

# PLANEUR INF

LA REVUE OFFICIELLE DE  
LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOL À VOILE

NUMÉRO 44 ● 1er TRIMESTRE 2014



MEMBRE DU



# SOMMAIRE

- 04** ● BREVES FFVV
- 05** ● GRAND PRIX : SISTERON A L’AFFICHE !
- 06** ● STAGE METEO AU CNVV
- 07** ● ETRE INSTRUCTEUR
- 08** ● DEDALE, LE MUSEE VOLANT EN MIGRATION
- 10** ● OSTIV : LE SAILPLANE A TOULOUSE
- 12** ● BILAN SECURITE 2013
- 13** ● BUZZ VOL A VOILE DANS LE HAUT-RHIN
- 14** ● ASSEMBLEE GENERALE FFVV 2014
- 16** ● MAINTENANCE DES AERONEFS ELA1
- 18** ● DEVELOPPEMENT, LES LICENCES DECOUVERTE
- 22** ● MEDICAL : VOL A VOILE ET TABAC
- 24** ● ORGANISATION DES CHAMPIONNATS
- 26** ● LICENCE ET ASSURANCES
- 29** ● G-NAV EN NOUVELLE CALEDONIE
- 30** ● TROMBIN’AIR

**Inclus dans  
ce numéro,  
l’affiche  
du prochain  
Grand Prix 2014  
de Sisteron**



## ➔ Défendons nos terrains !

Fermeture de Pézenas et Thionville en 2013... Menaces sur Cessieu et Nevers... Nos terrains d'aviation de loisir sont des espaces fragiles et exposés à toutes les convoitises. A Nevers, on ne veut plus des vélivoles sur le terrain ! L'activité ne rapporte pas assez de taxes, sans doute... A Cessieu, la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Vienne qui gère l'aérodrome demande aux clubs (FFA-RSA-FPLUM et FFVV) une redevance annuelle de... 265 000€ ! Oui, vous avez bien lu : 265 000€ par an ! Il n'existe pas de fondement légal pour fermer l'aérodrome ? Qu'importe... On augmente votre loyer, on vous asphyxie et on vous montre la porte !

La FFVV, aux côtés des autres fédérations aéronautiques réunies au sein du CNFAS (Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives), organise la résistance contre ces décisions absurdes. Sans contester l'obligation légale faite aux communes d'aménager des aires d'accueil des gens du voyage, comment expliquer la volonté d'élus locaux d'implanter aux abords immédiats de l'aérodrome de Chambéry-Challes une zone de 5000 m2 dédiés à cette mission ? La proximité directe des zones d'avitaillement, des aires de circulations d'aéronefs, à quelques envergures du seuil de piste est-il vraiment compatible avec l'accueil de ces familles et de leurs enfants ? A l'heure où tous les acteurs prennent à bras le corps les thématiques de sécurité et de protection de l'environnement (exposition au bruit, nuisance, pollution, ...), gageons que le bon sens finira par l'emporter et conduira les élus de Chambéry Métropole vers une solution plus adaptée.

Car pour nous tous, un terrain qui ferme, ce sont des associations qui meurent, des parcours de vie de passion enfouis sous les gravas, un pan de l'histoire de l'aéronautique française qui disparaît.

A terme, c'est aussi l'espace aérien qui est mis en danger, pas uniquement pour le vol à voile mais pour l'ensemble de l'aviation générale et ses aéroclubs.

La Fédération et ses licenciés veulent construire l'avenir. La FFVV apporte un soutien très important à ses clubs pour créer de nouveaux lieux de pratique. Elle en fait une de ses priorités. En 2014, nos objectifs sont de concrétiser l'implantation du vol à voile à Bagnoles de l'Orne avec nos amis d'Elan Planeur et à Rion des Landes avec Planeur de l'Adour. Nous les accompagnons tout le long du chemin.

Après Mézières, Mézangers, Vichy, Aubenas, nous serons fiers d'accueillir deux nouveaux terrains où il fera bon apprendre et pratiquer... dans nos machines à rêves !

Je vous souhaite de bons vols, en sécurité.



**Jean-Emile Rouaux**  
Président de la FFVV

### PLANEUR INFO

Tous droits réservés - Imprimé en France - 03/2014 - Association loi 1901 - ISSN : 1275-935X

FFVV - 29, rue de Sèvres - 75006 PARIS - Tél : 01 45 44 04 78 - Fax : 01 45 44 70 93

✉ **Email** [info@ffvv.org](mailto:info@ffvv.org) **Internet** [www.ffvv.org](http://www.ffvv.org) **Facebook** FFVV

Direction de publication : Jean-Emile Rouaux **✉** [president@ffvv.org](mailto:president@ffvv.org)

Rédaction en chef : Valérie Vankeerberghen **✉** [valerie.vankeer@ffvv.org](mailto:valerie.vankeer@ffvv.org)

Comité de rédaction : Luc Guillot **✉** [luc.guillot@ffvv.org](mailto:luc.guillot@ffvv.org)

Fabrication & Régie pub : Mageral & Associés **✉** [regieffvv@gmail.com](mailto:regieffvv@gmail.com)

## 40<sup>e</sup> édition du Concours de Bailleau

La quarantième édition du concours international de Bailleau aura lieu du 29 juillet au 8 août 2014. Le briefing d'accueil sera le 28 juillet.

C'est un concours original qui s'affranchit de la notion de classe basée sur l'envergure des planeurs pour ne retenir que ce qui fait vibrer chaque compétiteur : la vitesse et les grands vols ! Nous proposons donc ces deux classes dans lesquelles tout planeur est admis avec son coefficient.

Les épreuves de la classe Vitesse sont choisies pour voler aux meilleures vitesses

**Infos et inscriptions** <http://2014.planeur-bailleau.org>

moyennes dans le meilleur créneau de la journée.

La classe Grands Vols décolle tôt pour exploiter au mieux la totalité de la journée thermique. A ces deux classes s'ajoute le concours amical qui permet de découvrir la compétition dans une ambiance de grand concours.

Bailleau, c'est donc au total 3 classes qui permettent à chacun de voler en compétition selon ses envies, selon son niveau, entre plaisir et performance ! Au plaisir de vous recevoir à Bailleau.



## Championnats de France Classes Libre & biplaces 20 m à Buno !

Après les championnats nationaux 18 m et féminines en 2013, l'AAVE organisera au mois de mai sur le terrain de Buno-Bonnevaux deux championnats de France (classes Libre et biplace 20 m).

Ouverts aux compétiteurs étrangers, ces championnats auront lieu du 3 au 10 mai. Le commandant de bord Champion de France (Bi20m) sera sélectionné pour participer au Championnat d'Europe en 2015.

**Informations complémentaires** [www.aave-buno.net](http://www.aave-buno.net) ou au 01 64 99 49 41

25 places sont prévues pour les Libres et 25 pour les Biplaces 20 m ! C'est l'occasion rêvée pour découvrir notre aérodrome réservé à l'activité vol à voile à proximité de Paris, doté d'une excellente aérologie de plaine dont profitent au quotidien près de 60 machines (LS8, ASW28, DG500, Duo DISCUS, ...) dès les premiers thermiques de printemps. Camping ombragé, wifi, restauration sur place... Les membres de l'AAVE vous attendent nombreux ! Buno. What else ?



## Coulommiers (LFPK) passe au treuil

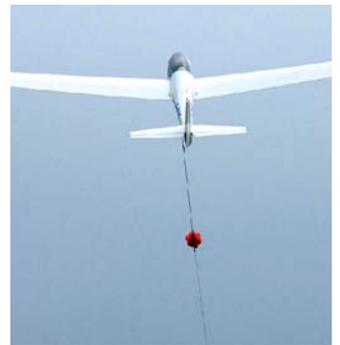
Après plusieurs années de négociation avec les instances aéronautiques, des planeurs de l'Association Aéronautique de Coulommiers Meaux (AACM) ont enfin pu prendre leurs premiers envols au treuil le samedi 28 septembre 2013 lors d'une journée d'expérimentation contrôlée par la DSACN et ADP, gestionnaire de l'aérodrome.

Ces essais ont pleinement satisfait les instructeurs, les pilotes, les élèves ainsi que les Officiels présents.

**Site internet** [www.planeur-aacm.net](http://www.planeur-aacm.net) **Courriel** [info@planeur-aacm.net](mailto:info@planeur-aacm.net)

Depuis le 14 novembre 2013, la DGAC a placé l'AACM en expérimentation pour le lancement des planeurs au treuil jusqu'au 13 mai 2014. Comme le veut la réglementation (voir SUPAIP AIRAC 187/13 du 3/10 2013), une nouvelle édition de la carte VAC de l'Aérodrome mentionnant cette nouvelle activité est parue à la même date.

Rendez vous à l'AACM aux premiers beaux jours.



## RVVGEA 2014 : Rendez vous en mai !

Cette année, c'est à Thouars qu'auront lieu, du 9 au 11 mai les 44<sup>èmes</sup> Rencontres Vol à Voile des Grandes Ecoles Aéronautiques (RVVGEA). En collaboration avec le CVVT avec le soutien de Dassault Aviation, ce sont les élèves de l'ISAE-ENSMA qui organisent cette année ce grand rendez-vous. Pendant 3 jours, les élèves de 7 grandes écoles d'ingénieurs (ISAE-Supaéro, ISAE-ENSICA, Ecole de l'Air, ESTACA, ENAC, IPSA) se retrouveront donc pour échanger, mais surtout voler dans le ciel

des Deux-Sèvres. Ce moment d'échange et de partage permet aux futurs ingénieurs de plusieurs horizons d'apprendre à se connaître et à collaborer autour d'une passion commune. Ces rencontres seront également l'occasion d'une présentation « Vu du Ciel » à des collégiens et lycéens de la région, pour faire partager notre passion au plus grand nombre.

**Le comité RVVGEA de l'ISAE-ENSMA**



# GRAND-PRIX



## → Les meilleurs pilotes du monde à Sisteron, du 8 au 16 mai [www.sgp.aero](http://www.sgp.aero)

**Ceux qui ont la chance de voler dans les Alpes du Sud connaissent la situation privilégiée de Sisteron :** une cuvette « facile » (attention aux fruitiers tout de même et aux petits plateaux qui peuvent sembler longs...), un panorama qui s'étend de Gâche aux Ecrins en passant par la Montagne de Lure, les Baronnies, St-Genis, la Malaupé et Jouerre, des conditions de vol idéales par vent Nord comme brise du Sud et le fameux « pain de sucre », le Hongrie, qui veille sur l'aérodrome. Les plus aguerris ont testé ces petites ondes de Sud sous le vent de Gâche, la vallée du Sasse... et les puissantes ondes de Nord que l'on ne présente plus ! Quant aux thermiques...

**Sisteron, c'est aussi le «point d'entrée de la Provence» :** une ville qui vous fait basculer de secteur géographique. Au Sud, fini les grandes montagnes, apparition des plateaux, la Durance qui se permet de serpenter. Au Nord, après une dernière zone de plaine large entre Buëch et Durance, les choses sérieuses com-

encent avec les neiges éternelles à quelques kilomètres. C'est également une zone charnière pour les pilotes : changement de local, une nouvelle aventure, et des rentrées mémorables pour tous en arpentant soit Gâche ou sa petite sœur la Baume pour les plus hardis afin de grappiller les quelques mètres qui manquent pour se retrouver sur le plan...

**Les pilotes de la formule Grand-Prix ont vite senti que cette situation permettrait des courses et un spectacle propices aux « GP » :** départ régates, course de 3h environ dans les meilleures conditions de vol, classement style « formule 1 », accès facile du public... et une belle étape vacances pour leurs familles. La règle élémentaire de ce type de course : le 1er à passer la ligne d'arrivée gagne. Le défi sportif est clair. Le défi pour l'organisation l'est aussi : proposer de revisiter le schéma de nos compétitions pour les ouvrir au grand public, en faire la promotion de notre sport. Il est là, le vrai défi ! L'organisation sportive, nous savons

faire... Vendre notre image pourtant porteuse de sens, de valeurs universelles et de rêve, moins !

**Alors du 08 au 16 mai 2014, que verrez-vous à Sisteron que vous n'avez jamais vu en compétition ?** Commençons par la possibilité de suivre la course en temps réel. Ok, du « tracking », on connaît ! Ça « fonctionne » mais là, on change de braquet : écran géant pour le public sur place, commentateur pour faire le point sur les passages techniques, suivi sur Internet, une place centrale pour des sponsors.

Bien pour la communication externe, mais pour le vélivole que vous êtes ? Sympa si vous êtes au boulot, oui... D'accord, en parallèle de la course se passera de « l'événementiel » comme on dit : voltige, présentations en vol, interviews, musique,... Ça ne vous fait toujours pas venir ? Bien, alors le vrai intérêt pour le vélivole est là : le plateau de pilotes engagés sur cette course. **Vous voulez « toucher » Kawa en vrai ? Il sera là, accessible pour le**





vélivole, il partagera son aventure en Himalaya. Vous voulez **rencontrer Laurent Aboulin** ? Il sera là et vous racontera ses vols extraordinaires au Texas.

Vous parlerez avec **Eric Napoléon** de la tactique mise en place par l'équipe de France pour truster les médailles aux derniers championnats d'Europe à Vinon !

**Oui, vous aurez, à Sisteron, la plus grande concentration de champions de course en planeur.**

Un panel unique des meilleurs pilotes du monde entier, du Chili à la Nouvelle Zélande en passant par l'Afrique du Sud et l'Europe. Ce sera aussi la plus grande concentration d'ASG29, Ventus2ax et

Diana2 au monde, des planeurs sans concession, avec des charges alaires à vous faire tourner la tête en thermique, des polaires que l'on aimerait juste tester un jour...

J'ai la chance d'y être, de faire partie de l'organisation de cet événement international unique. Si vous avez des vacances, une petite envie de Provence, attelez le planeur, descendez dans les Alpes du Sud, profitez-en pour faire un stage sympa juste avant ou juste après dans un club de la région ou au Centre National de Saint-Auban.

**Venez découvrir cette zone de vol mythique et participer à cet événement sans précédent.**

Bons vols 2014,



○ **Vous voulez prêter main forte à l'organisation et vivre un moment unique ?**

contactez Lucie :  
[luciesgp2014@gmail.com](mailto:luciesgp2014@gmail.com)

○ **Accès :** par A51. Navettes gratuites depuis la zone commerciale de Sisteron Val Durance, accès direct au terrain

○ **Sur la toile :**  
Facebook, sgp.aero, twitter



**Benjamin Néglais**  
Cadre Technique National  
○ [benjamin.neglais@ffvv.org](mailto:benjamin.neglais@ffvv.org)

# STAGE

## MTO AU CNVV



### “ PRÉPARATION MÉTÉOROLOGIQUE & OPTIMISATION D'UNE JOURNÉE DE VOL À VOILE ”

La Commission Météorologie organise un stage de préparation météorologique avec la participation de François Hersen et Alain Poulet du 08 au 13 septembre 2014 au Centre National de Vol à Voile.

**Objectif :** améliorer la préparation météorologique d'une journée de vol à voile en vue d'une meilleure utilisation des conditions aérologiques.

**Pour qui ?** Un pilote qui cherche à optimiser son vol, un instructeur cherchant à adapter les circuits aux performances de ses élèves, l'encadrant d'une compétition cherchant à maîtriser les aléas météorologiques pour calibrer une épreuve...

**Comment ?** Le stage se divise entre une approche théorique et une phase pratique. La partie théorique contenant tout ce qui est nécessaire à une meilleure utilisation des produits météorologiques disponibles.

La partie pratique se déroulant tout au long de la semaine des vols. Chaque journée constituera une étude de cas incluant la préparation et la calibration météorologique des vols le matin, leur réalisation l'après-midi et l'indispensable analyse des vols le soir ou le lendemain matin.

Le « comme prévu » sera l'objectif recherché.

**Encadrement par des experts :**  
Alain Poulet, expert pilote instructeur de planeur François Hersen, auteur de "Microclimat"

**Vols :** conditions CNVV avec vos planeurs ou planeurs du centre.

**Inscriptions :** auprès du CNVV, maximum de dix participants.



**Ghislaine Facon**  
Présidente Commission Météorologie FFVV  
○ [meteo@ffvv.org](mailto:meteo@ffvv.org)

# ÊTRE INSTRUCTEUR

➔ Vos instructeurs ont en commun la volonté d'aller de l'avant, de transmettre et de partager la passion du vol.



Un point revient dans leurs témoignages : tous disent avoir progressé dans la compréhension du vol, leur aptitude au pilotage et l'exploitation des conditions aérologiques.

Former les autres apprend aussi à mieux se connaître. Quelques-uns en ont fait leur métier.



**Thierry Nauleau**

06 70 57 19 39

○ [info@nauleausport.fr](mailto:info@nauleausport.fr)

○ [www.nauleausport.fr](http://www.nauleausport.fr)

**Nauleau Sport**

et maintenant sur Facebook

○ <http://www.facebook.com/pages/Nauleau-Sport/169783626414885>



**Jutta Sturm** (Colmar)

*Le fait de voler beaucoup, dans n'importe quelles conditions météo m'a permis de me sentir beaucoup plus à l'aise en vol. La joie en vol, ma passion pour la pédagogie, mon feeling des masses d'air a quadruplé avec les années !*

*Tu voles par tous les temps, tu peux rester en l'air des jours où tu n'aurais pas sorti un planeur. Cela t'apporte cette capacité de ressentir la masse d'air, comme les surfeurs la vague. C'est un avantage dans les compétitions que n'ont pas les pilotes qui ne sont pas instructeurs.*

*J'ai vu nombre de mes élèves devenir pilote de chasse, de ligne, ingénieur aéronautique ou météo... Une belle raison de rester motivée par l'instruction !*



**Florent Treilhes** (Bailleau)

*Il faut absolument encourager les jeunes et leur donner des responsabilités. Dans mon ancien club, nous avons formé un jeune de 22 ans. Ceux de 16 ans avaient les yeux grands ouverts quand ils volaient avec lui. Ils pouvaient facilement s'imaginer être à sa place quelques années plus tard !*



**François Maurage** (Chérence)

*Devenir instructeur m'a apporté une masse considérable d'informations sur le vol à voile mais aussi sur les rapports humains et la pédagogie.*



**Régis Kuntz** (Fayence)

*Quand j'ai débuté, les "grands" devenaient instructeurs et parfois rentraient au SEFA. Cette perspective m'intéressait beaucoup sans que je sache encore vraiment ce que je voulais faire, mais en étant instructeur le plus tôt possible, ça pourrait me servir ensuite.*

*Sur le plan humain, c'est énorme ! On parvient à une meilleure connaissance des autres et de soi-même. On cultive l'altruisme, denrée rare de nos jours... Cela m'a permis de mettre le pied à l'étrier de la sécurité des vols. Par la suite, en étant contrôleur aérien dans l'Armée de l'Air, j'ai pu développer cette expertise et ma fonction d'instructeur expérimenté m'a conduit à être enquêteur pour les accidents dans l'AA, puis par la suite consultant occasionnel en accidentologie et auprès des instances officielles (BEA, DGAC).*

# DEDALE



## → Le musée volant en migration pour la promotion du vol à voile



### Rappel

L'association Dédale a été fondée en 1979 et a pour objectifs de « Faciliter la recherche, l'acquisition, la sauvegarde de planeurs anciens dont leur reconstruction totale ou partielle favorise la pratique du vol à voile ». Car bien entendu le but recherché est bien de préserver toutes ces machines en état de vol. Chaque année ce sont entre 700 et 900 heures de vols réalisées sur une trentaine de machines « anciennes ».

Déjà plusieurs mois que les 85 vélivoles de Dédale travaillent dans les ateliers sur leurs machines. Mais pour certains, ils préparent aussi les rassemblements 2014. D'autres rédigent les articles, recherchent de la documentation toujours utile.

En effet, au-delà de préserver en parfait état de vol les machines « anciennes », chaque année est organisé sur site décidé en AG (de l'année précédente) le RNPA (Rassemblement National des Planeurs Anciens).

### 2014 : RNPA à Belfort du 26 avril au 4 mai

Cette année le RNPA aura lieu à Belfort aux pieds des Vosges en partenariat avec l'Association Belfortaine de Vol à Voile. Cette association est de taille moyenne avec 25 membres, 6 instructeurs, 6 pilotes remorqueurs avec 3 biplaces et 6 monoplaces, les Belfortins vont accueillir deux fois leur effectif total (environ 40 membres de Dédale et une douzaine de machines) pendant la semaine du 26 avril au 4 mai 2014.

### Les objectifs de ces rassemblements sont variés mais les principaux sont :

- 1 - faire découvrir aux Dédaliens une région inconnue,
- 2 - créer un événement festif local pour les membres de l'association « accueillante ». En effet les Dédaliens ont plusieurs biplaces et invitent les pilotes « locaux » à découvrir le vol « sur machine ancienne » et il n'est pas rare que ces derniers prêtent leurs monoplaces. Comme tout vélivoles, le dédalien apprécie un repas avec les adhérents de l'association locale ; c'est aussi un moyen de lancer la saison,
- 3 - proposer à l'association des animations avec Dédale comme l'année dernière à Tours où les Dédaliens avaient accueilli des élèves et leurs professeurs et bien sûr les visiteurs,
- 4 - proposer d'organiser une journée « portes ouvertes » où les Dédaliens présentent leurs machines et leur histoire aux visiteurs (au sol et en vol),
- 5 - être un relais auprès des élus, des décideurs et aussi des médias (exemple du reportage de FR3 à Tours l'année dernière).

Au niveau des vols, bien entendu, la sécurité est gérée par le club local et les Dédaliens respectent à la lettre les consignes locales au même titre que tout pilote venant de l'extérieur. Un cahier des charges sommaire précise les besoins de Dédale avec en priorité une dizaine de places de hangar car nos machines sont plus compliquées à monter et démonter que les machines « modernes » et il n'est pas envisageable de faire ces opérations chaque jour.

Un club house avec possibilité de cuisine est un « plus » et nous en profitons tous les ans pour organiser notre AG lors



● Cette année, le parcours prévu est :

- Bourges (du 26 au 30/07),
- Chauvigny (du 30/07 au 2/08),
- Tours Le Louroux (du 2/08 au 6/08)
- et Le Blanc (du 6/08 au 10/08).

Ce parcours est en cours de finalisation. Les besoins logistiques sont identiques à ceux d'un RNPA, par contre il y a nécessité d'avoir une équipe autour de chaque machine car le rythme est différent du fait des déménagements tous les trois ou quatre jours.



du RNPA. Pour l'hébergement soit les pilotes campent sur le site, soit ils vont en gîtes ou dans les hôtels de proximité. Bien entendu, les Dédaliens en profitent aussi pour visiter la région.

### La 7ème Balade des Planeurs Anciens du samedi 26 juillet au 10 août 2014

2014 verra la renaissance des « Balades des Planeurs Anciens ». Benoit Auger (25 ans) et son père (propriétaires du seul MILAN en état de vol) ont décidé en 2013 d'organiser cette 7ème balade. En 1995, une dizaine de machines et une trentaine de pilotes avaient participé à Courtrai - Arras - Valenciennes - Amiens - Abbeville avec toutes étapes reliées en vol !

Il s'agit dans un circuit pré-affiché de découvrir plusieurs aérodromes et plusieurs régions. Les Dédaliens restent 3 ou 4 jours sur le même terrain et essaient de rejoindre en vol l'étape suivante.



**Didier Pataille**  
Président de Dédale

Pour toute info sur la balade  
des Planeurs Anciens :

● [benoit.auger05@gmail.com](mailto:benoit.auger05@gmail.com)

Pour toute info sur Dédale et le RNPA :

● [didier.pataille@orange.fr](mailto:didier.pataille@orange.fr)



# OSTIV

## → Réunion annuelle du Sailplane Development Panel à Toulouse.



du 9 au 11 octobre dernier

Crédit photo : Michaël Greiner

s'est tenue à Toulouse la réunion annuelle du SDP de l'OSTIV (Sailplane Development Panel de l'Organisation Scientifique & Technique Internationale du Vol à Voile). Une vingtaine de personnes s'est retrouvée dans la ville rose : des personnels des constructeurs (Schempp-hirth, Schleicher, ...) en activité ou retraités, des représentants des autorités (EASA, LBA,...), ainsi que des membres actifs de la communauté scientifique véliplane - la palme du grand voyageur revenant au représentant des autorités australiennes... Jean-Pierre De Loof représentait la FFV et j'officiais comme hôte / GO pour que le séjour se passe le mieux possible.

A noter que la réunion était soutenue et rendue possible par Airbus Toulouse, qui nous a prêté une salle de réunion (celle du Directeur de site, Mr Piedrafita...) et nous a donné accès au restaurant de l'entreprise.

Après des arrivées sur Toulouse plus ou moins mouvementées (dont une tentative de voyage depuis l'Allemagne en DA42, avortée sur problème moteur...), les participants ont été accueillis en grande pompe par Mr Yves Regis, responsable de la certification des avions Airbus. Il nous a présenté la position du géant européen vis-à-vis de la certification et de l'EASA.

S'en sont suivis des échanges riches avec les représentants des constructeurs. La discussion tournait autour du fait que la « grosse machine EASA » tend vers les besoins de la « grosse industrie », cela étant parfois difficile à gérer pour les « artisans » de l'aviation légère. Quand chez Schempp-Hirth ou Schleicher, le nombre d'ingénieurs se compte sur les doigts d'une main pour tout traiter du bureau d'étude aux essais (et donc aussi la certification), Airbus met en œuvre 1000 personnes dédiées aux seuls travaux de certification...

Après ce départ sur les chapeaux de roue, l'agenda des discussions tech-

niques a été déroulé, et de nombreux sujets ont été abordés. En voici quelques-uns détaillés :

- La sécurité des phases de treuillée a occupé une bonne partie des discussions. La partie « éducation des pilotes est dédiée au « Training & Safety Panel », les SDP s'intéressent aux aspects techniques de l'affaire. Par exemple, après un retour d'expérience d'un accident (Nimbus 3 anglais), la formulation d'un nouveau paragraphe du règlement de certif CS22 sur les poignées de largage a été débattue.

L'objectif est d'éviter des positions de poignée de largage accidentogènes,

la difficulté de l'exercice étant la rédaction qu'un requis générique, quel que soit le type de planeur.

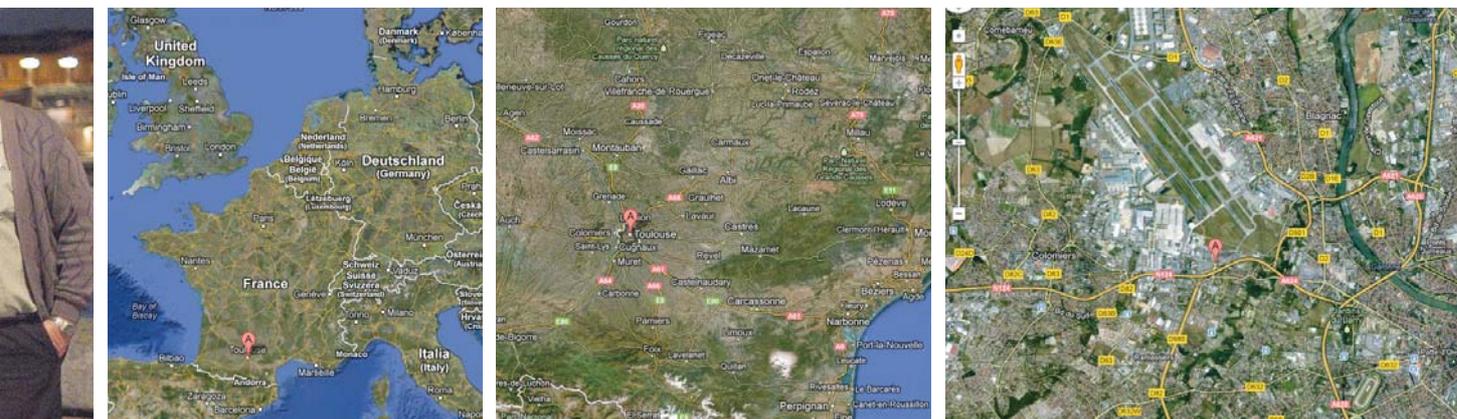
► Toujours autour du treuillage, la mise en pratique d'une méthode de calcul de la montée en puissance du treuil en fonction de la machine type par type, déjà discutée les années précédentes, a été présentée. Les formules, c'est bien, mais la traduction

pour le conducteur de treuil, c'est plus qu'important...

► Autre sujet liant design et sécurité des planeurs : un grand nombre d'incidents est lié à une ouverture intempestive d'aérofreins non verrouillés. Comment empêcher un tel oubli « par design » : vaut-il mieux rendre l'extension involontaire très peu probable par design (Piggot

hook, ...), ou bien signaler mieux au pilote l'état du verrouillage ?

► Coté composite, il n'existe pas de document public de référence spécifiant les propriétés mécaniques des sandwichs verre ou carbone, comme pour le métal ou le bois. La justification de la tenue structurale des planeurs (en particulier allemands...) repose aujourd'hui sur des documents



non publiés, qui potentiellement ne seront plus acceptables en l'état dans un système « full EASA » demain. Le SPD doit proposer une marche à suivre, pour ne pas perdre le bénéfice de plusieurs décennies d'expérience, sans pour autant divulguer des « secrets » dans un périmètre trop large.

► Enfin, le concepteur de la propulsion FES (hélice repliable dans le nez des Lak17 ou Silent) est venu présenter son système en vue d'en discuter la certification. Le SDP est le forum pour présenter les innovations techniques, et les faire rentrer dans la réglementation. Le jargon de la règle est parfois obscur, et rien de mieux que de parler avec ceux qui ont écrit cette règle pour l'interpréter et l'exploiter au mieux. Concernant les systèmes électriques, les réglementations sont encore assez peu développées (l'Antares étant certifié sur une « condition spéciale »), si bien que le premier à dégainer aura toutes les chances de faire écrire la réglementation à son avantage.

Comme pour chaque meeting SDP, nous avons profité des richesses aéronautiques de la région, particulièrement importantes dans le Sud-Ouest. Des visites ont permis de continuer à échanger, en off, sur les différents sujets. Etant sur le site Airbus Toulouse, une visite de ligne d'assemblage s'imposait : nous avons eu la possibilité de contempler la « FAL » de

l'A350, le tout dernier modèle « tout carbone » de la gamme.

Par l'entremise de Denis Guérin, membre de l'équipe de France de Vol à Voile, nous avons également pu visiter deux souffleries sur le site du Fauga Mauzac, à 40km de Toulouse. La première, de dimension imposante, a vu passer quasiment toute la famille Airbus en configuration d'atterrissage et de décollage, mais également les productions d'Embraer, Bombardier ou Cessna. La seconde, proche de celle utilisée pour l'étude de l'aérodynamique des planeurs, est destinée à des projets de plus petite taille ou au développement des techniques d'essai.

**Pour conclure, la logistique pour un groupe de 20 personnes sur un site industriel protégé s'est révélée être un défi, mais avec l'aide de personnes de bonne volonté, ce fut possible. Les réunions se sont très bien déroulées, et les sujets à l'ordre du jour ont progressé. Au final, les différents membres du SDP de l'OSTIV sont sortis ravis de leur séjour à Toulouse.**



## Remerciements

Mes remerciements particuliers vont à Mr Piedrafitta, Directeur du site Airbus France de Toulouse, qui a permis que la réunion se tienne sur un site industriel protégé, ainsi qu'à son équipe pour la gestion de la logistique. Merci également à L'ONERA de nous avoir accueillis sur le site du Fauga Mauzac, et en particulier à Mr Traineau, Responsable du site. Merci aussi à l'OSTIV qui a subventionné en partie les repas pris à Airbus. Enfin, merci à la FFVV d'avoir suivi l'organisation de cet évènement et soutenu nos déplacements sur Toulouse.



**Matthieu Scherrer**  
Vélicole au club de Moissac depuis 2000. Ingénieur aérodynamicien, représentant la FFVV auprès du SDP de l'OSTIV depuis 2009.

Site Web des organismes ayant soutenu l'évènement :



<http://www.airbus.com/company/worldwide-presence/airbus-in-france/>



<http://windtunnel.onera.fr/available-facilities>

# ACCIDENTOLOGIE

## LE BILAN 2013

➔ Chaque année, notre mouvement enregistre des accidents qui nous rappellent que le vol à voile est une activité présentant des risques qu'il nous faut analyser et assimiler pour mieux les maîtriser.

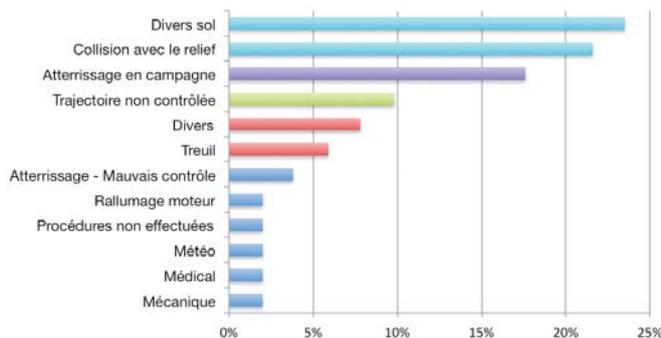
En 2013, 52 accidents et incidents ont été comptabilisés en France sur la base des déclarations à l'ANEPVV et à la FFVV. Ces événements ne sont pas toujours connus avec une grande exactitude. Par conséquent leur classement est parfois un peu arbitraire.

Cependant, il faut noter la proportion significative des incidents et accidents liés aux atterrissages en campagne, aux pertes de contrôle et aux collisions avec le relief. Ils sont présentés sur le graphe 1 sans aucune pondération en terme de gravité.

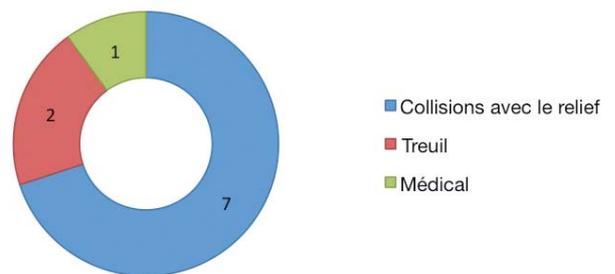
Les accidents les plus graves sont répartis de la façon suivante : 7 décès consécutifs à une perte de contrôle ou une collision avec le relief, 2 au décollage au treuil<sup>2</sup> et 1 ayant une cause médicale.

<sup>2</sup>: Voir article de planeur-info n°43

52 incidents & accidents en 2013



Accidents fatals - 2013



L'analyse par nationalité montre une répartition égale entre les pilotes français et étrangers. En considérant que l'activité des pilotes étrangers ne représente que 10 % de l'activité totale réalisée en France, il apparaît clairement que le nombre d'accidents fatals est disproportionné dans cette population de pilotes.

### Un bilan dont on peut pas se satisfaire

La première condition pour progresser consiste à faire un état des lieux pragmatique et sans concession. Ce bilan (un mort pour 1000 pratiquants environ) est dans la moyenne des années précédentes mais il ne doit pas nous satisfaire. Il faut bien reconnaître que la situation n'a pas évolué sensiblement au cours du temps malgré toutes les mesures volontaristes qui ont pu être prises. Un changement de modèle est certainement nécessaire.

Les axes de travail de la Commission Formation et Sécurité (CFS) devront porter sur les pertes de contrôle et les collisions avec le relief qui sont les causes les plus fréquentes de décès. Une réflexion sur la prise en charge des pilotes étrangers devra également être conduite.

### La sécurité ? L'affaire de tous... et de chacun

Mais nul besoin d'attendre des recommandations de la CFS pour agir ! La sécurité est aussi une affaire individuelle. Il faut nous interroger sur les minima que nous nous accordons, par exemple en rattachage en campagne ou en vol près du relief.

La compétition est le fer de lance de cette prise de conscience, en continuant à adapter ses règlements pour garantir un jeu compétitif en toute sécurité. Le contrôle des altitudes minimales de rattachage, le trac-

king, la généralisation des dispositifs Anticollision (flarm, bandes fluo) sont, par exemple, d'excellentes initiatives pour sensibiliser les compétiteurs aux limites de l'engagement et permettre de réduire les caractéristiques accidentogènes de certaines phases de vol.

Chacun pourra alors s'inspirer de la démarche et des préconisations pour ses pratiques personnelles en circuit de loisir.



**Francis Clar, Gilles Hug**  
Commission Formation-Sécurité

# LE BUZZ DU VOL À VOILE DANS LE HAUT-RHIN



➔ **Le stand est installé sur 110m<sup>2</sup>, un Pégase du club de Mulhouse est exposé, le simulateur du club de Colmar est opérationnel et actif dès la 1ère heure de l'ouverture du Salon Festivitas, Salon du Voyage et des Saveurs au parc expo de Mulhouse dont nous assurons l'animation ce vendredi 7 février à 10h.**

**Animation assurée et réussie, à en compter les nombreux visiteurs de notre sport parmi les 20 000 entrées comptabilisées jusqu'au dimanche soir 19h !**

Le Comité Départemental de Vol à Voile du Haut Rhin chapeaute l'événement. En veille depuis trop longtemps, voilà que le CD du 68 revit depuis un an fort de ses nouveaux administrateurs. Une action devait s'inscrire dans le CD... Ce salon en fut la concrétisation !

Festivitas nous a montré que le CD du Haut-Rhin sait faire ! D'autres manifestations, d'autres investissements se présenteront et les 2 clubs haut-rhinois prendront le départ ensemble pour tourner les circuits !

## Les 2 clubs du Six-Huit ! (68)...

Curieusement, si les deux clubs haut-rhinois ont leurs différences, ils ont aussi leurs ressemblances !

Chacun a connu des difficultés, mais fortes de l'expérience de leurs prédécesseurs, les deux équipes actuelles ont redonné des ailes à leurs clubs à force de volonté et d'acharnement.

**L'ACHR**, section vol à voile. Installés sur l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim, les vélivoles de l'aéro-club du Haut-Rhin se défendent bien, malgré la proximité de l'aéroport de Bâle-Mulhouse !

Un parc de planeurs adapté, la formation BIA, de nombreux stages permettent de susciter les vocations.



Ainsi, l'un des 200 pilotes formés par Pierre Springinsfeld a pu intégrer la Patrouille de France. La relève semble assurée avec plus de 50 % des membres qui ont moins de 25 ans.

**Le CICVVA**, Centre Inter Clubs Vélivole Vosges Alsace est basé sur l'aérodrome de Colmar-Houssen, situé aux pieds des Vosges : sa situation est privilégiée pour le vol à voile !

Un beau parc planeurs permet de satisfaire les 80 membres dont 18 jeunes élèves, 6 de - de 14 ans et 3 féminines. De nouveaux instructeurs et la graine de

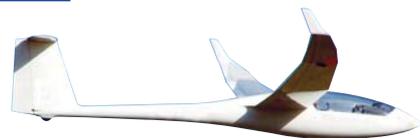
compétition distillée par notre championne de France, membre de l'équipe de France, Jutta Sturm, assurent une belle dynamique au club.

Aujourd'hui, l'avenir du Comité Départemental du vol à voile du Haut-Rhin s'annonce prometteur grâce à ses 2 clubs, Colmar et Mulhouse, qui donne chacun un bel envol à l'activité.



Sylvie Windenberger

# ASSEMBLEE GENERALE 2014



➔ C'est au Palais des Congrès de Dijon que la Fédération Française de Vol à Voile s'est réunie les 8 et 9 mars pour son Assemblée Générale 2014. Dijon, magnifique cité Bourguignonne, capitale des Ducs, terre de bonne chère et de grands crus ! Dijon, cité aéronautique de renom, patrie originelle de nos fidèles Robin remorqueurs. Dijon, cité véli-vole dès la fin les années 50. C'est l'Association Dijonnaise de Vol à Voile et son président Claude Pouette qui ont accueilli les présidents des associations de notre mouvement.



Dijon

Les opérations avaient déjà débuté le vendredi, avec les assemblées générales du GIVAV, du G-NAV et de l'ANEPVV. Les présidents et représentants des associations se sont rassemblés le samedi avec un programme studieux : rapport des commissions, ateliers ATO, Développement, Sport, remise des prix 2013.

Le dimanche a été consacré à la présentation et au vote du rapport d'activité, du rapport financier, du budget 2014 et du rapport moral.

Merci à Claude Pouette et toute son équipe pour leur accueil chaleureux.

## LES COMMISSIONS FFVV



Le samedi 8 au matin de 9h00 à 12h00 fut consacré aux rapports des commissions fédérales.



de gauche à droite 1 ► ● Jean-Emile Rouaux - Président de la FFVV, du CNVV et de la commission développement ● *et par ordre alphabétique* : Philippe Arfeuille - Trésorier du CNVV ● Jean-Nicolas Barelier - Directeur Technique National ● Francis Clar - Président de la commission formation et sécurité ● Maxime Coffin - Chef de la Mission Aviation Légère, DGAC ● Michel Cruette - Président de la commission remorqueur.

2 ► ● Jean-Pierre de Loof - représentant, Christophe Vincent - Président de la commission maintenance ● Eric Deluy - Président de la commission handi-planeur ● Philippe de Péchy - Président de la commission sportive ● Marie-Christine Estrade - Présidente de la commission féminine ● Ghislaine Facon - Présidente de la commission météo ● Georges Gonet - Président délégué du CNVV.

3 ► ● Luc Guillot - Directeur de la FFVV et du CNVV ● Christian Malavergne - Dirigeant responsable du G-NAV ● Jean Molveau - Président de la commission historique ● Daniel Perciaux - Président de la commission voltige et de la commission juges et arbitres ● Ulrika Poirier - Secrétaire Générale adjointe de la FFVV, chargée du dossier B.I.A ● Christine Roblot - Présidente de la commission médicale.

## LES ATELIERS

Le 8 mars, de 14h à 18h fut consacré aux ateliers ;



**L'atelier Développement** animé par Jean-Nicolas Barelrier, Marie-Christine Estrade, Tina Girard, Ulrika Poirier.

**L'atelier ATO** divisé en deux groupes :  
 ► Groupe 1 - animé par Francis Clar (photo 1)  
 ► Groupe 2 - animé par Michel Jacquemin (photo 2)

**L'atelier Sport** animé par Philippe de Péchy.

## REMISE DES PRIX

Samedi Soir - Salle des Etats du Palais Ducal - Mairie de Dijon.



*de gauche à droite* 1 ► ● Discours de bienvenue de Mme Garret-Richard - Conseillère municipale déléguée aux événements sportifs ● Mireille Vignolles, Médaille de l'aéronautique ● Jean-Pierre de Loof, Médaille de l'aéronautique remise par Christian Malavergne. 2 ► ● Jean-Paul Fièque, Diplôme de reconnaissance ● Jacques Skorupka, Médaille des Instructeurs ● Christophe Nortier, Président de Alençon, challenge des Clubs 2013 ● Ghislaine Facon, Records de France, d'Europe et du Monde ● Bernard Grégoire de Château-Arnoux, coupe à l'indice de la Netcoupe ● Robert Prat, challenge Caudrelier 3 ► ● Valentin Grit, challenge Schallow ● Louis Boudierlique, challenge Nessler ● Christian Adamo, Eric Garnier et Pierre-Yves Lhenry, badges des 750 kms ● Virgile de Bussy, coupe Jacques Gomy ● Samuel Dupland, coupe Jean-Marie Le Bris ● Claude Pouette, Président de l'Association Dijonnaise de Vol à Voile, lors de ses remerciements.

## INSTANCES STATUTAIRES FÉDÉRALES

**Dimanche 9 mars au matin, présentation des rapports statutaires et budget :**  
 ● Rapport d'activité : Jean-Pierre Gauthereau - Secrétaire général ● Rapport financier et Budget : Christophe Luquet - Trésorier ● Rapport des comptes : Henri-Paul Galibert - Commissaire aux comptes ● Rapport moral : Jean-Emile Rouaux - Président.



# MAINTENANCE DES AERONEFS ELA1

➔ La Commission technique de la FFV a organisé du 31 janvier au 02 février au CNVV à Saint-Auban, un séminaire de formation de formateurs en maintenance des aéronefs ELA1, module mécanique et avionique. C'est ainsi qu'ont convergé de toutes les régions de France une bonne vingtaine de candidats sélectionnés parmi nos mécaniciens les plus expérimentés.



Crédit photo : Ghislaine Facon et David Vallet

La saison hivernale se prêtait parfaitement à un agenda particulièrement chargé. En effet, les éléments pédagogiques du programme de formation des mécaniciens revus en détail, comprennent sept modules et sept sous modules. Ils portent sur les rappels de connaissances générales, la réglementation, les facteurs humains, les éléments de cellule, la pesée et le centrage, l'électricité et l'avionique dont l'instrumentation pneumatique et électronique, le contrôle et leurs outillages de mesure.

Tout le programme a été préparé, rédigé et mis en forme sous forme de présentations.

Les formations dureront 20 heures réparties sur deux jours au CNVV ou en région. Elles seront encadrées par deux à trois formateurs pour 5 à 10 stagiaires. Les inscriptions présentées par le président de club se feront via le CNVV.

Une expérience de deux ans est requise, attestée par un relevé d'expérience fourni lors de l'inscription.

Le relevé d'expérience correspond à l'entretien réalisé avec un mécanicien déjà titulaire d'une LNMA.

Cela comprend : visite annuelle, pesée, débattement des gouvernes, contrôle du circuit statique, dynamique et électrique, utilisation d'un outil de gestion de navigabilité...

A l'issue de la formation, la réussite à 75 % minimum d'un QCM d'une heure permettra d'établir un certificat de stage module mécanique et avionique.



Cette formation vient en complément à la formation aux techniques d'entretien et de réparation aux structures composite des ELA1 homologuée en juin 2012.

Ces deux certificats « Composite » et « Mécanique/avionique » permettront la délivrance de plein droit à la licence de maintenance d'aéronefs LNMA groupe composite.

Cette formation est en phase finale d'agrément par l'autorité. Elle répondra à l'exigence européenne prévue pour 2015.

Ces formations sont éligibles à des subventions via le CNDP pour la formation des cadres sportifs.

L'objectif de mise en application opérationnelle de ces formations est prévu pour l'automne 2014. Une circulaire fédérale sera envoyée dans les clubs.



**Christophe Vincent**  
Président de la Commission technique

## ➔ Contrôle des transpondeurs et de la chaîne ATC des planeurs.

Faisant suite au séminaire d'automne, la FFVV a acquis deux bancs permettant ainsi de réaliser le contrôle de la chaîne ATC, qui est au programme de la formation maintenance dans le module avionique.

Une vingtaine de candidats formateurs de mécaniciens ont été formés le 31 janvier 2014.

La session assurée par un formateur et contrôleur agréé, s'est partagée en une matinée sur la théorie et une après midi sur les exercices pratiques. Les expérimentations réalisées en petits groupes ont porté sur des contrôles réels sur des planeurs et des remorqueurs du CNVV.

La prise en main de l'utilisation des bancs s'est révélée assez facile grâce à une interface aisée et une documentation complète.

Le plus délicat a été de localiser les antennes transpondeur.

Les bancs se décomposent par un banc pour le contrôle transpondeur ainsi qu'un banc pression pour la calibration du niveau de vol.

Les bancs seront basés au CNVV à Saint-Auban, et gérés par la Commission technique FFVV.

Ils seront disponibles pour les licenciés FFVV adhérant au G-NAV.

La Commission technique mettra en place un planning et organisera la rotation du matériel, en vue d'une réservation-attribution aisée du matériel et des personnels de contrôle.

Un tarif fédéral est à l'étude pour que ce contrôle soit un service aux membres



du G-NAV tout en couvrant les frais d'amortissement, de maintenance, d'étalonnage et de déplacement des contrôleurs. A l'issue des interventions en club, une attestation de conformité sera délivrée.

**L'objectif de mise en application opérationnelle : automne 2014.**



**Informations**  
● [technique@ffvv.org](mailto:technique@ffvv.org)

# LES LICENCES

➔ **Chaque saison le rituel recommence... NOUS COMPTONS ! Nous comptons nos élèves, les lâchers le nombre d'heures de vol, les subventions obtenues sur la saison et aussi notre nombre de licenciés !**

En 2013 et pour la première fois, nous avons compté les licences Découverte... et nous savons désormais qu'elles ont répondu à un besoin, une demande du public.

## Pour 2014, elles seront INDISPENSABLES !

Si dans leur grande majorité, les clubs sont très satisfaits de ce nouveau support de licence, le séminaire des dirigeants du 19 octobre dernier au CNVV a permis aussi d'identifier des demandes complémentaires qui seront traitées en 2014 pour une mise en œuvre des évolutions en 2015.

Nous présenterons celles-ci dans un prochain Planeur Info.

Parallèlement, l'utilisation sur le terrain fait apparaître des exploitations différentes de ces nouveaux produits en fonction du projet du club :

- suite d'opérations « Vu du Ciel » ou de Brevet d'Initiation Aéronautique,
- prestations pour les touristes ou les groupes souhaitant découvrir l'activité et/ou la région par la voie aérienne,
- accès progressif à l'activité pour les débutants ne souhaitant pas s'engager immédiatement,
- offre de « redécouverte » après (ou à la place) d'un vol d'initiation réussi...

Le licencié Découverte est représenté dans toutes les tranches d'âge (le plus âgé a 87 ans/ 71 ans pour la conversion en licence annuelle) et 20% de femmes ont adhéré à ce nouveau dispositif (contre 7% pour la pratique annuelle).

**Continuons d'exploiter les licences Découverte en transmettant nos valeurs et notre passion de l'air.**

**Tout cela, nous pouvons aussi le compter... mais soyons clairs : cela n'a pas de prix et permettra surtout de transformer vos pratiquants Découverte en pratiquants annuels !**

## Aussi, nous vous proposons le plan d'action suivant

### de novembre à février

- ▶ Nommer un responsable de projet qui va constituer son équipe pour définir le projet
- ▶ Définir les moyens d'actions du club : capacité d'accueil, d'encadrement
- ▶ Préciser les dates de stage, nombre de personnes, prix de revient et prix de vente, distribution, public,...

- ▶ Compléter votre offre en utilisant les outils développés à votre attention (diplômes, diaporama, livret Découverte, ajuster supports visuels...)
- ▶ Valider l'intégralité de la démarche en Conseil d'Administration

### de février à mars

- ▶ Compléter l'équipe (animateur Découverte, instructeur,...) et réunir les rôles (animateur Découverte, instructeur, bénévoles,...)
- ▶ Communiquer sur le projet en interne (newsletter,...) et promouvoir sur les réseaux de

- communication du club (site Internet/réseau touristique,...)
- ▶ Installer, vérifier la signalétique si nécessaire
- ▶ Préparer l'accueil téléphonique et physique

### à compter de mars-avril

- ▶ Ajuster les produits si nécessaire lors des premiers stages, réaliser le suivi des stagiaires (ex. : invitation après stage sur le terrain pour les moments de convivialité)

- ▶ Réaliser une enquête de satisfaction à utiliser lors du bilan
- ▶ Relancer les licenciés Découverte pour une inscription à l'année

# DÉCOUVERTE



## Des produits Découverte pour se légitimer localement : l'expérience du club de Belfort.

Depuis quelques années, l'Association Belfortaine de Vol à Voile organise chaque été une opération de découverte du vol en planeur en partenariat avec une association d'éducation populaire et un centre socio culturel.

### L'objectif est multiple :

- ▶ faire découvrir notre activité aux jeunes et à leurs parents,
- ▶ inviter la population voisine à fouler l'herbe de l'aérodrome,
- ▶ faire connaître notre association aux collectivités locales.

Au début, nous réalisons cette opération sur une journée avec les cartes d'assurance journalière. Grâce aux licences Découverte, en juillet 2013, nous avons recruté plusieurs jeunes âgés de 14 à 16 ans pour un stage de trois jours.



Nous organisons le stage en débutant par un briefing collectif. Les après-midis s'articulent autour de trois points d'activités (vol et gestion de piste en particulier). Cette organisation permet d'optimiser l'activité sur le site et laisse peu de place au temps mort.

La 3ème journée est gérée sur l'aérodrome par les animateurs du centre qui organisent des travaux sur une thématique en lien avec l'aéronautique. La licence Découverte 3 jours permet de faire voler les jeunes sur 2 journées. Nous les invitons à venir réaliser la troisième journée de vol selon leur disponibilité et en dehors du centre de loisirs.



Une telle opération est réussie grâce à la complémentarité des animateurs du centre (logistique camping, repas) et des membres du club ! L'ambiance sur le terrain avec un groupe de jeunes est très sympathique et bien appréciée par nos membres. Nous organisons une soirée barbecue qui permet de faire le lien avec les parents. Ils découvrent l'aérodrome sous un angle nouveau. « Super, cela nous paraissait inaccessible et réservé à une certaine élite » a déclaré une maman lors du barbecue tout en écoutant les aventures de sa fille au planeur. Objectifs atteints !



Grace à ces opérations, nous avons inscrit un jeune, maintenant breveté et licencié annuel. La demande en vol d'initiation a aussi augmenté au travers des parents et leurs connaissances qui se donnent le mot et s'intéressent à notre activité. Toujours optimistes, nous espérons des retombées plus nombreuses en terme d'inscription à l'avenir. Les idées étaient déjà là, les licences 3 jours ont permis de mieux concrétiser le tout.

**Le gain d'image en local assuré !**

# LES LICENCES

## Des produits Découverte pour essayer : l'exemple de David, 14 ans



David Giraud

Club : CCVB (Centre de Vol à Voile Bressan)  
aérodrome "Terre des hommes" à Bourg-en-Bresse



As-tu pratiqué d'autres sports avant le planeur ?

► Non

Quelle était ta motivation pour venir au stage de planeur ?

► J'ai toujours voulu faire du planeur. C'est mon grand père qui m'a conduit pour la première fois au club, pourtant il ne pratique pas. Il a voulu me faire plaisir.

Pourquoi as tu choisi ce club ?

► Ce club est le plus près de chez moi.

As-tu trouvé facilement le club lors de ta première visite ?

► Oui, il y a des panneaux pour indiquer où il est situé.

Comment as tu connu l'offre de stage ? (bouche à oreille/site internet/ famille/...)

► Grace à la journée porte ouverte de l'aérodrome. Je venais pour voler en avion mais il y avait trop de monde.

Serais-tu venu pratiquer le planeur sans cette offre Découverte ?

► Oui mais mes parents auraient été plus réticents s'il fallait s'inscrire tout de suite à l'année sans connaître l'activité.

Quelles ont été tes premières sensations en vol ?

► J'ai été de suite à l'aise.

Quels sont les moments du stage que tu as le plus aimés ?

► Quand j'ai pu moi-même décoller puis atterrir avec mon instructeur

Si tu devais emmener un ami voler, que lui dirais tu pour le convaincre ?

► Que le monde vu d'en haut est magnifique et que l'on se sent heureux.

Tu as souscrit une licence annuelle suite à ta licence Découverte, quel a été le déclencheur ?

► J'aime le planeur, le stage

Découverte m'a permis de confirmer que le planeur c'était super. Et aussi que je ne suis pas malade en planeur.

Que conseillerais-tu au futur pratiquant avant de se lancer dans un stage Découverte ou une licence annuelle ?

► De faire un stage Découverte car on peut se tromper entre ce qu'on imagine et la réalité de l'activité.

Moi, je ne pensais pas qu'il fallait autant de personnes et de matériel pour faire décoller un planeur.

Le stage ça permet vraiment de savoir si on aime l'ambiance du club et l'activité. Et puis je ne savais pas qu'on pouvait être malade dans le planeur... et heureusement je ne le suis pas !

Maintenant je souhaite voler seul et faire de longs circuits.

“ Le stage ça permet vraiment de savoir si on aime l'ambiance du club et l'activité ”



# DÉCOUVERTE

➔ **Des produits Découverte pour se faire plaisir : l'exemple de Tours-Le-Louroux !**



**Touraine-Planeur est un des clubs les plus importants de la région Centre : un peu plus de 180 adhérents en 2013. Cette année le club va célébrer le 25<sup>e</sup> anniversaire du premier vol au Louroux le 2 juillet 1989. Inutile de préciser, bien sûr, que la région est celle des châteaux, des vignobles et de la Loire.**



## Licence Découverte

**Touraine Planeur souhaite l'accès au vol à voile pour tous et a adopté la licence Découverte. Depuis plusieurs années, le club propose des vols d'initiation classiques (30 minutes) et des journées Découverte au cours desquelles le candidat au vol reçoit une information poussée avant de monter à bord du planeur.**

L'appropriation du dispositif au club a débuté par la formation des 17 pilotes animateurs fédéraux qui se sont partagés les 250 Vi et les 16 stagiaires.

Un de ces pilotes (Florent, 22 ans), très motivé par l'envie de transmettre, a passé tout l'été dernier dans un des Mariannes du club à vanter les mérites de l'activité et informer ses passagers sur notre sport.

**La licence Découverte a permis de prolonger pour 16 personnes cette initiation par des stages de 3 ou 6 jours, ce qui est une opportunité très appréciée pour les plus intéressés.**

### L'organisation des journées de stage est la même chaque jour :

- ▶ briefing pour tous à 10h
- ▶ activité matinale pour étoffer ces connaissances sur l'activité grâce aux vidéos, simulateur ou power point, animé par un pilote animateur Découverte.
- ▶ repas collégial puis petite marche afin de rejoindre le bout de piste

- ▶ aide à la mise en œuvre : préparer, aligner, accrocher les câbles, discuter avec les camarades de jeu puis se concentrer quand vient son tour
- ▶ vol pendant 1h environ
- ▶ le "découvreur" aide ensuite en piste puis est libre de rester la fin de journée avec nous ou de rentrer pour vaquer à d'autres occupations en regardant le ciel.



**Les licenciés annuels du club se sont parfaitement adaptés à cette nouvelle offre grâce au soutien très impliqué des salariés et à l'investissement conséquent des bénévoles qui ne comptent jamais leur temps. Merci à eux!**

Les perspectives de renouvellement chaque année de la licence Découverte nous permet d'envisager à nouveau l'accueil de ces stagiaires qui souhaitent tous revenir sous le même format de stage.

# VOL A VOILE ET TABAC

➔ Lorsque je vois un pilote pour une visite médicale aéronautique, je lui dis toujours, quelque soit son âge : « *Un jour, tu seras arrêté de vol* ». Non pas forcément par un médecin aéronautique, peut-être par les circonstances (maladie, âge), par un chef pilote ou un président de club...



Alors, la vraie question qu'il faut se poser, particulièrement lorsqu'on est jeune et qu'on ne sent pas concerné par les problèmes de santé, c'est celle-ci : « *Qu'est ce que je peux faire, raisonnablement, pour pouvoir voler le plus longtemps possible ?* »

Bien sûr, on peut abandonner l'aéronautique certifiée et se consacrer à des activités moins réglementées. Mais si on veut bien concilier plaisir et raison, on peut se donner une hygiène de vie, qui si elle ne garantit pas complètement le résultat, du moins

respecte le principe suivant : « *une toxicité se révèle d'autant plus qu'on consomme le toxique !* » Parmi les choses à abandonner, le tabac est une drogue particulièrement répandue et réputée peu toxique, à tort.

## Qu'est-ce qu'une addiction ?

Certains fumeurs se disent : « *Suis-je idiot de fumer alors que je sais que c'est mauvais pour moi ? Hélas, je n'arrive pas en m'en défaire !* »

Une de ces propositions est fautive : on n'est pas idiot de fumer (ou de boire ou de se droguer...). Simplement, on est victime d'une addiction. Notre cerveau n'est pas homogène. La partie rationnelle, « raisonnable », c'est notre cortex pré-frontal. C'est elle qui nous permet de comprendre qu'il n'est pas bon de fumer, de boire, de se droguer...

Cependant, ce n'est pas la cible des drogues. Cette cible se situe un étage en dessous : c'est le système limbique. Celui-ci est très influent sur notre comportement. Il est le siège d'équilibres un peu plus « reptiliens » : plaisir/dépression, punition/récompense... Il est impliqué dans la passion amoureuse : cela explique le détournement de la dépendance à l'autre, physiologique dans certaines circonstances.

Cela explique aussi la vulnérabilité des adolescents chez lesquels le système limbique est prédominant, en vue de leur préparation à la passion amoureuse. C'est là que le tabac (et les autres drogues) frappe. Les poètes ont deviné cette séparation entre cortex et système limbique depuis longtemps : « *le cœur à ses raisons, que la raison ignore* » (B.Pascal, repris par Molière).

La relation entre addiction et passion aussi a été devinée :

Illustration :  
Stéphane  
Crommelynck



« ... Je suis amoureux de ma cigarette... » (Jacques Higelin).

Que font les drogues, et en particulier le tabac ? Elles apportent plus ou moins directement au système limbique des substances qu'il devrait normalement fabriquer. Comme c'est apporté tout fait, le système limbique diminue sa production. Comme le système limbique est très influent sur notre comportement, il nous invite à continuer nos habitudes addictives contre toute raison et parfois au cours d'un conflit délibéré avec le cortex pré-frontal : « Suis-je idiot de fumer alors que je sais que c'est mauvais pour moi ? Hélas, je n'arrive pas en m'en défaire »

### Inconvénients du tabac et influence sur le vol

Le tabac possède une toxicité immédiate et tardive. La toxicité immédiate est représentée surtout par l'inhalation de monoxyde de

carbone (CO), à ne pas confondre avec le dioxyde de carbone ou gaz carbonique (CO<sub>2</sub>). Le CO se fixe de façon difficilement réversible à l'hémoglobine.

Celle-ci est le principal transporteur d'oxygène dans le sang. Fumer, c'est remplir les wagons du train avec autre chose que le fret. Le train, à taille égale, transportera moins de marchandises. L'oxygénation des tissus, en particulier celle du cerveau, sera donc altérée, de manière d'autant plus marquée que l'altitude augmente. L'apport d'oxygène en altitude par des systèmes comme l'EDS ou le masque d'O<sub>2</sub> militaire sera alors moins efficace.

Au-delà des inconvénients immédiats, les plus pervers sont les effets à long terme :

cancers divers et variés (bronches, vessie, larynx, langue, lèvres...), artérite généralisée (artérite des membres inférieurs, anévrismes aortiques, infarctus

du myocarde, accident vasculaire cérébral), insuffisance respiratoire chronique (bronchite chronique, emphysème, asthme chronique...). Or, lorsqu'on annonce à quelqu'un qu'il faut l'amputer d'un poumon, de la vessie, d'une jambe, du larynx, lorsqu'on lui apprend que sa propre respiration, désormais très limitée ne peut que continuer de s'altérer, promettant une agonie lente et implacable le, plus souvent, les intéressés disent : « Ce n'est pas juste, j'ai arrêté de fumer il y a vingt ans ! »

Cela montre l'urgence qu'il y a à arrêter lorsqu'on est jeune. L'arrêt après une consommation longue est justifié par l'atténuation des effets et pour cesser d'entretenir une situation ou la probabilité d'avoir des pathologies pour le moins regrettables ne fait qu'augmenter.

« Un jour, tu sera arrêté de vol ». « Qu'est ce que je peux faire, raisonnablement, pour pouvoir voler le plus longtemps possible ? »

### Comment s'en débarrasser ?

On peut consulter un service d'addictologie ou un tabacologue.

#### Quelques conseils :

- ▶ Le plus dur n'est pas d'arrêter de fumer, mais de ne pas recommencer.
- ▶ Une faible consommation de tabac est quasi aussi dangereuse qu'une forte.
- ▶ Réduire la consommation ne sert à rien : on arrête... ou pas !
- ▶ Lorsque vous aurez une furieuse envie de recommencer, faites preuve de volonté pendant cinq à dix minutes : votre système limbique ne vous embêtera pas plus longtemps. Ne me dites pas que vous ne savez pas faire votre tête de mule pendant dix minutes !
- ▶ Pour éviter de prendre du poids et pour se motiver plus fermement, un peu de sport ne nuit pas.
- ▶ Consultez votre médecin, votre cardiologue...

Bons vols en sécurité et sans tabac !



Jean-Marie Alard  
Membre de la  
Commission médicale

# ORGANISATION DES CHAMPIONNATS

➔ **Les Championnats en France sont les piliers de l'activité sportive de la FFV. Leur organisation est d'ailleurs imposée par le Ministère des Sports. L'organisation d'un Championnat est aussi l'occasion de souder un club et de le mettre en lumière pour ses partenaires : collectivités locales, Aviation Civile, sponsors, riverains, etc.**



La plupart des aérodromes où sont basés les clubs véli-voles français permettent l'organisation d'une compétition régionale ou nationale.

## Le guide de l'organisateur de compétition

Ce guide présente les moyens à mettre en œuvre. Il est disponible à cette adresse :

🔗 <http://sportive.ffv.org/organisation-de-competition>



Le règlement des compétitions FFV est disponible en tant que Note Permanente 4.1. Les aides fédérales pour l'organisation de championnats sont décrites dans la Note Permanente 4.10.1.

La commission sportive et vos CTS/ CTF sont là pour vous conseiller sur les possibilités et vous accompagner. Les championnats régionaux sont attribués par les Comités Régionaux par délégation de la FFV.

## Et si votre club se portait candidat à l'organisation d'une compétition en 2014 ?

Concernant les Championnats de France 2015, l'appel à candidature est lancé et se clôturera le 15 septembre 2014.

La FFV souhaite permettre aux clubs de disposer de plus de temps de préparation avant le déroulement d'une compétition nationale. C'est pourquoi les Championnats de France et Grand Prix de France 2016 seront attribués plus d'un an avant la compétition. **Les clubs candidats doivent transmettre leurs candidatures avant le 30 novembre 2014.**



**Philippe de Péchy**  
Président Commission sportive  
🔗 [commission.sportive@ffv.org](mailto:commission.sportive@ffv.org)

## Rendez-vous sur votre aérodrome !

### Formulaires de candidature en ligne

Championnats de France 2015

🔗 <http://tinyurl.com/ffv-candcdf2015>



Championnats de France et Grand Prix de France 2016

🔗 <http://tinyurl.com/ffvcandcdfgpf2016>



## PARCOURS SPORTIF



Une nouvelle saison débute. C'est le moment de se fixer des objectifs sportifs !

Le carnet « Mon Parcours Sportif » proposé par la FFVV a pour objectif de vous accompagner dans votre progression. Il recense la très vaste offre sportive du vol à voile : premiers vols, distance et vitesse, badges FAI, compétitions, records, coupe fédérale-NetCoupe,...

### Envie d'en savoir plus et d'aller plus loin ?

Contactez les responsables sportifs de votre club.

Sur Internet <http://sportive.ffvv.org/parcours-sportif>

A la FFVV : Marie FAVE, 01 45 44 04 78 - courriel [info@ffvv.org](mailto:info@ffvv.org)



## BADGES FAI

La FFVV a reçu délégation de la Fédération Aéronautique Internationale pour gérer les Badges FAI en France. Les Badges FAI sont des diplômes sportifs internationaux décernés aux pilotes de planeurs ayant réussi les performances décrites dans la Section 3 du Code Sportif FAI (cf NP4.0) et validées par les Commissaires Sportifs. 15 000 Badges FAI ont été délivrés en France depuis le premier décerné à Eric Nessler en, en 1934, il y a 80 ans !

Les vélivoles français utilisent parfois les termes brevets D, E et F. C'est une erreur qui perpétue la confusion entre bre-

vet (licence administrative autorisant à voler) et diplôme de performance sportive.

**Badge d'Argent, Badge d'Or, 3 Diamants, Badge de 750km, Badge de 1000km et au-delà : à vous de jouer !**



Pour en savoir plus, contactez votre commissaire sportif. Sur Internet <http://sportive.ffvv.org/badges>

## COUPE JACQUES GOMY

L'association des Amis de Jacques Gomy organise avec le concours de la Fédération Française de Vol à Voile une coupe de vol à voile destinée à encourager et récompenser les jeunes pilotes de moins de 25 ans, non titulaires du badge d'Argent à la date d'inscription à cette compétition, ayant obtenu les meilleurs résultats dans le cadre de l'activité normale des clubs en fonction des heures de vol et épreuves FAI.

**Les vols réalisés entre le 1er mars et le 1er septembre sont pris en compte.**

Ce challenge permet de dynamiser l'activité junior d'un club et de détecter les futurs espoirs. Les trois premiers au classement national remporteront un stage à Saint-Auban. La FFVV et l'équipe du GIVAV travaillent actuellement à une automatisation des résultats pour simplifier la compétition. **Tous les clubs doivent participer !**

Pour en savoir plus <http://sportive.ffvv.org/coupe-jacques-gomy>

## CHAMPIONNAT DES CLUBS



NOUVEAUTÉ 2014 !

**Le Championnat des Clubs 2014 débutera le week-end du 19-20 avril. Vingt manches auront lieu chaque samedi et dimanche jusqu'à fin août.**

Tous les vélivoles peuvent participer pour classer leur club. Il suffit de s'inscrire à l'OLC et de déposer son fichier de vol réalisé durant une manche. Ensuite, le système calcule automatiquement la meilleure vitesse moyenne effectuée sur un créneau libre de 2h30, en tenant compte du handicap planeur. Les vols peuvent être réalisés partout au départ de la France.

En 2013, c'est un club du Nord de l'Allemagne qui a remporté le très disputé Championnat des Clubs en Allemagne, preuve que la mobilisation d'un club et de ses pilotes est plus importante que sa localisation et les statistiques météo ! **C'est le moment de s'inscrire. A vous de jouer, premiers résultats le dimanche 20 avril au soir !** Présentation de l'OLC League et guide d'inscription :

<http://sportive.ffvv.org/coupe-federale>  
Championnat des Clubs France 2014 :  
<http://tinyurl.com/olc-league-2014-france>

## CALENDRIER SPORTIF 2014

Les inscriptions sont encore ouvertes pour la plupart des compétitions. Contactez les clubs organisateurs ! Retrouvez le calendrier sportif sur <http://ffvv.org/sportif-edito/calendrier-competitions>

# LA LICENCE FEDERALE

➔ Les lignes qui vont suivre ne vont sûrement pas pour enfin avoir l'esprit libre et savourer pleinement le

## La licence fédérale, c'est quoi ?

C'est une « contribution » qui est due à une association loi 1901 à but non lucratif. L'association loi 1901 permet de bénéficier de services. Dans le cas contraire, on deviendrait consommateur de prestations de services et assujéti au paiement de la TVA.

La Fédération, qui a reçu délégation de l'Etat, est une association qui est constituée de bénévoles qui apportent tous leurs compétences dans divers domaines et se battent au quotidien afin de vous protéger et de vous permettre de continuer à pratiquer votre sport dans les meilleures conditions. (espace aérien, formation, navigabilité...). Le personnel de la Fédération est disponible pour vous apporter, au mieux, toutes les informations que vous souhaitez.

L'importance est de bien renseigner toutes vos coordonnées, vos qualifications et fonctions dans le système informatisé des licences. La Fédération peut être amenée à vous communiquer des informations relatives à vos qualifications, par exemple.

Vous pouvez à tout moment demander à votre association d'y apporter toute modification.

## L'assurance, il me faut quoi ?

En premier lieu, **l'assurance obligatoire en France est la Responsabilité Civile (RC)**. Elle couvre les dommages corporels et matériels que vous pourriez causer à des tiers.

En d'autres termes, elle prémunit les autres contre vos maladresses. La Fédération a souscrit un contrat qui assurent tous les aéronefs clubs ou privés inscrits. La condition pour en bénéficier est de prendre la RC lors de la souscription de votre licence.

Dans un deuxième temps, **l'Assurance Individuelle accident (IA)**. Elle couvre les dommages corporels vous concernant. Elle n'est pas obligatoire mais fortement conseil-lée.

**4 souscriptions possibles déterminent le montant du capital versé en invalidité ou décès :**

- 10 000 € ou 16 000 €
- ou 32 000 € ou 48 000 €.

Si ces garanties vous semblent insuffisantes vous pouvez demander une extension auprès du Cabinet Air Courtage Assurances.

## En option, nous vous proposons :

- Les frais médicaux et de thérapie (FMT).
- L'Assistance Rapatriement (AR) qui vous garantit non seulement pour le rapatriement mais également pour la présence d'un proche lors d'une éventuelle hospitalisation déplacement compris...

### Important : l'emport passager !

Faites lui souscrire une carte vol à voile. *Oui mais c'est un ami !* Et bien justement, on l'aime son ami, et on ne lui veut que du bien.

**Et enfin, une Protection Juridique (PJ)** est liée à la licence fédérale, elle vous conseille et vous assiste en cas de litige ou de différend envers un tiers.

Ceci est bien beau, mais vous allez dire : *« Oui, mais j'ai déjà une assurance vie... une assurance avec ma carte bancaire... »*

## PORTIQUE ÉLÉVATEUR



Votre planeur prêt à voler !

Dispositif en kit, peint et sur roulettes, treuil manuel. S'adapte à toutes vos dimensions,

Renseignements  
[theglider@hotmail.fr](mailto:theglider@hotmail.fr) 06 84 67 43 13

# E ET LES ASSURANCES

as vous faire rêver. Mais il faut bien en passer par là plaisir de voler.



Avez-vous vu en bas de page le petit alinéa 5 qui vous reporte à l'article 2 paragraphe b, des conditions générales du contrat que vous n'avez pas ou n'avez pas lu et qui dit que...Vous n'êtes pas assurés...

Et bien non ! Ca n'arrive pas qu'aux autres ! Souvenez-vous du copain du copain à qui c'est arrivé !

Les contrats proposés ont été étudiés et adaptés à la pratique de notre sport.

**N'oubliez pas que le choix de votre souscription vous appartient. Ne laissez personne décider à votre place ! Votre vie n'est pas celle d'un autre !**

Nous vous conseillons de prendre connaissance de tous les contrats disponibles sur le site de la FFVV.

[www.ffvv.org/assurances](http://www.ffvv.org/assurances)

Merci à tous ceux qui ont eu le courage de lire ce texte jusqu'au bout...



**Pascale Vuaroqueaux,**  
Vice-Présidente



**Valérie Vankeerberghen,**  
Secrétaire fédérale chargée  
des assurances.



Contrat RC Catlin N° HG4000355388  
Contrat IA Chubb N° 6481.2654  
Contrat PJ Protexia N° 774485  
Contrat AR Europ Assistance N° HB3 58 223 606

CATLIN



## Il existe 4 types de licences

- ▶ **La licence annuelle** moins et plus de 25 ans (garanties pratique de l'activité en vol ou au vol)
- ▶ **La licence « Associative »** validité 1 an (réservée au non volants- garantie au sol uniquement)
- ▶ **La licence « Courte Durée »** validité 12 jours consécutifs (garantie en vol ou au sol)
- ▶ **La licence « Découverte »** validité de 3 jours ou 6 jours consécutifs ou non (RC sol annuelle) réservée aux nouveaux adhérents.
- ▶ **La « Carte Vol à Voile »**, validité 1 jour est réservée aux vols d'initiation ou emport de passager.

## LE SPÉCIALISTE DU PARACHUTE



### vente et pliage multi-marques

(Planeur, Avion, Parachutisme, et autres)

Importateur officiel de National Parachute Industries (Approuvés EASA)

Distributeur exclusif  
pour la France du  
**Flexpack II**



**STOCK IMPORTANT**

**LA LIBERTÉ  
DU CHOIX !**

**VALIDITÉ 20 ANS**

**PLIAGE 12 MOIS**

**AERIAL Services  
Technologies**

France (Avignon) : **+33(0)4 90 26 34 36**

Antoine BELDA - Pliier certifié :  
Aviation-Civile, C.E.V. (Défense Nationale) FFP (Jeunesse & Sports)  
Pliier Officiel AIRBUS Helicopters (Ets Marseille/Marignane)  
Réparateur 2<sup>e</sup> degré agréé Salle de pliage réglementaire

Contact : Aérodrome - 30131 PUJAUT  
email: antoine.belda@free.fr

Courtier partenaire de la FFVV



# AIR

## AIRSPORTS ASSURANCES

GROUPE AIR COURTAGE

PLANEUR | MOTOPLANEUR | AVION REMORQUEUR

Votre Courtier d'Assurance spécialiste du Vol à Voile



[www.air-assurances.com](http://www.air-assurances.com)

[aviation@air-assurances.com](mailto:aviation@air-assurances.com)

Tél. +33 (0)4 27 46 54 00

Inscrit à l'Orias N°07 000679 [ [www.orias.fr](http://www.orias.fr) ]

### JE VOLE, JE M'ASSURE ...

- Pour les dommages que je peux causer aux autres
- Pour mes propres dommages corporels
- Pour les dommages matériels causés à mon avion

**Consultez-nous** pour toutes vos assurances. (Assurance de prêt, Santé, Hangar, ...)



# LE G-NAV EN NOUVELLE CALEDONIE

➔ **Lorsque j'ai prévenu Catherine au G-NAV de mon absence pour cause de vacances en Nouvelle-Calédonie, elle m'a répondu que, justement, il y avait des planeurs à vérifier là-bas. J'ai cru à une blague de sa part mais j'ai reçu confirmation tout de suite. Je lui ai répondu par une autre blague : cela coûterait cher en déplacement ! Voici donc mon compte-rendu au pied levé.**

L'aéro-club, le seul de toutes les îles d'Océanie, a été créé le 27 mai 1992, il est situé sur la côte Ouest de la Nouvelle-Calédonie. Il se trouve au bord de la rivière Ouenghi, non loin de Boulouparis, sur un terrain prêté gracieusement par le propriétaire d'un immense ranch, un homme entier qui a promis que « *de son vivant, le club resterait sur ses terres, parole de Caldoche !* ». L'aéro-club partage ce terrain avec le bétail et d'autres espèces sauvages (cerfs, dindons) et les éventuels ruisseaux qui se forment lors des fortes précipitations. Nous sommes à quelques kilomètres de « la chaîne », massif montagneux qui compose la presque totalité de l'île. De ce fait, la météo, souvent capricieuse, les oblige à ne pas trop s'éloigner du terrain car, en montagne, les « vaches » sont rares !

Au début de son activité, le club se trouvait sur l'aéroport international de la Tontouta où il subissait beaucoup de contraintes liées au trafic.

L'association compte une vingtaine de membres. Les vélivoles disposent de 4 planeurs : 2 Alliance 34, 1 Pégase et 1 Astir.

Mise en l'air uniquement au treuil, un «Hercule » qu'ils utilisent depuis leur installation sur le site de la Ouenghi ; c'est du matériel robuste qui convient parfaitement à leurs besoins.



Un algéco agrémenté d'un auvent leur sert de bureau/tour de contrôle/club-house.

Un hangar demi-lune abrite les machines rangées facilement grâce à un système ingénieux réalisé par René Maintenay, le «Mc Gyver» du Club. Il a effectué une formation réparation de planeurs plastiques avec Jean-Denis Viriot, ce qui est bien utile.

Le club possède aussi un simulateur de vol.

Etienne Ged, médecin de son état, chef-pilote et instructeur drive les vols. Il fut président pendant une dizaine d'années. Très présent au terrain, il s'occupe aussi du ramassage des jeunes qui ne sont pas moto-

risés ; il est vrai que le terrain se trouve à une heure de Nouméa où la plupart réside. Malheureusement, son activité professionnelle le ramène en Métropole et privera le club d'instructeur l'an prochain. Deux futurs instructeurs sont en formation.

Jean-Pierre Lafay, président actuel, a effectué un stage de préformation instructeur en 2013 et espère pouvoir intégrer un stage ITP en 2014. Laurent Gass, le trésorier, tient les comptes du club avec fermeté et passion. Il fut aussi mon chauffeur depuis Nouméa.

Le G-NAV sera bientôt représenté par Yannick Fazilleau, le mécanicien qui m'a présenté la documentation des machines à l'atelier GERAVIA sur l'aérodrome de Magenta, atelier qui assure la visite des planeurs. Il doit passer une semaine en décembre à Saint-Auban pour préparer sa formation au rôle de PEN. Yannick est un perfectionniste qui saura bien jouer son rôle.

Sur place, j'ai trouvé une équipe de passionnés, tous bénévoles et très attachés à leur matériel qu'ils entretiennent avec sérieux. Et les

jeunes ne sont pas les derniers à mettre la main à la pâte. C'est un peu exceptionnel en Océanie où les gens sont plutôt cool et « laissent couler la rivière ».

J'ai senti une certaine appréhension à mon arrivée qui s'est vite dissipée au cours de la visite, le travail étant bien préparé, je n'ai eu aucune difficulté à trouver les documents nécessaires.

Sur place, j'ai inspecté deux planeurs qui sortaient de visite. Ensuite, je me suis rendu sur le terrain pour inspecter les deux autres.

**En conclusion, les Calédoniens vélivoles sont très conscients de tout ce que peut leur apporter le G-NAV par son organisation, son information et sa documentation.**



**Alain Néglais**  
PEN G-NAV

Association Calédonienne de Vol à Voile

acvvnc@gmail.com

www.planeur-acvv.net





Rémi Jorda 16 ans, breveté le 16/10/13 sur ASK 21 - Formé par A. Chambrelent & C. Renaudin à Belfort.



Gautier Delmas-Guichenne 24 ans, lâché le 24/10/2013 sur ASK 13 - Formé par C. Renaudin à Belfort.



Alain Ponzo 63 ans, lâché le 15/05/2013 sur TWIN - Formé par A. Nabholz à Carpentras.



Dominique Legrand 64 ans, lâché le 4/12/2013 sur TWIN - Formé par A. Nabholz à Carpentras.



Céline Bouaziz 23 ans, lâchée le 17/08/13 sur Twin III - Formée par B. Marcoult à Chartres.



Alexandre Bouaziz 15 ans, lâché le 31/08/13 sur Twin III - Formé par E. Soubrier à Chartres.



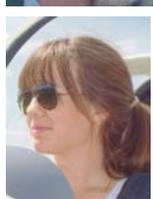
Jérôme Le Borloch 24 ans, lâché le 1/09/2013 sur ASK 21 - Formé par P. Guiré-Vaka à Chartres.



Benjamin Desbordes 22 ans, breveté le 26/07/2013 Formé par F. Geiger & G. Germoni à Chartres.



Matthys Lemaire 16 ans, lâché le 26/07/13 sur Twin III - Formé par N. Lequeux à Chartres.



Mathilde Manfredi 16 ans, brevetée le 27/09/13 sur Twin III - Formée par T. Frauchot & A. De Kersauzon à Chartres.



Matthias Lecuirot 16 ans, breveté le 10/09/2013 Formé par F. Geiger & G. Germoni à Chartres.



Florian Zygmanskiak 18 ans, lâché le 15/07/2013 sur ASK 13 - Formé par A. Morel à Dogneville.



Nicolas Bonnet 21 ans, lâché le 7/09/2013 sur ASK 13 - Formé par A. Morel à Dogneville.



Yanis Hamida 21 ans, lâché le 21/09/2013 sur ASK 13 - Formé par A. Morel à Dogneville.



Quentin Thiriart 18 ans, breveté le 11/08/2013 sur ASK 13 - Formé par A. Morel à Dogneville.



Marine Cortier 16 ans, brevetée le 11/08/2013 sur ASK 13 - Formée par A. Morel à Dogneville.



Sophie Cade 50 ans, lâchée le 25/07/2013 sur ASK 13 - Formée par A. Bernage & W. Pitte au Havre.



Patrick Le Baillif 61 ans, breveté le 6/12/2013 sur ASK 13 - Formé par A. Bernage & W. Pitte au Havre.



Quentin Bailleul 17 ans, breveté le 6/12/2013 sur ASK 13 - Formé par A. Bernage & W. Pitte au Havre.



Théo Lemarcis 17 ans, breveté le 6/12/2013 sur ASK 13 - Formé par A. Bernage & W. Pitte au Havre.



Alexandre Peyrot 17 ans, breveté le 21/09/13 sur ASK 21 - Formé par P. Truffet & P. Dulou à Limoges.



Yves De Tonquedec 67 ans, lâché le 11/08/13 sur ASK 21 - Formé par A. Chausse & D. Salesse à Limoges.



Yvan Badet 20 ans, lâché le 15/08/13 sur TWIN II - Formé par J.M. Justen à Lyon.



Rachid Bouguessa 37 ans, lâché le 14/09/13 sur TWIN II - Formé par C. Bartholin à Lyon.



Alexandre Comsa 16 ans, breveté le 19/07/13 sur TWIN II - Formé par J.P. Thevenet & P. Cuille à Lyon.



Vincent Dechelette 44 ans, lâché le 12/07/13 sur TWIN II - Formé par A. Baio à Lyon.



Gaël Le Roi 17 ans, lâché le 23/08/13 sur TWIN II - Formé par P. Cuille à Lyon.



Steve Le Roi 17 ans, lâché le 23/08/13 sur TWIN II - Formé par P. Cuille à Lyon.



Rachid Ouhammi 38 ans, lâché le 24/07/13 sur TWIN II - Formé par A. Baio à Lyon.



Thibault Peltier 28 ans, breveté le 20/07/13 sur TWIN II - Formé par P. Cuille à Lyon.



**Adrien Raynaud**  
19 ans, lâché le 30/08/13  
sur TWIN II - Formé par  
P. Cuille à Lyon.



**Thierry Seyvet**  
46 ans, lâché le 13/07/13  
sur TWIN II - Formé par  
P. Cuille à Lyon.



**Frédéric Pernon**  
23 ans, breveté le 17/08/13  
sur TWIN II - Formé par  
P. Cuille à Lyon.



**Raphaël Kislig**  
48 ans, breveté le 12/06/13  
sur TWIN II - Formé par  
P. Cuille à Lyon.



**Yanis Pfaff-Lange**  
16 ans, breveté le 27/10/13  
sur TWIN II - Formé par  
P. Vadès à Rennes.



**Léo Giraud**  
20 ans, breveté le 20/07/2013  
sur ASK 13 - Formé par  
J.N. Brua & T. Astruc  
à Saint Girons.



**Mélanie Schneider**  
16 ans, brevetée le 11/11/2013  
sur ASK 13 - Formée par  
J.N. Brua & P. Noyes  
à Saint Girons.



**Nicolas Clédât**  
20 ans, breveté le 1/11/2013  
sur TWIN G103 - Formé par  
C. Lefebvre à Tarbes.



**Stephen Sorbets**  
26 ans, breveté le 20/10/2013  
sur TWIN G103 - Formé par  
C. Lefebvre à Tarbes.



**Frédéric Alayrangues**  
23 ans, breveté le 13/07/2013  
sur TWIN G103 - Formé par  
P. Saquet à Toulouse



**Yohann Couttet**  
23 ans, breveté le 4/08/2013  
sur TWIN G103 - Formé par P.  
Saforcada & A. Suc à Toulouse.



**Jérôme Hernandez**  
33 ans, breveté le 9/11/2013  
sur TWIN II - Formé par  
V. Gagliotta à Toulouse.



**Jean-Christophe Maire**  
48 ans, lâché le 30/10/2013  
sur TWIN G103 - Formé par  
S. Poncin à Toulouse.



**Florian Labatut**  
16 ans, breveté le 12/10/2013  
sur TWIN Astir - Formé par  
A. Suc & E. Aygat à Toulouse.



**Lisa Gibert**  
21 ans, brevetée le 30/08/2013.  
Formée par V. Gagliotta & A.  
Suc à Toulouse.



**Nicolas Michou-Saucet**  
26 ans, lâché le 17/08/2013  
sur TWIN G103 - Formé par  
A. Suc à Toulouse.



**Guillaume Sola**  
18 ans, breveté le 12/10/2013  
Formé par E. Gayat à Toulouse.



**Jean-Baptiste Delalande**  
23 ans, breveté le 21/09/2013  
sur TWIN II - Formé par  
P. Saquet à Toulouse.



**Thierry Borja**  
50 ans, lâché le 29/07/2013 sur  
TWIN Astir. Formé par P. Saquet  
à Toulouse.



**Thierry Nauleau**  
46 ans, lâché le 15/08/2013  
sur TWIN Astir - Formé par  
A. Suc à Toulouse.



**Pauline Michel**  
20 ans, lâchée le 23/08/2013  
sur G103 TWIN II - Formée par  
B. Pontanus à Vichy.



**Arthur Aboulin**  
16 ans, breveté le 22/09/2013  
sur G103 TWIN II - Formé par  
L. Aboulin & E. Billet à Vichy.



**Hubert Brossard**  
15 ans, lâché le 4/08/2013 sur  
G103 TWIN II - Formé par  
B. Pontanus à Vichy.



**Anaïs Demarez**  
14 ans, lâchée le 24/08/2013  
sur ASK 13 - Formée par  
C. Lucas à Vinon.



**Nicolas Ghirlanda**  
15 ans, lâché le 26/07/2013  
sur ASK 13 - Formé par  
B. Guillemin à Vinon.



**Nicolas Berda**  
15 ans, lâché le 23/08/2013  
sur ASK 21 - Formé par  
T. Haussoullier à Vinon.



**Ghislaine Turpin-Invernon**  
19 ans, lâchée le 17/07/2013  
sur ASK 13 - Formée par  
C. Lucas à Vinon.



**Cécile Simon**  
17 ans, brevetée le 24/08/2013  
sur ASK 13 - Formée par  
P. Buhart & P. Villain à Vinon.



**Itri Vacchiani**  
17 ans, lâché le 24/08/2013  
sur ASK 13 - Formé par  
C. Lucas à Vinon.

## Erratum numéro 43

Pour les nouveaux brevetés de Cahors :  
Julien (G2) et Mathieu (I2) Dejean-Servieres, ainsi que  
Thyphaine Hannover (H2), ont été formés par Bernard Dourel.

# LE VOL ULTRA-LÉGER

avec

# LE SENSATION

Puissance.....

Silence.....

Sécurité.....

Rentabilité.....



À partir de **65 000€ HT** prêt à remorquer



Tél. +33 (0)2 40 64 21 66 - Fax. +33 (0)2 40 64 15 22  
contact@randkar.fr - [www.randkar.fr](http://www.randkar.fr)



# ESPACE.