions de négociation nous avons obtenu un résultat satisfaisant qui se traduit par une légère baisse globale.

Précisons que les bons résultats de la FFVV en matière d'accidentologie ont pesé favorablement lors des négociations, effet concret de votre implication pour améliorer le niveau de sécurité de notre activité.



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

Les licences découvertes vont voir le jour le 1er octobre comme nous l'avions annoncé lors de l'AG fédérale. Nous nous devions de proposer une offre permettant un accès souple et progressif à notre activité. Nous devons prendre en compte le désir de jeunes ou moins jeunes qui souhaitent découvrir sans forcément pratiquer ou qui veulent pratiquer mais sans les contraintes d'une formation conduisant au brevet de pilote planeur.

C'est une modification sensible de notre offre mais qui correspond aux aspirations des pratiquants de notre époque. Nous faisons le pari que pour certains d'entre eux la passion du vol l'emportera et débouchera sur une pratique annuelle au sein de nos clubs.

Le Championnat du Monde à Uvalde au Texas restera dans les annales comme un très grand cru avec plusieurs épreuves tournées à près de 160 km/h de moyenne !

Laurent Aboulin porté par une équipe soudée et solidaire a remporté un titre de Champion du Monde en classe Libre.

Bravo Laurent !



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 : Laurent Aboulin)

Design & Impression : Agence Magéral & Associés

Tél. 01 47 25 35 25 • www.mageral.fr

Imprimé en France - Crédit photos : FFVV.

© Tous droits réservés. 09.2012



News



Michel Gracet le président des « vieilles tiges » remettant son prix à Arnaud Chalut et à Faye Riegel.



Bruno Balay et Faye Riegel

Frantz Maillard et Christian Brondel



Les Vieilles Tiges du Groupement Saint-Exupéry s'intéressent au Vol à Voile

Depuis quelques années déjà les Vieilles Tiges du Groupement Antoine de Saint-Exupéry, parallèlement au devoir de mémoire soigneusement entretenue par Paul Mathevet, s'ouvrent sur l'avenir en offrant leur aide à de jeunes pilotes passionnés. Cette aide se concrétise déjà régulièrement envers de jeunes participants au "Tour Aérien des Jeunes Pilotes". Cette grande compétition n'ayant lieu qu'une année sur deux il fallait combler le vide entre deux Tours Aériens. Michel Gracet, ancien vélivole, s'est alors intéressé aux jeunes pilotes de planeur qui font partie eux aussi de la grande famille de l'Aviation.

Et c'est ainsi que lundi 13 août, l'Aérodrome mythique de Challes les Eaux, dont on fêtera en 2013 le centenaire, a été témoin d'une bien sympathique rencontre entre une petite délégation des Vieilles Tiges Groupement Antoine de Saint-Exupéry et de jeunes pilotes passionnés du Vol à Voile.

Cette délégation emmenée par son Président Michel Gracet avait pour mission ce jour là de récompenser cinq jeunes vélivoles méritants qui se sont admirablement comportés lors des épreuves du championnat inter-régional "jeunes" sud-est qui s'est déroulé au Centre National de Vol à Voile de Saint-Auban du 30 juillet au 05 août.

Pour les cinq jeunes représentant la région Rhône-Alpes cette compétition était très importante car sélective à l'accession aux listes "Espoir" de la Fédération Française de Vol à Voile.

Ainsi, c'est en présence de Jean Luc Blanchard, Président du Comité Régional Rhône-Alpin de Vol à Voile et de Bruno Balay, Conseiller technique sportif de la Jeunesse et des Sports Rhône-Alpes, que Michel Gracet a remis un chèque de 400€ destiné à Lucas Delobel du Club d'Habère-Poche en Haute Savoie, vainqueur

haut la main de ce Championnat inter-régional en réalisant une performance puisqu'il a bouclé le dernier circuit imposé à la vitesse de 121 km/h de moyenne. Il ne pouvait recevoir lui-même sa récompense étant déjà engagé aux Championnat de France "classe Club" à Romorantin.

C'était ensuite au tour d'Arnaud Chalut, lui aussi du Club d'Habère-Poche de recevoir un chèque de 300€ pour sa seconde place (hors classement sélectif puisqu'en entraînement biplace), puis Philippe Eymard du Centre Savoyard de Vol à Voile Alpin de Challes les Eaux se voyait remettre également la même somme pour son classement à la deuxième place sélective.

Faye Riegel du Club d'Habère-Poche s'est classée dixième mais a reçu la même récompense que ses équipiers.

Franz Maillard du CSVVA de Challes les Eaux, le cinquième représentant de notre région dans cette compétition s'est quant à lui classé... dernier. Cette dernière place lui a rapporté malgré tout un chèque de 300€ pour deux raisons : face aux planeurs modernes tels que ASW20, DG1000, PEGASE, et autres JANUS, il a concouru sur un bon vieux KA6 des années 70 ce qui en soit est honorable ! et Franz travaille chez Christian Brondel constructeur de planeurs...

Au cours de cette remise de récompense, les Vieilles Tiges présentes ont pu constater et apprécier la motivation, le sérieux et la passion qui animent ces jeunes ainsi que la compétence sans faille de leur encadrement.

Bien évidemment, un tel moment de bonheur aéronautique ne pouvait se terminer que par un pot de l'amitié et devant une assiette bien garnie servie à la cantine du terrain ! Moment de convivialité gentiment offert par le Comité Régional représenté par son président Jean-Luc Blanchard et la FFVV représenté par Bruno Balay.

Rendez-vous est pris pour 2014, les Vieilles Tiges reviendront rendre visite aux Voiliers du ciel !

Ca fait plus de 10 ans que le C42 remorque en Allemagne dans plus de 24 clubs planeurs ! aucun autre constructeur ne peut se comparer à Ikarus dans ce domaine

...et rapport qualité/prix , c'est vraiment le meilleur !

100% qualité germanique entièrement fabriqué et assemblé en ALLEMAGNE sur la base de Mengen.

D.K.L. AirLight

www.dklairlight.com
info@dklairlight.com
Tél.: 06 09 67 68 69

**à partir de
66.533 € TTC
prêt à remorquer !**

**Avec : Hélice tri-pale Kiev,
Freins Beringer. Volets électriques
radio Filser ATR 833, Vario,
Horodateur, Practical Package.**

Le Challenge Saint-Louis à La Roche sur Yon

La section sportive vol à voile propose aux élèves préparant un bac à St Louis, de se former au vol sur planeur.

- Accéder à des parcours de formation dans le domaine de l'aéronautique
- Découvrir et évoluer dans l'espace aérien en toute sécurité

La section vol à voile est ouverte à 12 jeunes, qui pratiqueront l'activité (théorie et pratique), à raison de 6 heures d'enseignement par semaine.

Section Vol à Voile

Challenge Saint Louis



Les objectifs 2013 :

- Voler en planeur duo et solo, former au BIA (Brevet d'Initiation Aéronautique)
- Former au BPP (Brevet Pilote Planeur) avec certification dès la fin de l'année
- Créer une ambiance positive, un esprit de collaboration et d'initiative.

Nos lieux de pratiques :

- L'aérodrome René Couzinet - Les Ajoncs La Roche sur Yon (85)
- Lycée St Louis - 104 rue Pierre Brossolette La Roche sur Yon (85)



Conditions d'admission :

- Avoir 16 ans au cours de l'année scolaire 2012-2013.
- Faire une photocopie des 2 derniers bulletins scolaires.
- Réaliser une lettre de motivation, support d'un entretien ultérieur avec les responsables de la section.

Les dossiers de candidature sont à retirer sur le site de St Louis : www.lycee-st-louis.com

Contacts :

Julie Coutant / Didier Piveteau
Mail : julie.coutant@lycee-st-louis.com

Lycée Saint Louis
104 rue Pierre Brossolette
BP 299
85007 La Roche sur Yon Cedex
www.lycee-st-louis.com



News



Activité Marianne FCVVO et Stage à Ussel Thalamy

Après une année de travaux et la participation des vélivoles de la région, le Marianne FCVVO, Z104 a repris du service le 7 juillet pour son premier vol « civilisé ». Il a effectué depuis une trentaine d'heures de vol.

Avec ce Marianne nous avons organisé un stage à Ussel Thalamy

pour promouvoir le vol à voile en Corrèze. Dix vélivoles de la région ont animé ce stage avec trois planeurs, un Pégase, un Janus CM et le Marianne.

Des membres de l'aéroclub d'Ussel et des pilotes ULM ont pu goûter les plaisirs du pilotage planeur.

Des vols sur la chaîne des Puys, dont le Sancy situé à 30 km ont été réalisés grâce à des conditions météo favorables. Ce sont 49 heures de vol réalisées avec 73 treuillées pendant la semaine.

Actualités ALSA Limoges.

La FFVV au salon de l'ULM de Blois 2012

Comme en 2011, la FFVV a tenu un stand durant le 32ème Festival International de l'Aviation Ultra Légère de Blois les 1er et 2 septembre 2012.



Avec l'aide d'animateurs venus des clubs de Buno-Bonnevaux, Chartres, Coulommiers et Issoudun, la Fédération a mis en œuvre le simulateur de la région Ile-de-France durant les 2 jours du salon. Accueillant une centaine de visiteurs, les animateurs ont fait découvrir le vol sans moteur aux « ULMistes » curieux et intéressés par cette autre façon de voler.

Ce fut aussi l'occasion pour la FFVV de parfaire ses relations avec les dirigeants de l'aviation ultralégère, d'autant plus que le remorquage de planeur par ULM est désormais une réalité quotidienne dans plusieurs clubs.





© Yves le Mao

Handiplaneur, le vol à voile accessible pour tous à Marcé.



© Yves le Mao

Le 16 juin dernier l'Association Sportive de Vol à Voile d'Angers, en partenariat avec Harmonie Mutuelles et Harmonie Médical Service, a organisé une journée dédiée à la découverte du planeur pour les personnes handicapées. Le club a en effet pour projet de développer la pratique de l'handiplaneur notamment via l'équipement d'un ASK21 avec malonnier.

Laurent Mourier, président du club des Planeurs d'Ille et Vilaine, ainsi qu'Antoine Motillon, instructeur à Beynes, tous deux en fauteuil ont fait le déplacement afin de faire part de leur expérience. Pour cette occasion, le club de Beynes a prêté un ASK21 équipé malonnier avant et arrière et a participé bénévolement à cette opération.

Lors de cette journée, l'ASVV a accueilli 70 personnes dont 18 en fauteuil ou béquilles qui ont pu goûter aux joies du vol plané. Plusieurs associations étaient présentes dont le Comité départemental Handisport et Handisport Angers.

Malgré une météo annoncée peu clémente et une matinée sous des trombes d'eau, de beaux cumulus sont apparus en début d'après-midi et ont permis de faire de cette journée un moment inoubliable, marqué par un passage de la Patrouille de France.

// Inès Poppe

© Victor Blin



RAND-KAR

Le Vol Ultra Léger

N'emportez pas des kilos,
embarquez de l'énergie !

Randkar, LE spécialiste de la batterie ultra-légère

Super B
démarrage
850 g. pour
un 912

Super B d'énergie

N'emportez pas des kilos,
embarquez de la puissance !

D-Motor 57 kg.
injection 4 temps
95 cv.

Volez... avec émotion !
le Sensation 912

68 000 € TTC
prêt à voler

278 kg

Il faudrait être fou...
pour dépenser plus !

Canal de la Martiniere 44320 FROSSAY / France
Tel +33 2 40 64 21 66 Fax +33 2 40 64 15 22
email : contact@randkar.fr www.randkar.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

Licences FFVV 2.0



Nouvelles licences, nouveaux formats, adieu "4D", la FFVV modernise l'administration des licences. Avec, à la clef, de nouvelles fonctionnalités pour vos dirigeants : accès à distance depuis n'importe quel media connecté à la toile, gestion des licencies en temps réel, comptabilité FFVV automatisée, mailing aux membres, et beaucoup d'outils en développement.

Pour vous licenciés, ce sera également une nouvelle procédure d'adhésion avec confirmation par email du détail de la souscription retenue, informations sur les conditions générales de votre couverture d'assurance, et bientôt création de profils de licenciés pour mieux répondre à vos attentes.

Tout Internet ? Oui, mais, en cas de soucis, le format papier (à valeur temporaire) reste là pour les clubs non connectés ou la panne de réseau. Toutes les licences seront prises via ce système Internet (la carte VI restera la seule exception) et le licencié à

l'année recevra également sa carte de membre FFVV de pilote de planeur.

Enfin, le chantier des notes fédérales va bientôt s'ouvrir : vous les retrouverez, à terme, sous forme de wiki interactif de façon à optimiser l'information qui vous intéresse. N'hésitez pas à faire remonter à la FFVV vos remarques au Groupe de Travail Informatique et très bonne saison 2013 !

Remerciements aux clubs qui ont testé le système et à Christophe Moreau pour sa genèse. //

Nouveaux contrats signés pour 4 ans.

Avec la souscription de votre licence fédérale, la FFVV vous propose pour 2013.

Nouvelles compagnies :

CATLIN, assureur Responsabilité Civile (RC) aéronefs, RC terrestre, RC dirigeants.

CHUBB, assureur Individuelle Accident (IA), Frais médicaux et thérapie (garanties optionnelle).

EUROP ASSISTANCE, Assistance Rapatriement (AR) (garantie optionnelle).

PROTEXIA, assureur Protection Juridique (PJ).

Vous retrouverez l'intégralité des contrats, notes d'information et formulaires en consultation ou téléchargement sur le site de la FFVV à l'adresse suivante : www.ffvv.org/assurances

L'assurance est une affaire personnelle ! Ne laissez personne prendre la décision à votre place !

Prenez le temps de vérifier ce pour quoi vous êtes garanti, cela vous suffit-il ?

Vérifier vos coordonnées, adresse postale, adresse email, le bénéficiaire ou les bénéficiaires que vous souhaitez.

Toutes ces indications sont importantes pour recevoir les informations fédérales (attestations, Planeur Info, etc).



Spécialiste de protection d'Aéronef nous réalisons des Housses Planeur

fabriquées en France



Tissu ECOLIGHT PLUS

Plus performant, pour les housses "All Weathers"

NEW

Tissu ECO-MEMBRANE

Les housses qui respirent en poses occasionnelles et protections dans les hangars.



Protections matelassées pour les Saumons d'ailes et Winglets.

Protégez-le !



Aerobache protège > Verrière, Pare Brise et cellule de la pluie, petite grêle, du vent, des UV et des rayures.

www.aerobache.com

AEROBACHE
lieu dit Muriliccio - route de Radica
20167 AFA / FRANCE

Email : info@aerobache.com
Tél. Atelier : 04 95 21 83 15
Portable : 06 09 95 12 40



La licence « découverte » en questions

Au 1^{er} octobre, une nouvelle licence fait son apparition pour proposer une entrée dans le vol à voile en « souplesse ». Qui dit nouveaux produits dit nouveaux contenus et la FFVV propose ainsi de former des animateurs à accompagner ces nouveaux licenciés avant de passer le relais aux instructeurs. Vous trouverez ci-dessous les réponses aux principales questions que vous vous posez à ce sujet et qui vous inciteront peut-être à participer à la promotion de votre passion.



Une nouvelle licence pourquoi ?

Entre le VI et la licence courte ou longue durée, il manquait un chaînon pour toutes les personnes qui veulent goûter à l'activité avant de se lancer ou bien qui recherchent plus de souplesse par manque de moyens (temps, argent,...). D'autres peuvent simplement souhaiter pratiquer le vol à voile comme un loisir ponctuel sans nécessairement souhaiter devenir pilote breveté. Certains désirent également participer réellement à « l'activité sol » du club et voler de temps en temps de manière accompagnée.

Une licence pour combien de jours et pour quelle durée ?

Une licence 3 jours et une licence 6 jours non consécutifs seront désormais disponibles.

Le maître mot est « souplesse », donc il est créé un produit d'appel de 3 journées de vol à utiliser dans l'année. On peut en souscrire 2 par an (donc 6 jours de vol au total) et il sera possible de changer de club (3 jours pour le 1^{er} et 3 jours pour le second) si on est mobile dans la saison, une sorte de « vélitourisme » !

La licence « 6 jours » se réalise par contre dans le même club.



Quels types de pratiques proposer avec ces nouvelles licences ?

Cette licence n'autorise que le vol en double commande mais paraît particulièrement adaptée pour proposer :

- aux jeunes, (actions Vu Du Ciel) de découvrir les 1ères journées de vol, l'ambiance, l'entretien des machines, l'activité dans sa globalité et se sentir membre dès le 1^{er} contact ;
- aux comités d'entreprise et offices de tourisme, des formules souples permettant de découvrir l'activité et/ou la région par la voie aérienne,
- aux personnes hésitantes, une formule d'accès « douce » qui, si elle leur donne satisfaction, les mène droit vers une licence annuelle ;
- ...et d'autres déclinaisons qui émergeront sans aucun doute !



Quels tarifs pour cette licence et quelles garanties d'assurance ?

	3 jours (renouvelable 1 fois)	6 jours	Garanties d'assurance
Tarifs	17€	26€	RC sol et vol + IA à capital de 16 000€

RC= responsabilité civile IA= individuelle accident

Nota : avec la RC sol annuelle, tout licencié découverte peut activement participer à la vie du club en étant couvert pour les dommages occasionnés accidentellement, un vrai plus !

En souscrivant une licence annuelle, le prix de la licence découverte est entièrement déduit !



Dans quelles conditions se passeront les vols ?

Les licenciés « découvertes » sont accompagnés par des pilotes VI (préalablement formés "animateurs découverte") durant les deux premiers jours puis par des instructeurs. Le rôle de l'animateur « découverte » est de faire découvrir, de donner l'envie de poursuivre, mais il ne délivre pas d'acte de formation. Cela donnera de la souplesse pour l'organisation du club et une vraie valeur ajoutée : on goûte, on s'accoutume puis on s'initie au pilotage avec des progrès rapides grâce aux premiers vols !



Comment intégrer ces nouvelles licences dans nos clubs ?



La FFVV fournit aux clubs des documents de promotion de l'activité et de suivi des nouveaux licenciés :

- des « flyers » que vous pourrez disposer dans les offices de tourisme ou des sports, comités d'entreprises etc... pour rendre « visible » l'activité ;
- des « livrets de découverte du vol en planeur » qui présentent notre sport, à remettre aux personnes qui passent au club ou après un VI concluant ;

→ le « passeport découverte » personnalisé que vous délivrez au nouveau licencié « découverte » afin qu'il suive son activité et envisage de continuer.



 Je veux participer à promouvoir le vol à voile au travers de ces nouvelles licences, mais comment ?

Etre pilote de VI et formé "animateur découverte" est indispensable pour faire partager la passion du vol mais on peut être "animateur découverte" sans être pilote vol d'initiation, dans ce cas, seules les activités "sol" seront réalisables : présenter l'activité, le club... initier au simulateur...

La FFVV propose donc des formations d'« animateurs découverte» dans toute la France. Celles-ci traiteront des différents aspects à connaître pour faire apprécier le vol à voile à tout licencié « découverte » : présenter son club, les règles de sécurité au sol comme en vol, maîtriser l'informatique « licences », initier au simulateur, proposer un contenu adapté

à la demande du licencié,... pour donner envie de continuer ! Vous repartirez avec des supports de communication pour proposer à votre club une nouvelle pratique pour de nouveaux licenciés.

Deux conditions pour y participer : avoir envie de transmettre sa passion et être mandaté par son club ! Et peut-être que cette formation suscitera l'envie de devenir instructeur par la suite !

Rendez vous dès Octobre prochain pour les premières sessions. Elles seront en priorité réservées aux Chef-Pilote et instructeurs qui ensuite pourront former les animateurs dans leurs clubs respectifs, ceci afin de démultiplier et être opérationnels pour la saison prochaine.

Dates des formations-Animateur 2012

Régions	Dates	Lieux	Formateurs	Contact
Pays de la Loire	20 et 21 octobre	Angers	M. Jacquemin	06 25 14 12 94
Pays de la Loire	3 et 4 novembre	Roche/Yon	M. Jacquemin	06 25 14 12 94
Poitou Charentes	24 et 25 novembre	Saintes	M. Jacquemin	06 25 14 12 94
PACA	17 et 18 novembre	CNW	JP Varnier	06 08 78 05 65
PACA/Languedoc	15 et 16 décembre	Saint Remy	JP Varnier	06 08 78 05 65
Midi Pyrénées	24 et 25 novembre	Toulouse	N.Bravo/E.Mensan	06 85 66 49 58
Aquitaine	1 et 2 décembre	Bordeaux	N.Bravo/E.Mensan	06 85 66 49 58
Rhone Alpes	15 et 16 décembre	Challes	B.Balay/M. Morin	06 49 34 72 37
Rhone Alpes	12 et 13 janvier	Lyon	B.Balay/M. Morin	06 49 34 72 37
Bretagne	1 et 2 décembre	St Sulpice des Landes	S Esnault	06 77 80 34 92
Centre	1 et 2 décembre	Issoudun	L Esteban	06 25 28 23 95
Lorraine	17 et 18 novembre	Nancy	P.Prudhomme/JDViriot	06 03 88 76 67
Alsace	24 et 25 novembre	Colmar	P.Prudhomme/JDViriot	06 03 88 76 67
Bourgogne	13 et 14 octobre	sud Bourgogne	C Legrain	06 75 33 55 21
Bourgogne	27 et 28 octobre	nord Bourgogne	C Legrain	06 75 33 55 21

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

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

Gros stock disponible

Livraison dans toute la France

www.remorquesdumidi.com

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

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,...





42^e RVVGEA

La 42^e édition des Rencontres de Vol à Voile des Grandes Ecoles Aéronautiques s'est déroulée à l'aérodrome d'Auch du 17 au 20 mai. Cette année encore, cet événement a été un succès pour les participants comme pour les organisateurs.

Organisées par un groupe d'étudiants de l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile de Toulouse, les RVVGEA ont été l'occasion pour une soixantaine de pilotes étudiants de se rencontrer pour le partage de la passion de voler, mais aussi d'échanger sur le milieu aéronautique à travers des conférences sur différents sujets : la formation dans le Vol à Voile (devenir instructeur, faire de la compétition) ; la sécurité ; le développement de l'activité vélivole et les liens avec les métiers de l'aérien par des présentations dans des lycées (actions « Vu du Ciel »).

Un groupe d'étudiants de l'Akafleig de Stuttgart a également présenté les prototypes de planeurs conçus et construits par leurs soins. La venue des pilotes allemands lors des deux dernières éditions des RVVGEA a permis de montrer l'intérêt de la dimension technique qui peut être apportée aux Rencontres notamment pour renforcer l'attrait d'entreprises partenaires.

Lors de ces quatre jours, la météo n'était pas des plus clémentes. Cela ne nous a pas empêché d'effectuer plus de 200 vols sur 17 planeurs différents. L'ambiance conviviale traditionnelle des RVVGEA a également ravi les participants.

Nous tenons à remercier les différents acteurs de ces 42^e Rencontres : le Centre Vélivole d'Auch (CVA), le Conseil Général du Gers, Dassault Aviation l'Armée de l'Air et bien entendu la FFVV.



L'Equipe RVVGEA 2012

Renaud Bunel (Président)
Dimitri Brosse (Trésorier)
David Phu (Secrétaire)
Guillaume Bataillard
Thomas Vermesch
Guillaume Fauchart



PILOTE D'HÉLICOPTÈRE
INSTRUCTEUR AU SOL
DU PERSONNEL NAVIGANT
MAINTENANCER AÉRONAUTIQUE
CONTROLEUR AÉRIEN
MÉTÉOROLOGISTE

VOUS REJOIGNEZ
L'AVIATION LÉGÈRE
DE L'ARMEE DE TERRE ?

DEVENEZ
VOUSMEME
.COM



► N°Azur 32 40 dites "armée de terre"

PRIX APPEL LOCAL

Envoyez armée de terre au 53 321

0.20 € PAR SMS • COÛT ÉVENTUEL OPÉRATEUR

suite Parcs Nationaux ...



Depuis la parution du dernier « planeur info », les parcs du Mercantour et des Ecrins ont pris chacun un arrêté ayant pour objet le survol non motorisé en vol à voile. Ceux-ci sont consultables sur Le Blog de la Commission Espace Aérien et Parcs Nationaux ainsi que sur les sites des parcs concernés.

→ <http://www.ffvvvespaceaerien.org>

→ <http://parcs.ffvv.org>

Rappel du contexte :

Une modification de la loi qui impose aux parcs des concertations avec les usagers

L'occasion d'agir sur les arrêtés

Renouer un dialogue et se positionner comme acteur responsable

Depuis ce printemps, plusieurs réunions ont permis de construire un dialogue fructueux avec les représentants des parcs de l'arc alpin. La FFVV entendant adopter une attitude d'ouverture et d'échanges s'appuyant sur les principes suivants :

- Marquer si nécessaire ses désaccords et affirmer ses souhaits d'évolution de la réglementation (comparaison avec le vol libre)
- Garder une démarche constructive et se positionner comme acteur de la protection de l'environnement en tant qu'usager responsable
- Programmer et entreprendre des actions pédagogiques communes avec les parcs
- Ne pas s'opposer systématiquement à la réglementation mais obtenir un moratoire sur les infractions et faire évoluer les arrêtés

Certains arrêtés présentent de réelles avancées pour le vélivole, pour d'autres, des échanges complémentaires devront avoir lieu avant de signer les conventions.

Quelle est la situation en cette fin d'été :

Le parc de la Vanoise :

L'arrêté en vigueur date de 2011. Les phases de concertation se terminent, ainsi la FFVV a fait une proposition de charte ayant l'avantage d'autoriser implicitement le Vol à Voile dans le parc (dans les mêmes termes que pour le vol libre).

→ En ce qui concerne l'arrêté, nous ferons mention à la DSAC des secteurs supplémentaires permettant aux vélivoles de transiter. L'objet des futures discussions avec le parc permettant de délimiter des zones supplémentaires nécessaires au transit vers l'Italie et la Suisse (passages des cols du Carro et de l'Iseran).

Le parc des Ecrins :

L'arrêté pris en juillet impose certaines restrictions qui ne permettent pas à la FFVV de signer une convention avec la direction du parc. De nouveaux contacts sont envisagés afin de permettre un aménagement des dispositions actuelles. En l'état, la FFVV ne signera pas la convention de partenariat.



Arrêté du directeur n°2012-01 Annexe 2 : détail de la zone de survol autorisée pour le Vol à Voile

Légende

Zone autorisée survol vol à voile
Limite de la zone cœur du Parc national

Le parc du Mercantour :

Comme il a été mentionné au début de cet article, un arrêté vient d'être publié. Les pilotes des clubs de Fayence et environnements ont été consultés. Un consensus acceptable a été trouvé pour les zones de la vallée d'Allos se trouvant dans le parc (zones du lac d'Allos, du Pelat et des accès à Barcelonnette). Néanmoins, à la demande du club de Fayence, la FFVV souhaite étendre les dérogations actuelles à l'Est du Col du Talon. La FFVV signera la convention de partenariat.

Le parc des Pyrénées et des Cévennes :

Les délégués nommés par les Comités Régionaux concernés collaborent efficacement à élaborer des conventions acceptables par le mouvement vélivole. Ils sont assistés, en cas de besoin, par la Commission « Espace-Aérien »

On le voit bien, c'est une surface conséquente et impactant de nombreuses zones survolées par nos pilotes dont il s'agit. Les parcs sont des zones protégées dont le vélivole doit respecter la réglementation. Mais le contexte actuel est favorable à la signature de convention permettant de trouver des aménagements. Sachons les obtenir dans un esprit de dialogue et de responsabilité. Le dossier est loin d'être « bouclé », car il faudra également se pencher sur la situation des parcs régionaux !

Le pilote de Vol à Voile doit être perçu comme un acteur responsable de la protection de l'environnement. Outre l'image de notre sport, c'est la garantie de préservation de notre espace de liberté qui est en jeu.



/// Hervé Perrin
Directeur Technique National

Avez-vous vu ce RexVav sur le site dédié à la sécurité ?

Description ↗

Phase de début de treuillage en K8 d'un jeune lâché.

Le planeur a été embarqué par l'accélération.

En moins de 3 secondes le K8 s'est retrouvé à 30m du sol dans une position presque verticale (angle de plus de 85°).

La sécurité du crochet s'est déclenchée immédiatement vu l'angle, et le câble s'est décroché, laissant le K8 en position verticale nez vers le ciel à 30m du sol, presque au-dessus du seuil de piste.

Le pilote a eu le bon réflexe appris lors de sa formation, manche au tableau et reprise rapide de l'assiette de référence, puis sortie des AF et posé devant, très bien posé. Aucun dégâts corporel ou matériel, mais le pilote a été choqué.

La vitesse de décrochage faible du K8 et le bon réflexe du pilote ont permis d'éviter l'accident.



Commentaires ↗

Le pilote s'était fait surprendre par l'accélération du K8, étant habitué à faire du K13.

Il avait fait sa formation sur ASK13, et le pilotage d'un K8 en treuil est vraiment très différent, il ne faut pas considérer le K8 comme un K13 monoplace, les réactions en treuillée sont vraiment différentes.

Il est reparti sans tarder pour un second vol après un debriefing complet par son instructeur.

Côté treuil, le treuillard a bien respecté la vitesse de treuillage d'un K8.

Enseignement ↗

Il a été demandé à tous les instructeurs du club de faire un briefing complet et adapté à tous les pilotes de K8, en demandant aux instructeurs de faire eux-mêmes du K8 afin de bien expliquer le comportement de ce planeur en treuil, surtout par rapport à un K13.



Cet incident extrait de la liste des REXVaV et consultable sur le site dédié à la sécurité fait froid dans le dos ! Well done au jeune lâché pour la récupération de la situation.

Nous avons à déplorer cette année, 5 accidents lors de la phase d'envol par treuil. Deux accidents ayant entraîné une casse grave du planeur ont eu lieu en biplace dont l'un des occupants a été gravement blessé.

Nos amis Anglais ont lancé the « Save Winch Launch Initiative » (<http://www.gilding.co.uk/bgainfo/safety/safewinchlaunching.htm>) depuis six ans avec succès et nous leur avons emboîté le pas depuis 2010 avec la rédaction du « Livret du lancement des planeurs au treuil », la formation subventionnée de treuilleurs dans les clubs demandeurs ainsi que le soutien humain et matériel de la commission treuil lors des phases d'évaluation et mise en place de nouveaux matériels dans les associations.

« Le livret du lancement des planeurs au treuil » transmis à l'été 2010 à tous les clubs et distribué à de maintes occasions est consultable dans toutes les associations utilisant le treuil. Bien évidemment en fonction de votre matériel et de l'environnement particuliers, il doit servir de document de base à cette activité et permettre la sécurité de l'envol.

Nous ne pouvons que vous inviter encore à consulter les REXVaV à votre disposition : ils évoquent l'importance de faire avant le décollage un CRIS sérieux, de larguer dès qu'une aile touche quelque soit les circonstances et la vitesse et qu'il ne sert à rien de tirer trop fort au décollage, au contraire... Ayons à l'esprit la nécessité de respecter le basique, les fondamentaux et le besoin de faire voler le planeur avant tout.

Voici un extrait de la dernière lettre adressée par le Pdt de la FFVV à toutes les associations :

« Je vous rappelle la nécessité de faire la promotion du REX vol à voile parmi vos pilotes. Ces retours d'expérience anonymes permettent de partager les expériences qui se terminent bien pour peut-être éviter un jour qu'elles se terminent plus mal. S'habituer à partager les expériences c'est aussi engager un changement des mentalités où l'erreur ne sera plus montrée du doigt mais considérée comme une valeur ajoutée à sa propre expérience. Incitons nos chef-pilotes, nos instructeurs à faire la promotion de cet outil qui fonctionne bien puisque près d'une centaine de REX ont été déposés depuis sa création en 2010. »

**Nous vous rappelons le lien pour accéder au site dédié à la Sécurité aérienne dont le mot de passe est :
aspres ou ASPRES**

→ <http://www.isimages.com/ffvvsec>

transmettez le à vos proches, faites en la promotion, utilisez le pour les briefings et soyez proactifs en matière de sécurité afin de profiter encore plus de vos vols.

Bons décollages au treuil mais en sécurité, la Commission sécurité vous remercie.

La Commission sécurité 



/// La relation élève instructeur



Quel élève pilote n'a jamais trouvé le temps un peu long pendant sa formation initiale ou sa formation campagne ? Oui beaucoup d'entre vous se reconnaîtront. La méthode d'enseignement du pilotage est efficace et donne satisfaction à la plupart des élèves pilotes ; c'est du moins ce que nous apprend une enquête réalisée à Bailleau fin 2011. C'est dans le suivi de la progression de l'élève qu'il convient d'apporter quelques améliorations. Cet article ne prétend pas offrir de solution universelle mais peut vous aider à progresser mieux et donc plus rapidement.

Il est une évidence que la société de consommation nous a fait négliger, la transmission d'un savoir ou d'une compétence, en l'occurrence le pilotage d'un planeur, est le résultat du travail d'un couple : l'élève et l'instructeur. Ces deux catégories de vélivoles se connaissent-elles vraiment ? Si les instructeurs connaissent les élèves, la réciproque n'est pas vraie lorsque l'on découvre un club et une pratique.

L'instructeur a appris au cours de sa formation à transmettre la technique du pilotage. Il connaît les problématiques des élèves et avec l'expérience, il est capable de mettre en confiance et de faire progresser son élève. L'élève pilote est en règle générale un nouvel adhérent dans un club et dans une discipline qu'il ne connaît pas encore. Autrement dit, il ne sait pas avant qu'on lui ait expliqué le fonctionnement du club qu'il va devoir voler avec plusieurs instructeurs bénévoles.

Le bénévolat permet à chaque pilote qui a l'envie de devenir instructeur de partager son expérience et sa passion. Le mode de fonctionnement des clubs basé sur le bénévolat permet aussi de proposer des tarifs relativement abordables, du moins au regard de la plupart des écoles de pilotage qui fonctionnent avec des salariés. Mais un instructeur bénévole ne peut être disponible à 100 % de son temps libre. Mêmes les plus passionnés ont des impératifs familiaux ou professionnels qui ne sont pas compatibles avec une prestation de service.

Les élèves pilotes qui se sont exprimés sur le sujet souhaitent avoir un instructeur référent, en qui ils

ont confiance et qui suivra tout particulièrement leur progression, même s'il ne vole pas toujours avec lui. Mais la confiance et le dialogue ne se décrètent pas. Les relations humaines font qu'un couple élève instructeur ne fonctionne pas si les tempéraments sont incompatibles.

Seconde évidence, les élèves les plus motivés parviennent toujours plus rapidement au lâché et au brevet. Etre motivé c'est bien, le faire savoir c'est mieux. Votre instructeur aura forcément plus de plaisir à suivre un élève motivé et qui manifeste son intérêt. A vous aussi de trouver rapidement l'instructeur avec qui vous voulez faire l'essentiel de votre formation.

En résumé pour progresser vite et bien :

1. Trouvez l'instructeur qui suivra votre parcours
2. Echangez avec lui sur vos objectifs et les prochaines possibilités de vols
3. Faites-vous plaisir et au moins une fois demandez à faire un vol en circuit, pas pour apprendre mais pour vous donner une idée de ce qui est à votre portée après quelques mois de pratique.

Bons vols !

Thierry Nauleau

Nauleau Sport



G-NAV, quoi de neuf ?

Parmi les avancées récentes en matière d'élargissement de ses prérogatives, le G-NAV est depuis Janvier 2012 habilité à « franciser » les aéronefs EASA sous autres immatriculations européennes.

Une vingtaine d'aéronefs en Delta ont ainsi été ré-immatriculés en Fox-Charlie depuis début 2012. Autre avancée significative : le G-NAV est depuis le 26 juillet 2012 le premier organisme autre que l'OSAC à pouvoir renouveler les Certificats de Navigabilité des aéronefs sous statut national (CDN, CDNS, CDNR, CNSK, CNRA, CNRAC).

La francisation des planeurs : conséquence de l'absence de licence européenne de mécanicien

Les lenteurs d'uniformisation des règlements au sein de l'Europe sont parfois préjudiciables à notre fonctionnement. C'est ainsi le cas pour les habilitations à entretenir les planeurs et moto-planeurs. En effet, comme la licence européenne adaptée à ces aéronefs ne paraîtra qu'au-delà de 2015, pour l'instant, seules les LNMA délivrées par la DGAC permettent d'entretenir (et surtout de délivrer l'APRS) à l'issue d'une opération d'entretien. Le seul hic est que la LNMA n'autorise à intervenir que sur les planeurs en Fox-Charlie. C'est la raison qui pousse nombre de nos adhérents possesseurs de machine en Delta par exemple, à demander leur francisation. Le G-NAV répond à de telles demandes en désignant un PEN pour assister l'adhérent dans toutes les démarches requises et émettre la recommandation nécessaire pour délivrer le certificat d'immatriculation en Fox-Charlie ainsi que le nouveau certificat de navigabilité.

Si vous souhaitez franciser votre planeur, contacter Catherine Chavanel au 04 92 35 68 84 ou par mail à : secretariat@g-nav.org.

Les planeurs orphelins sont désormais aussi traités par le G-NAV

Le G-NAV n'aurait pas atteint ses objectifs en ne traitant que les aéronefs sous juridiction EASA et en ignorant les aéronefs sous juridiction française dont font partie notamment les aéronefs orphelins sur lesquels nombre d'entre nous ont appris à piloter (Bijave, Squale, Nord 1300, etc.). Le défi à relever a été encore plus important du fait de l'absence de textes de lois permettant à un organisme autre que l'Etat (ou l'OSAC) de procéder à cette activité. Ce n'est qu'après de nombreuses interventions et grâce à l'image positive de notre travail qu'un arrêté ouvrant la voie a été élaboré et publié au JO du 16 janvier 2012. Un travail considérable a ensuite été nécessaire pour mettre au point et faire approuver nos procédures qui ont reçu l'aval de la DGAC le 26 juillet 2012. Désormais, le G-NAV offre donc la pos-

sibilité de renouveler les CDN de ces aéronefs dans les mêmes conditions que les aéronefs EASA.

Amis vélivoles qui possédez des machines de l'Annexe II, rejoignez le G-NAV en remplissant dès à présent une convention d'adhésion, téléchargeable à l'onglet « téléchargements » du site.

C. Malavergne

Tableau des catégories d'aéronefs OACI et non OACI renouvelables par le G-NAV

STATUT AERONEF	REGIME DE NAVIGABILITE	TITRE RENOUVELE PAR LE G-NAV	AUTORITE FINALE
OACI	CDN, CDNS France	Carton CDN	DGAC via OSAC
	CDN EASA (CDN ou RCDN)	CEN EASA	EASA
NON OACI	LP EASA	Recommandation	DGAC
	CDNR		
	CNRA	Carton CDN	DGAC via OSAC
	CNRAC		
	CNSK		

nouveaux kits complets pour Pégase et ASW20

gain en poids et sécurité

limiteur de pression anti-blocage

EASA Part 21G - APDOA

contact@beringer-aero.com

Tél.: (+33) 492 201 619

Planeur Passion à Mézangers...

**bienvenue
dans le petit monde
de la vélisurface.**



Mézangers est situé en Mayenne à 55 kms à l'ouest du Mans et à 30 kms à l'est de Laval, à proximité immédiate de la ville d'Evron.

Dans les années 1950, la section vol à voile de l'aéroclub de la Mayenne située à Laval, délocalisait son activité dans le Nord du département sur la petite commune d'Hardanges.

Ce terrain fut acquis ensuite par l'armée pour un « terrain de manœuvre », le vol à voile y devint impossible.

Nous avons appris que le terrain allait être rétrocédé en 2011 à la commune d'Hardanges. Les collectivités locales ont émis un appel d'offre ouvert à toute structure souhaitant revitaliser le site. Une équipe de passionnés voulu saisir l'opportunité de réintroduire le vol à voile sur le site utilisé jadis.

Pour conduire ce projet à bien l'association Planeur Passion fut créée en 2010 et présenta un dossier pour soumissionner à l'appel d'offre.

Nous avons eu l'occasion de défendre notre dossier auprès d'une commission composée des différentes instances mais il ne fit pas le poids face à un projet économique d'installation d'un parc éolien.

L'association avait déjà mis en place de nombreuses actions pour appuyer son projet :

- Mise en place du BIA dans 2 collèges du département de la Mayenne.

- Construction d'un treuil.
- Maintient d'un dialogue constant avec tous les interlocuteurs rencontrés précédemment.

Le treuil est construit sur une base Tost 3 remotorisé par un V8 Mercedes. Installé sur un petit camion Mercedes. Sa fabrication représente environ 700 heures de travail. Nous avons bénéficié des conseils de P. Jouannard, président de la commission treuil, du soutien d'entreprises privées et de la FFVV. Ce treuil a passé le cap des 1000 treuillées sans soucis. Il a « écumé » pas mal de terrains, pour rendre service ou faire la promotion du treuillage, en étroite collaboration avec la FFVV.

Nous avons fait des démonstrations de treuillage sur l'aérodrome privé de Mayenne. Nous avions invité toutes les personnes et élus intéressés par notre projet.

Toutes nos actions menées tambours battants et notre projet global d'activité présenté aux collectivités locales finirent par attirer l'attention des élus de la commune de Mézangers. Grâce à son implication et d'un membre connaissant parfaitement le secteur (merci Claude) un terrain fut vite trouvé. Le dossier monté fut appuyé par la FFVV et la DGAC de Nantes. Le parcours du combattant allait aussi commencer !

Après moult réunions et négociations, l'arrêté préfectoral de création de vélisurface sort le 6 avril dernier. Pour l'instant il ne nous permet de voler que durant les week-ends : du vendredi 15h au dimanche soir. Nous rencontrons pour l'instant la réticence de la ZAD Nord pour nous permettre de voler en semaine... la FFVV travaille le sujet.



Avec le concours des agriculteurs propriétaires du terrain, l'aménagement de la piste pu commencer et les premiers vols eurent lieu mi-avril. Nous avons eu également le plaisir de compter sur une aide précieuse et efficace des membres d'Elan Planeur qui ont mouillé le maillot. La mutualisation de nos moyens avec ceux d'Elan Planeur est un plus pour nos deux associations pour évoluer dans un cadre certes champêtre mais très sécurisé et rigoureux.

Depuis nos premiers vols nous avons effectué environ 500 treuillées sur le site, nous avons également participé activement à la journée « Ca Plane pour Elles » avec pas moins de 30 féminines à voler !

Malgré une météo très mitigée cette année, nous avons plaisir à nous retrouver dans notre « champ » pour voler et partager un barbecue !

Notre équipement : 1 treuil tost 2 tambours dynéma, 2 ASK-13 (1 régional), 1 golfette.

En plus de nos petits moyens s'ajoute du matériel privé et celui d'Elan Planeur ; 1 Janus, 1 Pégase, 1 LS 4, 1 Ka8, 1 Ka6, 1 Ka 7.

Notre infrastructure est sans doute spartiate mais tout à fait opérationnelle. Le site touristique du Gué de Selle nous apporte la visite d'un public important. L'accessibilité d'une vélisurface permet aux visiteurs de venir au plus près de nous pour découvrir une activité inconnue et ainsi se renseigner.

Bilan et leçons à tirer de notre aventure : Créez une vélisurface c'est possible. Certains ont essayé et ont réussi. Il faut une belle pointe d'inconscience, une très grosse dose de conviction, une persévérance à toute épreuve et avoir un certain sens politique de la patience.

Fabriquer un treuil c'est très facile : Il « suffit » de bénéficier des compétences d'individus qui savent également remonter leurs manches et ne pas compter leur temps. J'ai nommé : R. Amand, L. Sablé, P. Jouannard et j'en oublis...

Devant un tel engagement et une telle motivation, certaines entreprises se sont prises au jeu pour nous aider, au point de nous assurer la gratuité pour leurs prestations !

A bientôt sur notre vélisurface !

Planeur Passion

Courriel : planeurpassion@free.fr
<http://planeurpassion.free.fr/>

Pour nous rejoindre :

MEZANGERS (53) lieu dit "La Chotardièrre"
 (fléché depuis le bourg)

→ Coordonnées GPS :

48°10'42.10 - 0° 26'.14"0



1929



1929, Berlin devient ville organisatrice des jeux de 1936. La pratique était alors que le pays organisateur fasse une démonstration de son sport national. L'Allemagne choisit le Vol à Voile. Depuis le traité de Versailles de 1919 qui leur interdit presque toute activité aéronautique, les allemands développent le Vol à Voile (qui n'est pas restreint par le traité) pour former leur jeunesse à l'aviation qui devient la nation dominante de



/// L'histoire d'un K6...

Début 2011, je découvre que les Anglais veulent rappeler le vol à voile au bon souvenir des jeux olympiques. Possesseur avec mon fils Antoine d'un K6, nous avons été intéressés par la démarche. La perspective d'une compétition de veille toile, la rencontre de pilotes étrangers, sur fond de JO, ne peut qu'être enrichissante. S'ajoute à cela l'éventuelle vitrine pour le vol à voile auprès du public, je me dis que l'aventure vaut le coût d'être tenté.



Par J. Hall et B. Stephenson nous sommes informés des conditions du concours : 7 jours, juste avant l'ouverture des JO, planeurs Meise ou K6, pas de sélection, il faut juste être en capacité de compétition et avoir le bon planeur.

Une rapide étude du coût de l'opération, à notre charge, pour savoir où on va et c'est l'inscription, nous serons 2 pilotes sur le même planeur comme l'autorise le règlement.

J'appréhende le voyage et la conduite à gauche, finalement aucun souci jusqu'au Midland Gliding Club à 300km de Londres, une plate-forme perdue avec une pente de 8km (ça aura son importance).

Avant le concours, nous passons par le Fly test pour les procédures de treuillage anglaises.

Nous faisons connaissance des forces en présence, Meise et K6, aussi beaux les uns que les autres. "refaits à neufs" avec des pilotes qui ont tous autant

de milliers d'heures de vols. La météo n'est pas propice, nous tentons de circuiter, je dis tentons, car si le premier jour beaucoup des concurrents restent sur la pente, d'autres tentent leur chance, 1 seul fera le circuit et 17 se vacheront : je serai le premier élue.

Les journées se succèdent avec pluie, plafond bas et vent trop fort pour nos finesse. Le jeudi la petite ouverture météo sera prétexte pour lancer une épreuve, même si l'on sait déjà que les probabilités de terminer au champ sont grandes. Je ferai la deuxième épreuve en terminant 6ème et Antoine fera la troisième et dernière épreuve dans des conditions tout aussi délicates pour une 8^e place, le tout nous plaçant au final en 12^e position. Les jours sans, il est possible de voler sur la pente, l'organisation nous proposera de découvrir le treuillage version courte, style casse câble à 40m pour aller chercher la pente, et lancement au Sandow.

De cette aventure il reste les souvenirs de rencontres, d'un réel apport de connaissances et d'expériences, des images de planeurs anciens spiralant dans la même pompe, la démonstration lors de la cérémonie de clôture et la médaille, distribuée à tous. (photos disponibles sur → planeurpassion.free.fr)

/// Pascal Neveux



1936

ce sport. Après 1936, germe l'idée de faire du planeur une épreuve officielle aux jeux de 1940. Les épreuves choisies sont la voltige, un gain d'altitude et un but fixé, le tout sur un planeur monotype. Ainsi les démarches pour faire du Vol à Voile un sport olympique en

1940 étaient en bonne voie mais la guerre en décida autrement. 5 planeurs sont pressentis pour devenir le monotype olympique. Les critères de sélections sont une envergure de 15m, 200 km/h de vitesse max et une conception simple pour la fabrication par des amateurs. C'est le DFS Meise qui est choisi. Ses plans sont diffusés en vu des épreuves olympiques. En France ce planeur devient Nord 2000.

→ <http://www.wenlockolympiangliding.co.uk/PDFs/Olympic%20booklet.pdf>

Olympisme et patrimoine



2012, les JO se déroulent en Angleterre et à cette occasion, les vélivoles britanniques, passionnés de patrimoine décident d'offrir au Meise les JO qu'il n'avait pu faire.



Ils obtiennent de la Wenlock Olympian Society l'inscription d'une épreuve vélivole du 13 au 21 juillet. L'A.P.P.A.R.A.T, propriétaire du seul Nord 2000 volant en France, décide de représenter le pays à cette compétition où se joignent 19 concurrents de 7 nationalités, avec l'aide de la DGAC, de la FFVV, du RSA et d'Airbus.

L'aérodrome de Long Mynd, où se déroulent les épreuves est à l'ouest de Birmingham, il abrite le Midland Gliding Club et ressemble beaucoup à la Montagne Noire, avec quelques degrés de moins. Le départ à lieu le 9 juillet, après un passage par l'eurotunnel, nous arrivons en Grande Bretagne sous le soleil liquide typique de la région. Le planeur est rapidement monté. Hélas, les 10 premiers jours sont bâchés par la pluie ce qui nous laisse découvrir la gastronomie locale. Malgré tout, des épreuves sont lancées.

Carl Audissou sera notre pilote, secondé par Bernard Gabolde. Mais la météo étant ce qu'elle est, la 1ère épreuve se termine aux vaches (cela dit, on n'était pas les seuls) et le dépannage sera sportif. Dans notre catégorie la concurrence est constituée de Meise d'origine Allemande, Anglaise, Suisse, tous magnifiques. Sur les 3 épreuves lancées, Carl Audissou

en remporte 2 et se classe 3^e au général derrière un suisse et un anglais. Résultat amplement mérité de part ses qualités de pilote et grâce à l'efficacité de l'équipe d'accompagnement, qui a assuré le dépannage de la machine et sa préparation.

Il faut espérer que cette expérience des Jeux de Wenlock, serve de base au retour de notre sport aux J.O. véritables.

Bernard Gabolde

→ <http://a.p.p.a.r.a.t.free.fr/>



Carl Audissou et Bernard Gabolde



L'équipe française gagnante



Médaille d'Or Suisse, d'Argent Anglaise et de Bronze Française



Liens généraux photos et vidéo :

→ <http://www.wenlockolympiangliding.co.uk/Gallery/event/index.html>
<http://www.cbc.ca/player/News/TV+Shows/The+National/ID/2263057588/>



/// Texas is fantastic !

UVALDE - USA

**Laurent Aboulin...
Champion du Monde !**

Bien évidemment on espérait mieux, surtout les pilotes ! Car ils en étaient tous capables. L'équipe bien que jeune en expérience était bien construite : Ruch, Champion d'Europe, Bouderlique, Champion d'Europe, Aboulin 4^e aux derniers mondiaux, deux fois 2^e aux Championnats d'Europe à deux points du premier, Gerbaud 4^e au dernier Championnat d'Europe, Walbrou 2^e au dernier Championnat d'Europe et Hoyeau possédant une énorme expérience en plaine... Mais que la concurrence a été relevée !!! Aussi la médaille d'Or de Laurent pèse à mes yeux, très lourd !

L'Or en classe Open est un coup magistral devant la suprématie Allemande et sud Africaine. En effet, depuis les années 2000, on s'est rapproché des podiums sans jamais inquiéter les titulaires... Avec ce titre, la FFVV et ses équipes brillent très haut. Nous pouvons en être fiers ! En effet, les allemands et les anglais n'accèdent pas aux médailles d'Or. Seuls les polonais trustent les médailles avec brio.

Résultats

15 m

Christophe RUCH - Ventus 2 EY - 8^e
Louis BOUDERLIQUE - ASG 29 FB - 18^e

18 m

Killian WALBROU - JS1 FA - 17^e
Frédéric HOYEAU - JS1 FC - 23^e

Open

Laurent ABOULIN - Quintus CD - 1^{er}
Sylvain GERBAUD - Quintus 72 - 13^e

Open, la « petite » histoire de cette médaille...

Laurent, était cette année très remonté après des années au pied du titre suprême... il l'attendait « son Quintus » ! Il a su l'exploiter très rapidement dans toutes les circonstances. La paire Sylvain/Laurent a formidablement fonctionné. Ils ont su être combatifs, proactifs, solides, joueurs et surtout résistants... C'est réellement un résultat construit à deux !

Tout a failli s'écrouler à 3 épreuves de la fin : Sylvain part avec les allemands et Laurent doit « prendre le train » 2 mn derrière. Une première branche sans bon cheminement, sans gros varios, un petit point bas à l'horizon et Laurent voit « rouge » (stress, doute,...) alors qu'il entend les autres prendre le large devant. Il lui a fallu un courage extrême pour remonter, sélectionner de façon précise les meilleures Vz pour recoller... Ce soir là, les deux compères sont épuisés physiquement et mentalement. Laurent me fait comprendre que ça ne peut pas continuer ainsi. On décide donc que Sylvain continue à marquer et repérer tandis que Laurent volera et partirait avec un bon groupe, mais pas en contact direct avec les allemands pour ne pas se sentir prisonnier. On mise sur sa capacité à être meilleur que le groupe mené par les Allemands et il en est capable. Il prend ainsi 3mn aux allemands à J-2 et 4mn à la dernière course en remportant celle-ci : le coup de « grâce » ! Très très belle performance, qui, j'en suis sûr, n'aurait pas le même goût au sein de cette doublette si les vols n'avaient pas été construits en équipe, en entente parfaite !



32nd FAI



Cette grande aventure a été possible grâce à l'investissement d'Alain Chaqueneau dans le Quintus CD. Il est un partenaire redoutable pour nos équipes dans lesquelles il croit sans faiblir et je le remercie sincèrement.

Classe 18m

Sur le papier, on s'attendait à ce que ce soit difficile. En réalité, ça a été le cas ! Le niveau dans cette classe était très très élevé. Dès le début, j'ai demandé de voler avec les favoris mais nos pilotes ne tenaient pas le rythme ! Ils se faisaient larguer en cheminement ! Il a fallu de nombreuses heures pour trouver les bons réglages des planeurs mais trop tard. Même si l'entente au sein de la paire a été bonne, cela a donc été très difficile de construire les épreuves à deux et de concurrencer les meilleurs, malgré des épreuves très bien réussies.

Classe 15m

Une paire toujours dynamique, combative, agréable à entendre voler ! Les pilotes n'ont pas eu de réussite à la deuxième épreuve au passage « de collines », ils plantent 1/4 d'heure... Ensuite, ils ont trainé ces 200pts, pas grand-chose (ça se joue à quelques maigres minutes par jours au final) C'est aussi pour cela que nous avons cru toujours pouvoir atteindre la 3^e ou 4^e place pour Louis... Jusqu'au jour de la collision ! Sans dommage humain heureusement.

Sébastien Kawa s'est avéré « insuivable » pour nos pilotes par son style de vol aux commandes de sa machine sur des planés finaux de plus de 100 kilomètres.

L'Allemand Sturm a été très impressionnant de régularité et de vitesse avant de craquer et de faire 2 gros points bas. Nous analysions tous les soirs ses

fichiers... Il sait le faire glisser son Asw27, et sait aussi descendre dans la tranche du milieu pour prendre les gros varios puissants.

Organisation

Ce championnat a été particulièrement lourd en logistique (préparation, transport des containers, récupération des remorques, location des véhicules etc.). La société de transports CLASQUIN a été très efficace et humaine dans les échanges. On a pu également compter sur Christophe Véron « Dago », ancien instructeur du CFHN, et ses amis américains se sont chargés de notre accueil et nous ont facilité la vie sur place.

Les américains ont fait très fort. Je n'ai jamais vu une organisation de cette qualité : staff dirigeant très bien rodée, routine sans surprise, briefing météo exceptionnel.

Tous les équipiers ont été opérationnels à 200%. Nicolas Véron, responsable du matériel Pôle France, a supervisé la bonne mise en œuvre des machines. Tous ont énormément donné pour le groupe et leur pilote, les conditions étant extrêmes dans la première quinzaine du séjour. En effet, les températures caniculaires avoisinaient les 50°C ! Cette compétition a été très éprouvante.

L'ambiance au sein du groupe a été remarquable. Les français font « bloc » ! Ils véhiculent une image de groupe soudé, organisé, fort, marqué par les visites de soutien de nos amis Alain Chaqueneau, François Dubreuil, Yann Erström, de notre Président Jean-Emile Rouaux, du secrétaire général de la FFVV Jean-Pierre Gauthereau ainsi que du DTN Hervé Perrin pour confirmer leur confiance.

**Partnaire transport
de l'équipe de France**

CLASQUIN NANTES
1 allée de la maladrie - 44120 Vertou
Tel : 02 28 09 44 66 - mail nte@clasquin.com
www.clasquin.com

www.ffvv.org

Merci également à vous pour vos encouragements, les conseils de « coaching » à distance.

En conclusion, ce championnat a été d'un très grand cru. Les pilotes le savent et mesurent la chance énorme d'avoir pu y participer. Ils y ont accumulé 85 heures de vols en conditions typées « gros temps ».

C'est une maturité supplémentaire acquise lors de ce mondial, un atout pour les prochains championnats du monde 2014 à Leszno en Pologne. En attendant, tout le staff se remobilise rapidement pour les championnats du monde des planeurs sans volet qui se déroulera en janvier 2013 à Adolfo Gonzales Chavez en Argentine. Por favor !!!

Eric Napoléon
Entraîneur National FFVV



Interview



avec **Hervé Perrin**

Q : Bonjour Hervé, Laurent Aboulin Champion du Monde en classe Libre, après son titre en standard en 2001 (Mmabato, Afrique du Sud), bravo mais une seule médaille... décevant non ?

HP : Laurent (Vichy), c'est la confirmation d'un niveau exceptionnel. Il a, par le passé, déjà démontré une classe internationale en étant Champion du Monde en classe standard en 2001. A son résultat je tiens à associer le concours de son coéquipier Sylvain



Gerbaud (Nogaro) en premier lieu, car c'est le fruit d'une paire de pilotes qui s'investissent ensemble depuis longtemps.

Ajoutons également le travail de coaching pointu d'Eric Napoléon et du staff au sol avec Nicolas Veron pour la préparation des planeurs et l'ensemble des dépanneurs, le CREPS de Vichy pour la préparation physique de Laurent... Sans oublier nos partenaires, et au premier plan Alain Chacqueneau qui a fait toute confiance à Laurent en lui confiant son planeur à peine sorti d'usine ! Laurent a atteint une maturité certaine. Il est impliqué par ailleurs dans le mouvement vol à voile (ndlr : il a créé un club à Vichy). Il dispose ainsi des qualités psychologiques qui lui ont permis de résister à une formidable pression. C'est donc un titre qui aboutit après un long processus, et j'espère que les pilotes qui n'ont pas performé cette année auront la chance de profiter de ces mêmes conditions à l'avenir car ils en ont le potentiel. Donc je ne dirai pas déçu, mais je regrette que le résultat par équipe ne soit pas meilleur, mais c'est la loi du sport de haut niveau et de nombreux indicateurs sont positifs.

Q : La France reste donc 3ème au classement FAI des nations alors que les objectifs étaient de grimper d'au moins une marche sur le podium, on ne peut donc pas se cacher derrière des résultats globaux décevants alors que les pilotes semblaient « au point »...

HP : Ne nous voilons pas la face, nous sommes au rang que nous méritons... Et il est vrai que le résultat de Laurent est au final « tenu », c'est encore une fois la condition même du sport de haut niveau, jamais rien n'est acquis malgré une préparation et des moyens que l'on peut croire les plus parfaits possibles. On a la chance d'avoir des potentiels individuels pour ramener des titres et cela est très bien, mais nous devons porter nos efforts sur l'augmentation du niveau moyen des pilotes des équipes de France (ndlr : les faire grimper au classement FAI) et en cela le programme 2012 d'entraînement a privilégié la pratique compétitive internationale dans la préparation des pilotes, donc on y vient et on va persévérer car la concurrence nous a précédés dans ce sens.

Q : Les Polonais notamment, et ils ont « trusté » les titres (champions en classes 15m et 18m à Uvalde cette année). On les savait forts, mais qu'ont-ils de différents ?

HP : Oui, les Polonais sont très forts et ont une pratique compétitive élevée. Certains pilotes polonais ne font d'ailleurs quasiment que de la compétition... ! Mais dans le contexte du Texas, je pense qu'ils ont eu une approche moins « cérébralisée » de cette compétition, je m'explique : les trajectoires des Polonais montrent qu'ils ont été parfois jusque très bas, quitte à perdre complètement le championnat sur un coup de poker, nos pilotes



étaient plus dans la maîtrise de la course, en restant plus « conservateurs » pour ne pas perdre toute chance de podium. C'est un choix et ça a payé pour les Polonais cette année...

Q : Mais alors pourquoi ne pas avoir volé avec eux pour maîtriser la course ?

HP : C'est plus compliqué que cela : les Polonais disposaient de machines, notamment en 15m avec les Diana 2, qui ne permettent pas de voler avec eux, de garder le contact, « à la régulière », et j'avoue que nous avons eu des soucis de réglages, de centrage des planeurs, pour vraiment tirer la quintessence de nos machines. Dans le futur nous devrons absolument régler ces problèmes avant le début des épreuves. Le choix de planeurs très récents associés à une météo très différente de nos habitudes européennes était un pari risqué. L'investissement est très important. Par ailleurs, avons-nous péché peut-être en ne faisant pas le prémondial ? Mais cela aurait alourdi la facture et nos pilotes réservent déjà énormément de temps à la compétition... Au final, malgré les soucis de matériel et la « nouveauté » du Quintus, Laurent gagne : ce sont les pilotes qui font la performance et on ne peut toujours se retrancher derrière le matériel, même si dans ces conditions le collectif a appris beaucoup de choses sur les réglages des machines et leur impact réel sur la compétitivité des planeurs et sur la gestion des courses. Cela servira à n'en pas douter au groupe engagé en Argentine cet hiver où je vous donne rendez-vous.



*propos
recueillis par
Valérie Vankeerberghen*



La liberté du choix

AERIAL Services Technologies

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

Stock important

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

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

(Parachutisme, avion, planeur, ULM et autres)

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

Plus de 25 ans d'expérience

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

ASSOCIATION FRANÇAISE DE LA PLIADE



WGAC & WAGAC 2011



Une préparation à oublier tant la météo nous a été défavorable. Vents, nuages dans le box, pluies à outrance, tous nos stages (Fayence, Buno, Saint Auban et Tournoi des As, Championnat de France « Unlimited ») ont été perturbés. Notre Championnat de France de Buno-Bonnevaux n'a pu être validé. De fait notre Sélection 2012 pour les Championnats du Monde « Unlimited & Advanced » n'a pu s'entraîner correctement et suffisamment. Habituellement les pilotes se retrouvent en Championnat avec 80 à 100 vols. Pour 2012 cela ne sera qu'à peine 40 vols.

Nous avons également du modifier nos sélections. En « Unlimited » notre Champion d'Europe, Eric Piriou, suite à son embauche ne pouvait disposer de congés. En « Advanced », Daniel Devillers, n'a pu se libérer.

Nos deux Equipes ont été modifiées et sont parties pour la Slovaquie, à Dubnica :

Advanced sur planeur MDM Fox :

D'Argœuves Sabine, Delente Jean-Luc, Honnons Nicolas.

Unlimited sur planeur MDM Swift S1 :

Albertini Pierre, Durigneux Aurélien, Mérieau Benoît, Serres Daniel.

Pour ne pas retomber dans les difficultés des WAGAC & WGAC 2011 nous avons décidé de présenter les deux planeurs préparés avec soin par Daniel et

Aurélien. Les convoyages ont été assurés par Daniel Serres, Alain Dugas et moi-même.

Après une arrivée mouvementée suite au désengagement de notre hôtel, le séjour s'est fort bien passé. Météorologiquement, briefings, restauration sur place, informations générales, cérémonies le tout s'est réalisé à minima mais suffisant.

La compétition en « Advanced » était relevée beaucoup voulant répéter le holdup de Benoît en 2011. 11 pays, 38 concurrents avec Swift, Fox, Solo Fox, SZD 59 ou Salto. Sabine s'est maintenue entre la dixième et la vingtième place aux épreuves pour terminer à la 13 places à 600 points du premier sur six épreuves. Nicolas s'est beaucoup battu avec des hauts et beaucoup de bas pour finir 10° à la 5° épreuve et remporter le 3° inconnu. Jean-Luc avec beaucoup de pénalités a évolué dans la deuxième



2 Dubnica / Slovaquie



moitié du tableau sans pouvoir revenir dans une épreuve. Pour tous les trois c'était une grande découverte et un championnat chargé d'émotions.

La compétition en « Unlimited » s'étiole tant la marche est grande entre les « Advanced et les Unlimited. 10 pays, 27 pilotes.

Pierre, avec des hauts et des bas a réussi à se maintenir pour pouvoir participer à la sixième épreuve et finir 12° au général.

Daniel comme Pierre a vécu un championnat en dent de scie mais n'a pu participer à la sixième épreuve par un très mauvais résultat au Libre-inconnu.

Benoît après un départ difficile a rattrapé son handicap grâce à une très belle cinquième place au Libre-inconnu et donc participer à la sixième épreuve.

Il se classe 18ème au Général. Aurélien a eu beaucoup moins de réussite et à reçu de nombreuses pénalités de tenue de Box.

**Tous les résultats sont visibles sur le site
<http://www.wgac2012.sk/>**

Vous accéderez aux notes des pilotes et classements par épreuves, général ou équipes.

Nos juges : Dugas Alain et Louvel Rémy et assistants juges Patrick Singer et Thierry Fraize, n'ont pas démerité avec chacun 4300 notes attribuées sur l'ensemble de la compétition.

 **Daniel Perciaux**
Team Manager



par Sabine d'Argœunes

Déjà deux semaines que nous sommes revenus de Dubnica....

Ces championnats me laissent un très bon souvenir ! J'appréhendais un peu, d'une part à cause de l'enjeu (il ne s'agissait plus seulement de voltiger pour le fun, l'objectif était aussi de faire de bons résultats... Quelle idée !), d'autre part à cause de la séparation familiale (Vive la connexion Wifi sur le terrain, et Skype...).

Ce qui me faisait peur était de ne pas être au niveau : j'y allais avec l'objectif de ne pas être dernière... Objectif atteint ;) J'ai beaucoup découvert (l'organisation d'un championnat international, l'ambiance, les autres équipes...) et beaucoup appris : en termes de gestion du stress et de la fatigue c'est très formateur, et on découvre au fur et à mesure des épreuves ce dont on a besoin dans les moments qui précèdent le vol : du calme, du monde, de la musique, des blagues, ou personne... On apprend à se concentrer différemment, à se mobiliser pour être à 200% sur ces 4 minutes précises... (ce qui ne fonctionne pas toujours d'ailleurs, je suppose - enfin j'espère ! - que ça vient avec l'expérience...) Il faut apprendre à pouvoir se mobiliser au dernier moment, quand on apprend son ordre de passage peu de temps avant de voler ; On apprend aussi à ne pas trop espérer, quand tout le monde dit qu'on a fait un des meilleurs vols, et qu'on se retrouve en milieu de classement, à quelques poussières de points des concurrents devant nous au classement ; à ne pas trop déprimer quand on a fait un mauvais vol (ça c'est très dur), et que c'est irrécupérable au classement général...

J'ai énormément apprécié l'ambiance dans notre équipe, le soutien et l'aide avant et après chaque vol, aussi bien au niveau moral que logistique ! C'est très sympa d'appartenir à une équipe, on s'entraide, on stresse pendant tous les vols, on espère pour les coéquipiers, on représente son pays ensemble, c'est très motivant et ça aussi c'était une découverte ! On échange avec les autres équipes, on fait connaissance, encore quelque chose d'enrichissant.

Voilà pour conclure, malgré le stress, la fatigue intense, les moments un peu décourageants, c'était une expérience géniale, il faudra que j'y retourne !



**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 €

Rétro

**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 €



Bientôt en rupture de stock

Modèle homme



Bientôt en rupture de stock

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 €

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 €**Porte-Clef**

Acier brossé

pièce : 3,00 €

les 10 : 25,00 €

Rupture de stock

Rupture de stock

Stylo bille

Couleur : gris fumé

pièce : 1,50 €

les 10 : 10,00 €

DELTON
AVIATION
Equipement pilotes et aérodromes

Mâts simples, Mâts STNA, Manches à air pour aéroports, hélistations, bases ULM ...

Delton Aviation c'est aussi toute une gamme d'équipements pour le planeur !

MANUEL DU PILOTE VOL À VOILE

www.delton-aviation.fr / delton@orange.fr
03. 27.26.02.25

Bon de commande Boutique



A remplir en caractères MAJUSCULES - Merci

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

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

MONTANT TOTAL
des articles

PORT *

TOTAL
en euros



**Règlement à la commande,
par chèque ou mandat postal :**





Geoffroy Lallemand
24 ans a été breveté le 30 juin sur Marianne. Il a été formé à Biscarrosse par Jean-Marie Horrière.



Mathieu Mahé
15 ans a été lâché sur ASK 21 le 7 mai 2012, il a été formé par Bernard Petit à Bourges.



Clément Banet
15 ans a été lâché le 3 juillet 2012. Il a été formé par Michel Barrès au Puy/Loudes.

Trombin'air



Jonathan Grellier
25 ans a été lâché le 31 mars et breveté le 10 juillet 2012 sur Alliance 34. Il a été formé à Bordeaux par Jean Lavabre et Maxime Bonnissent.



Sylvain Bicherel
23 ans, a été lâché le 19 mai 2012 sur ASK 13. Il a été formé à Châlons par Sylvain Ribere.

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



info@ffvv.org



Lionel Mialon
37 ans a été breveté le 28 juillet 2012 sur G103 Twin II. Il a été formé à Bordeaux par Jean Lavabre et Maxime Bonnissent.



Thianhang Qi
22 ans, a été lâché le 18 juillet 2012 sur ASK 21. Il a été formé à Châlons par Denis Brumont.



Serge Kuzniewski
56 ans a été breveté le 13 juillet 2012. Il a été formé et lâché par Michel Barrès au Puy/Loudes.



Lionel Kappelhoff
46 ans a été lâché le 7 mai et breveté le 27 juillet 2012 sur Alliance 34. Il a été formé à Bordeaux par Philippe Gourges et Maxime Bonnissent.



Paul Castel
14 ans, a été lâché le 25 mai 2012 sur ASK 13. Il a été formé à Châlons par Jacques Princet.



Jean-François Ledoux
44 ans a été lâché le 27 août 2012 sur ASK 13. Il a été formé par Rémi Cheron à Mézières.



Raphaël Rempulski
19 ans a été lâché le 25 juillet 2012 sur G103 Twin II. Il a été formé à Bordeaux par Anne Hazera.



Amandine Malagies
16 ans, a été lâchée le 27 mai 2012 sur ASK 13. Elle a été formée à Châlons par Jacques Princet.



Thibault Dussud
20 ans a été breveté le 1er septembre 2012 sur ASK 13. Il a été formé par Jean-Pierre Bazas à Mézières.



Raphaël Kuhn
28 ans, a été lâché sur ASK21 le 4 août 2011, il a été formé par Guy Carré à Bourges.



Benoît Lion
53 ans, a été lâché le 7 mai 2012 sur ASK 13 et breveté le 15 juillet. Il a été formé à Challes les Eaux par Gilles Caldor et Christophe Huguenet.



Romuald Mauvais
16 ans a été breveté le 22 juin 2012. Il a été formé par Philippe Mahuzier, Pierre Julien et par Jean Paul Szabason à Narbonne.



Colas Pucel-Gindre
18 ans, a été breveté sur ASK 13 le 10 juillet 2012. Il a été formé à Challes les Eaux par Luc Guillot et Christophe Huguenet.



Thibault Alasnier
test BPP le 14 juin 2012 par Jacquemin Christian. Lâché le jour de ses 15 ans, breveté à 16 ans a été formé à Orléans.

**Aurel Gallois**

16 ans, a été lâché le 28 juillet 2012 sur Twin. Il a été formé par Gérard de Péchy à Rennes.

**Nelson Gatos**

44 ans a été lâché le 29 juillet 2012 sur ASK 13. Il a été formé par Olivier Allegre et Patrick Dumand à Salon.

**Arthur Klein**

21 ans, a été breveté en octobre 2011, il a été formé à Sarrebourg par Bruno Dalla Costa.

**Allan Harding**

64 ans, a été lâché le 1er septembre 2012 sur G103. Il a été formé à Rennes.

**Rodrigo De Zayas**

76 ans a été lâché le 26 janvier et breveté le 18 juillet 2012 sur ASK 13. Il a été formé par Patrick Dumand et Alain Deligny à Salon.

**Matthieu Bauer**

21 ans, a été breveté en juillet 2011, il a été formé à Sarrebourg par Bruno Dalla Costa.

**Baptiste Harduin**

21 ans, a été lâché le 26 Juillet sur Twin Astir. Il a été formé par Gérard de Péchy à Rennes.

**Amar Hidoud**

45 ans, a été lâché le 15 juin et breveté le 10 août 2012 sur ASK 13. Il a été formé par Patrick Dumant et Jean Ricard à Salon.

**Ludovic Dumas**

37 ans, a été lâché le 11 avril 2012. Il a été formé par Michel Szkudlarek et Bruno Faure sur ASK 13 à Valence.

**Jacques-Alexis Verrechia**

25 ans, a été formé à Saint-Girons par Jean-Nicolas Brua. Il a été lâché le 7 mai sur ASK13 et breveté le 23 juin par Jean-Pierre Cayuela.

**Benoît Miltgen**

16 ans, a été breveté le 28 août 2012 sur ASK 13. Il a été formé par Thierry Boisnard à Salon.

**Robin Espeisse**

16 ans, a été breveté le 15 août 2012. Il a été formé par Michel Szkudlarek à Valence.

**Jean-Baptiste Paumier**

16 ans, a été formé à Saint-Girons par Jean-Pierre Cayuela. Il a été breveté par Pierre Noyès le 25 août 2012.

**Yann Guerin**

20 ans, a été lâché le 21 août 2012 sur ASK 13. Il a été formé par Pierre Houerrou à Salon.

**Maxime Lefort**

18 ans a été lâché sur Alliance 34 le 25 aout 2012 après 8.00 en double commande. Il a été formé Michel Szkudlarek et Bruno Faure à Valence.

**Stéphane Costa**

34 ans a été lâché le 23 juin 2012 sur ASK 13. Il a été formé par Alain Deligny à Salon.

**Juliette Perichaud**

16 ans, a été lâchée le 27 mai 2012 sur ASK 13. Elle a été formée Par Alain Deligny, Patrick Dumand et Pierre Houerrou à Salon.



**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
DECEMBRE 2012**





**AVEC LE BAC,
VOUS POUVEZ DEVENIR
PILOTE DANS L'ARMÉE DE TERRE !**