

PLANEUR INF

LA REVUE OFFICIELLE DE
LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOL À VOILE

NUMÉRO 46 ○ 3ème TRIMESTRE 2014



Le portail des formations,
un nouveau service fédéral



Remorquage,
le Tetras 912 CS "R"



Retour d'EXpérience,
2 exemples à méditer



Sport,
une équipe de France
très colorée !



MEMBRE DU



SOMMAIRE

- 04** ● BREVES FFVV
- 06** ● LE PORTAIL DES FORMATIONS, UN NOUVEAU SERVICE FÉDÉRAL
- 07** ● LA FFVV, ORGANISME DE FORMATION TECHNIQUE
- 08** ● CLUBS DE FRANCE, LE VOL À VOILE COMMINGEOIS
- 10** ● LE TETRAS, UN NOUVEL ULM REMORQUEUR
- 12** ● SÉCURITÉ : L'ENSEIGNEMENT DES REX
- 14** ● RÉSUMÉ DES 3 CHAMPIONNATS DU MONDE
- 16** ● L'ŒIL DU TECHNICIEN SUR CES 3 CHAMPIONNATS
- 17** ● LES CHAMPIONNATS DU MONDE DE VOLTIGE
- 18** ● LE CHAMPIONNAT DE FRANCE FÉMININ À ISSOUDUN
- 20** ● LE GRAND PRIX DE FRANCE À SAINT-SULPICE
- 21** ● LE KIT MALONNIER POUR PEGASE
- 22** ● TOUT SAVOIR SUR LES MÉDECINS AÉRO
- 25** ● ASSURANCES : LA GARANTIE RESPONSABILITÉ CIVILE
- 26** ● TROMBIN'AIR

→ Simplifier, donner du sens !

Voici le fil conducteur que vos élus suivent dans ce monde toujours plus réglementé, plus normé. Notre objectif est de rendre les choses plus simples en résistant à la pression constante d'une sur-réglementation qui n'a pas prouvé son efficacité en matière de sécurité et qui alourdit considérablement la tâche des bénévoles, notamment dans nos petites associations.

Nous devons être une force d'opposition aux décisions de nos administrations européennes quand elles nuisent au développement de notre sport, voire le mettent en danger, comme la transposition des règles de l'aviation commerciale à notre aviation légère. Ces combats ne sont pas vains car après un premier recul sur les ATO, voici qu'après 10 années d'existence, l'EASA se pose la question de la pertinence de ses règles à travers un questionnaire largement diffusé... Nos voix à l'unisson, celles des fédérations sportives réunies au sein du CNFAS, de l'EGU (Europe Gliding Union), de l'EAS (Europe Air Sport), demandent plus de simplification pour diminuer les charges et les contraintes. La FFVV a proposé, entre autre, que certains de nos planeurs modernes soient inclus dans l'Annexe II (hors EASA) sans toucher aux fondamentaux de celle-ci, notamment les critères définissant les ULM.

Un autre problème est en train de prendre une dimension inquiétante pour l'aviation légère et nous a bien occupé cet été : c'est le souhait de la Défense de cantonner nos activités hors aérodrome (vélisurfaces pour la FFVV) aux week-ends et jours fériés. Nous comprenons bien les besoins de nos armées de s'entraîner même en dehors des zones créées à cet effet mais l'espace de classe G doit être partagé entre tous. Nous restons donc vigilants et mobilisés avec les autres fédérations concernées car c'est là une liberté fondamentale que nous entendons préserver.

Faire plus simple, c'est aussi créer de nouveaux services pour faciliter le travail de nos dirigeants et de nos cadres. Notre mouvement continue sa structuration et s'enrichit de nouvelles offres de formation pour ses clubs et ses membres. La FFVV et ses Comités régionaux proposent une quinzaine de formations différentes dispensées sur l'ensemble du territoire. Cette richesse est un gage d'autonomie et de maintien des coûts les plus bas. Elle permet à chacun d'acquérir les compétences nécessaires pour participer à la vie de son club ou de son Comité. La multiplication de ces offres méritait une organisation pour s'y retrouver. C'est aujourd'hui chose faite avec le Portail des formations, un nouveau service proposé par la FFVV que vous découvrirez dans votre revue.

Enfin, nous allons quitter le 29 rue de Sèvres, Siège de la FFVV, pour des locaux moins onéreux poursuivant ainsi une politique d'optimisation des ressources de la Fédération. Au cours de ces quatre décennies rue de Sèvres, notre Fédération a vécu des moments passionnés, passionnants, des heures de travail intense en synergie avec ses clubs accompagnant l'évolution du mouvement vol à voile. La Fédération tournera cette page de son histoire le 24 octobre prochain et poursuivra son chemin avec vous au 55 rue des Petites Ecuries dans le 10ème arrondissement de Paris.

Je vous souhaite de beaux vols sous les derniers cumulus de la saison ! 



Jean-Emile Rouaux
Président de la FFVV

PLANEUR INFO 46

Tous droits réservés - Imprimé en France - 06/2014 - 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 🌐 Internet www.ffvv.org 📘 Facebook FFVV

Direction de publication : Jean-Emile Rouaux 📧 president@ffvv.org
Rédaction en chef : Valérie Vankeerberghen 📧 valerie.vankeer@ffvv.org
Comité de rédaction : Luc Guillot 📧 luc.guillot@ffvv.org
Fabrication & Régie pub : Magéral & Associés 📧 regieffvv@gmail.com

Un 18ème club équipé d'un planeur adapté !

Le club de Barcelonnette (CVVU) a inauguré son Duo Discus avec malonnier le 10 mai dernier.

Après 5 années de recherche active de financements, le club va enfin pouvoir faire profiter les personnes handicapées du centre l'Hacienda (en bout de piste...) ou d'ailleurs, des joies de notre activité.

Une journée de formation de l'encadrement du club a été conduite par Eric Deluy et Antoine Motillon, tous deux handicapés moteurs, instructeurs et compétiteurs.



Souhaitons un plein succès à cette nouvelle offre en vallée de l'Ubaye ! 



Contact CVVU

04 92 81 08 78 / 06 51 37 98 04

Email

cvvu@free.fr

Formation d'animateurs sportifs

Un groupe de travail teste actuellement la formation d'animateur sportif qui vous sera proposée cet hiver.

Les sessions interactives, d'une journée, permettront à un public d'instructeurs, de compétiteurs ou encore de pilotes reconnus pour leurs compétences, de

développer leur savoir faire en matière d'animations sportives et de les adapter aux besoins des pilotes de leur club.

Un article complet sera consacré à cette nouveauté dans le prochain « Planeur Info ». 



A Limoges, nos ailes volent... et elles volent !...

L'opération nationale « Ça plane pour elles » des 28 et 29 juin 2014 a réuni sur la plateforme vol à voile de Limoges-Bellegarde, sept femmes qui ont pu s'initier pour la première fois au pilotage de l'un des beaux oiseaux blancs de l'Association Limousine des Sports Aériens (ALSA).

La journée a commencé par une visite des installations, hangar, atelier et clubhouse, passage sur le simulateur de vol du Comité Régional, projection de vidéos sur la mécanique du vol. Puis avec les instructeurs et les pilotes du club présents, c'est dans la bonne humeur et la convivialité que nous avons partagé un repas dans l'enceinte du club, repas préparé avec soin par Françoise et Valérie, épouses de pilotes du club.

Pendant le déjeuner, un puissant orage s'est abattu sur l'aérodrome avec une pluie qui cinglait violemment sur les vitres du club ! L'opération « Ça plane pour elles » allait-elle tomber à l'eau ?...

Mais en Limousin, les orages passent et le beau temps revient vite. Le temps de prendre le café, le soleil est apparu

entre des nuages de pluie qui finissaient de s'enfuir pour laisser la place à quelques beaux cumulus bien joufflus. Et cet orage a finalement permis de répondre à bien des questions sur la météo et les différents types de nuages.

Le beau temps revenu, ces sept jeunes femmes ont participé à la mise en piste de 3 planeurs biplace : un ASK21, un Twin Astir II et un Marianne.

Pour Isabelle et les autres, ce fut une grande première : « Je ne sais pas trop ce qui m'attend... mais ce qui m'attire, c'est de pouvoir voler avec la seule énergie de l'air. Ça paraît incroyable ! »

Lorsque le premier planeur s'élance, entraîné à 130 km/h par le treuil, tel un cerf-volant, on sent dans le regard des participantes qui sont autour du starter, une légère appréhension qui s'effacera très vite !



Geneviève vient de descendre du planeur, les yeux encore émerveillés... « un vol tout en douceur, on glisse comme sur un coussin d'air...en silence.... »

Maria, malvoyante, a aussi été enthousiasmée : « C'est super de se sentir en plein ciel, dans le seul bruissement du vent qui glisse sur les ailes. De là-haut, j'avais l'impression que la terre entière s'offrait à mon regard ».

Et toutes ont envie de recommencer un autre jour, et pourquoi pas devenir elles-mêmes pilote de planeur. 

Contact

05 55 50 06 62

Email

val.alsa@free.fr

Une rentrée vue du ciel pour 7 lycéens de Chambéry

A la rentrée de Septembre, 7 lycéens ont eu rendez-vous au starter de l'aérodrome de Chambéry-Challes les Eaux pour démarrer une formation hors du commun. Pour les 3 prochaines années de leur scolarité, ils viennent d'intégrer la nouvelle section aéro-planeur mise en place au Lycée Monge de Chambéry.

Encadrés par Jean-Michel Busschaert, instructeur et professeur au Lycée, et Stéphane Esnault, Chef Pilote, ce sont 4 garçons et 3 filles qui découvrent le monde fascinant du vol à voile.

Jean-Michel Busschaert explique : *"La formation compte 3 objectifs : en première année, ils doivent passer le Brevet d'Initiation à l'Aéronautique (BIA) ainsi que leur Brevet de Pilote de Planeur (BPP). En seconde année, ils prépareront l'école campagne pour agrandir leur terrain de jeux aux alentours d'Annecy, les Gets, Grenoble. Enfin, la dernière année leur permettra de participer à des concours régionaux et interrégionaux, de participer à des rencontres interclubs, avec d'autres jeunes ayant les mêmes profils".*



Il affiche également sa volonté de les emmener rapidement en stage à Saint Auban, pour affiner leurs connaissances et leur pratique du vol à voile dès la première année. Chaque année, 6 nouveaux lycéens entrants en seconde pourront bénéficier de ce cycle de formation.



Pour en savoir plus, CSVVA - Centre Savoyard de Vol à Voile ☎ 04 79 72 97 19 ☎ www.planeur-challes.fr

Forum aéronautique à Saint Auban - et de 3 !

Le 04 octobre dernier, la Fédération Française de Vol à Voile et le Centre National de Vol à Voile se sont associés à nouveau au rectorat de l'académie d'Aix-Marseille et aux différents partenaires sportifs, institutionnels et industriels pour l'organisation de la troisième édition du forum aéronautique des BIA de la

Région PACA.

La manifestation, qui s'adresse à près de 450 jeunes de la région lauréats du BIA, est chaque année un moment de convivialité et d'échange entre les jeunes, les associations et les professionnels qui répondent présents. De quoi susciter de belles vocations !



Avec la participation de l'Armée de l'Air, Airbus Helicopter, Dassault, l'IUMM, Météo France, le Campus Aéronautique PACA, la DGAC, Air Emploi, la FFAM, la FFPLUM, la FFVL, le Comité Régional VV PACA... et l'équipe du CNVV !

La FFVV déménage !



Après une quarantaine d'années passées au 29 rue de Sèvres dans le 6ème, la FFVV déménage au 55 rue des Petites Ecuries dans le 10ème arrondissement de Paris.

L'aménagement est prévu pour le 24 octobre 2014. Les numéros de téléphone et fax restent inchangés. La Fédération sera accessible par plusieurs lignes de métro et de bus :



Métro

Ligne 4 - station Château d'eau.
Ligne 7 - station Poissonnière.
Lignes 8 et 9 - station Bonne Nouvelle. Et bien d'autres encore.



Bus

Ligne 20, 39 et 48 - station Poissonnière-Bonne Nouvelle.
Ligne 32 - station Hauteville. Et bien d'autres encore.



Pour nous rendre visite :

Fédération Française de Vol à Voile
55 rue des Petites Ecuries 75010 Paris
Escalier D - 5ème étage.



Contact ☎ 01 45 44 04 78

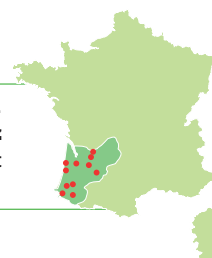
Email ☎ info@ffvv.org

Site ☎ www.ffvv.org



Erratum

Comme chaque trimestre, votre Planeur Info met sous les projecteurs un club de notre mouvement. Dans le numéro 45, c'est l'Association Aéronautique d'Aquitaine, le club de Bordeaux, que vous avez pu découvrir. Le titre de l'article aura pu faire naître une confusion entre l'association bordelaise et les 10 autres clubs d'Aquitaine membres du Comité Régional, veuillez nous en excuser.



LE PORTAIL DES FORMATIONS, UN NOUVEAU SERVICE FÉDÉRAL

➔ La FFVV soutient le développement des offres de formations réalisées dans notre mouvement. Elle vient de mettre en place un nouveau service pour les recenser, les promouvoir et accompagner les stagiaires dans leurs démarches.

La richesse des formations de la FFVV

Au début des années 2000, notre mouvement a entamé une profonde mutation en se donnant les moyens d'assurer la formation de ses encadrants. Aujourd'hui, la FFVV propose une quinzaine de formations à ses membres dont la plupart sont reconnues et homologuées par nos ministères de tutelle. Elles sont dispensées sur l'ensemble du territoire par les cadres de la Fédération, majoritairement bénévoles. Cette richesse est un gage d'autonomie et de maintien des coûts les plus bas. Elle permet à chacun d'acquérir les compétences nécessaires pour participer à la vie de son club ou de son comité.

Où ? Quand ? Comment ?

La multiplication de l'offre des formations méritait une organisation pour s'y retrouver. C'est aujourd'hui chose faite avec le Portail des formations, un nouveau service proposé par la FFVV et mis en œuvre par le Centre National de Vol à Voile. Benoit Pontanus, agent de développement des formations, en assure l'animation. Il recense et assure la promotion des stages sur tout le territoire et accompagne les stagiaires dans leurs démarches.

www.cnvv.net/formation

C'est l'adresse web du portail des formations. Vous y trouverez toutes les informations concernant les formations fédérales se déroulant en région ou au CNVV. Le site vous permettra d'obtenir les fiches techniques des stages comprenant le programme de la formation, les pré-requis et les tarifs. Enfin, vous pourrez y consulter l'agenda national.

0805 122 500



C'est le numéro gratuit pour contacter le Portail des formations et obtenir les

renseignements nécessaires pour le financement de votre stage, ainsi que votre inscription et le suivi de votre dossier pour les formations du CNVV. Si vous organisez une formation, vous pourrez utiliser ce numéro pour enrichir l'agenda national.

Financer sa formation

Différentes possibilités s'offrent à vous pour financer votre formation.

Vous êtes bénévole :

- vos Comités régionaux et départementaux peuvent financer les formations des cadres grâce aux subventions du CNDS ou aux dispositifs locaux spécifiques.
- La FFVV propose des tarifs préférentiels pour ses bénévoles.
- Agefos PME, partenaire de la FFVV pour les dirigeants de ses associations, peut prendre en charge certaines formations dans le cadre du « plan de formation ».

Vous êtes salarié :

- le CIF (Congé Individuel de Formation) vous permet de suivre des actions de formation indépendamment du plan de formation de votre entreprise,
- le DIF (Droit Individuel à la Formation) permet aux salariés en CDI de se constituer un crédit d'heures de formation cumulables dans la limite de 120 heures. Il vous permet d'accéder à une formation professionnelle afin de développer vos compétences ou acquérir une nouvelle qualification,
- Agefos PME, partenaire de la FFVV pour la formation de ses professionnels, peut prendre en charge les formations dans le cadre du « plan de formation » ou de la « période de professionnalisation ».

LES FORMATIONS DE LA FFVV

Stages pédagogiques

- Stage ITP
- Stage ITV
- Stage Formateur de formateur
- Actualisation Instructeur
- Renouvellement Instructeur
- IULM (instructeur ULM)
- Actualisation IULM
- animateur Découverte
- animateur Sportif

Stages techniques

- Stage Composite
- Stage Mécanique/avionique
- Plieur de parachute
- Remorqueur Avion/ULM
- Opérateur Treuil

Stages dirigeants

- Nouveaux dirigeants
- Fonction employeur
- Prévention et santé dans le vol à voile



+ D'INFOS

web

➤ www.cnvv.net/formation

courriel

➤ formation@cnvv.net

téléphone

➤ 0805 122 500

formation professionnelle

➤ <http://www.agefos-pme.com/site-national/salarie/se-former/>

LA FFVV, ORGANISME DE FORMATION TECHNIQUE

➔ Depuis Mai 2014, la Fédération Française de Vol à Voile est reconnue par la DGAC comme organisme de formation aux techniques d'entretien et de réparation pour les planeurs à structure composite. Elle propose une formation qui permet l'obtention de la Licence Nationale de Maintenance d'Aéronefs.



Avec l'aide de plus de 20 formateurs répartis sur le territoire, cette formation en deux modules permet l'obtention de la LNMA catégorie L-B planeur structure composite, et pourra être convertie à terme en licence européenne. Elle s'adresse en priorité aux membres licenciés de la FFVV. Il suffit d'être présenté par le président de votre association et de justifier d'au moins 2 ans d'expérience de participation à la maintenance des planeurs de votre club. A l'issue des formations, un certificat est délivré sur présentation des 2 attestations de réussite. Vous n'aurez plus qu'à faire votre demande de LNMA auprès de l'OSAC Pôle Formation pour obtenir votre précieux sésame !

Le module Mécanique & Avionique

Cette formation théorique de 2 jours se déroule en région ou au Centre National de Vol à Voile de Saint-Auban. Le nombre de candidats est de 5 au minimum et de 10 au maximum. Le programme comprend un rappel des connaissances de base et aérodynamique, une partie réglementation, la cellule et ses différents éléments, la pesée et le centrage, l'électricité et l'avionique, l'outillage...

Un examen type QCM est effectué à la fin du module de formation. Vous obtiendrez l'attestation de réussite avec 75% de réponses justes.

Plus d'infos ?

➔ voir la circulaire FFVV CIR14_404

Le module Composite

La formation se déroule sur 7 jours au CNVV. Le nombre de candidats est de 5 au minimum et de 8 au maximum. Elle est composée d'une partie théorique et d'une partie pratique réalisée dans les ateliers du Centre.

Le programme de formation du module Composite comprend les matériaux (résine, gelcoat, tissus...), les technologies de construction, l'hygiène et la sécurité, l'entretien des surfaces et les réparations des différentes structures...

C'est aussi un examen type QCM qui valide la formation avec 75% de réponses justes.

Plus d'infos ?

➔ voir la circulaire FFVV CIR14_398



Se renseigner, s'inscrire

Ces modules de formation vous intéressent ? Vous souhaitez connaître les modalités d'inscription ou les possibilités de financements qui sont peut être mobilisables (CNDS, formation professionnelle, ...) ?

Ayez le réflexe Portail des formations !

Benoit Pontanus, agent de développement des formations, vous accueille :

par courriel

➔ formation-technique@cnvv.net

par téléphone,

➔ au 0805 122 500

sur le web

➔ cnvv.net/formation



Christophe VINCENT
Président de la Commission technique
➔ technique@ffvv.org

VOS FORMATEURS

➔ Ils sont une vingtaine, répartis sur la France pour assurer les formations Mécanique & Avionique en région ou au CNVV.

Ils ont été recrutés au sein de l'équipe des PEN du G-Nav ainsi que des mécaniciens de clubs ayant une solide expérience en maintenance et entretien des aéronefs. Ils sont tous titulaires d'un titre de maintenance de type LNMA ou Part66.

➔ La formation composite est assurée par trois intervenants ayant plus de 20 ans d'expérience dans l'entretien et la réparation en composite.

LE CALENDRIER DES STAGES MÉCANIQUE / AVIONIQUE

2014
2015

Région PACA à St. Auban

➔ 18 et 19 Octobre 2014

Région Bretagne à St. Sulpice

➔ 18 et 19 Octobre 2014

Région Midi-Pyrénées à Bourg St. Bernard

➔ 18 et 19 Octobre 2014

Région Midi-Pyrénées à Nogaro

➔ 08 et 09 Novembre 2014

Région Nord à Cambrai

08 et 09 Novembre 2014

Région Alsace à Colmar

➔ 08 et 09 Novembre 2014

Région Lorraine à Nancy

➔ 25 et 26 Novembre 2014

Région Centre à Issoudun

➔ 24 et 25 Janvier 2015

Région Centre à Chartres

➔ 31/01 et 01/02 2015

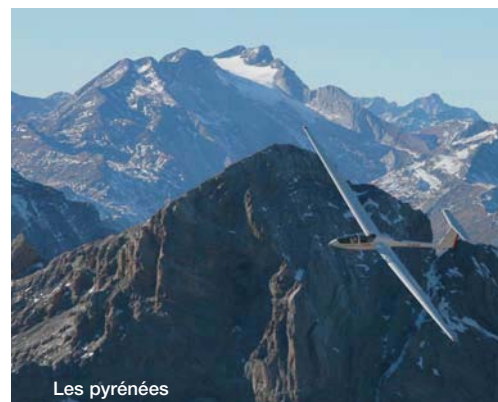
Région Bretagne à Ploërmel

➔ 18 et 19 Avril 2015

LE VOL À VOILE



Sortie Espagne/Cerdagne



Les pyrénées

➔ **L'Association Vélivole Commingeoise est située sur l'aérodrome de St Gaudens-Montréjeau, au pied des Pyrénées centrales. A une heure de Toulouse, c'est un club idéal pour l'apprentissage, le perfectionnement et le vol en montagne.**



Un peu d'histoire

En 1984, un groupe de pilotes passionnés décident de fonder l'association. Ne disposant d'aucun matériel, ils se lancent dans la restauration d'un Bijave et d'un Rallye. Avec l'aide de spécialistes et d'instructeurs, ils débutent l'activité en 1985 à Luchon avant la construction du hangar sur l'aérodrome de St Gaudens qui sera terminé au printemps 1987.

L'environnement

A quelques kilomètres des premières montagnes, le club de St Gaudens est un point de départ idéal pour explorer les Pyrénées. La chaîne offre de superbes possibilités de vols, dans un environnement diversifié : les hauts pics des Pyrénées centrales, les montagnes verdoyantes des pays basques, des sites uniques comme Gavarnie ou le canyon d'Ordesa, l'Andorre ou la Cerdagne plus à l'est. L'environnement préservé nous permet de croiser de nombreuses espèces : vautours, aigles, gypaètes ou percnoptères d'Egypte. La plaine n'est pas en reste

avec des possibilités de beaux vols au-dessus d'un Sud-Ouest très diversifié : le Gers, les Landes, jusqu'au Quercy, grâce aux bonnes masses d'air de ciel de traîne. En dehors du vol à voile, la région permet la pratique des sports de montagne (ski, randonnée, VTT, rafting...) et de nombreuses visites touristiques sont à faire.

Le club "Dynamic"

L'Association Vélivole Commingeoise est un petit club d'une cinquantaine de membres. Le parc machines a bien évolué puisque nous disposons d'un Twin, d'un ASK21 (comité départemental), d'un DG505, de 3 Pégases et d'un DG600 17m. De nombreux pilotes y ont aussi basé leurs planeurs : Arcus, Ventus, EB28, DG600, ...

Notre président, Sébastien Noré, l'équipe dirigeante et les instructeurs, tous bénévoles et très disponibles, organisent l'activité de façon à encourager les membres à voler. Les prix vont aussi dans ce sens grâce au remorquage avec un ULM Dynamic, des tarifs dégressifs et la gratuité à partir de la troisième heure de vol.

L'activité du club est continue sur toute l'année. Cela permet de profiter de la montagne toute proche qui nous offre des conditions de thermique de février à décembre, ainsi que de superbes situations d'onde permettant de faire de grands vols. De nombreux étrangers, belges et anglais notamment, l'ont bien compris et viennent voler régulièrement chez nous, certains même y ont basé leurs planeurs. Plusieurs actions et projets participent au développement du club :

► L'achat d'un ULM Dynamic en Octobre 2013 nous a permis de remplacer notre bon vieux Rallye qui arrivait à bout de potentiel. Aujourd'hui,



Le dynamic remorquant un Orion

COMMINGEOIS



Au pieds d'un hangar



Une onde pyrénéenne

nous avons 6 pilotes remorqueurs. Le Dynamic a permis de réduire les coûts d'envol ainsi que les nuisances sonores pour les riverains de l'aérodrome. Il est aussi utilisé pour la formation de début et la promenade pour les adhérents disposant du brevet ULM.

► Nous participons au meeting aérien organisé par l'association « Rêve + Fort » au profit des personnes handicapées. Le dernier en date des 9 et 10 août a attiré plusieurs milliers de spectateurs.

► Chaque année, des compétitions amicales, des sorties, des stages et des journées découvertes sont organisés. Notre club est bien représenté avec d'émérites pilotes réussissant de grands vols. En 2014, Robert Prat (depuis 7 ans premier au classement Netcoupe) et Carl Audissou (Médaille de bronze aux "Jeux Olympiques" en Angleterre) ont réalisé deux vols de 1 014 km comme prévus en onde. Notre club compte parmi ses membres Ghislaine Facon, détentrice de nombreux records du monde, ainsi que de

plusieurs jeunes compétiteurs que l'on retrouve dans les championnats régionaux et nationaux. Notre prochain projet de développement est la création d'un espace d'hébergement pour améliorer notre capacité d'accueil.

Rejoignez-nous !

Notre équipe dynamique, la complémentarité plaine / montagne, la proximité de Toulouse et les tarifs avantageux en font un club attractif et convivial qui sera très heureux de vous accueillir si vous souhaitez voler dans la région et partager de bons moments !



Le Président Sébastien Noré aux côtés de Jeannot, le doyen du club.



Infos utiles

Accès ► Depuis Toulouse (1h00)
Autoroute A64 sortie 17.

Hébergement ► Auberges chaleureuses dans les alentours (voir site internet).

Site internet

• www.planeur-saintgaudens.fr

Contact

• avc31@wanadoo.fr
• 05 61 95 37 87

Tarifs

Cotisation annuelle :

- moins de 25 ans : 85 €
- plus de 25 ans : 135 €

Heures de vol

- 16 € tous les biplaces en école jusqu'au brevet, Pégases, Twin, ASK21 : 20 €, DG600 : 25 €, DG505 : 30 €
- Gratuit après les 3 premières heures
- Tarifs dégressifs en fonction des heures de vol facturées (-20%, -50% puis gratuit)

Remorqué

- 1,70€ le centième, dégressif après 10 centièmes.





LE «TÉTRAS», UN NOUVEL ULM RECONNU PAR LA FFVV POUR LE REMORQUAGE.

➔ En mai et juin derniers, la FFVV a procédé aux essais en vol de l'ULM TETRAS 912 CS « R » pour évaluer ses performances et son aptitude au remorquage des planeurs.

Le « Tétrás », fabrication française

L'ULM « Tétrás » est un pur produit « Vosgien » fabriqué intégralement par la Société Humbert Aviation installée à Ramonchamp (88). L'entreprise familiale est dirigée par Jacques Humbert et emploie 13 personnes. Depuis 1984, ce constructeur est très apprécié dans le monde de l'ULM pour la grande qualité de sa production, de son service après-vente, ainsi que pour les performances et la fiabilité de ses appareils.

Une construction métallique soignée

Le « Tétrás » est un ULM biplace côte à côte à aile haute, construit entièrement en treillis de tubes soudés, entoilé dacron sur sa partie arrière. Les capotages sont en matériau composite. C'est une machine appréciée pour ses excellentes qualités de vol et sa grande facilité de pilotage. Depuis 1992, Jacques Humbert n'a cessé de perfectionner l'appareil pour le rendre toujours plus sûr et plus performant en utilisant des procédés simples, efficaces et éprouvés.

➤ **La cabine** comporte deux sièges en côte à côte. Elle est fermée par deux portes vitrées, s'articulant vers le haut. Les « grands » peuvent s'y installer sans difficultés.

➤ **La structure des ailes** est en alliage d'aluminium et mousse. Elles sont trapézoïdales. L'ensemble longeron-bord d'attaque préformé est réalisé en tôle ainsi que les bords de nervure collés et rivetés et forment un caisson résistant en flexion et en torsion.

➤ **Les volets** sont à trois positions, commandés mécaniquement par un levier situé au-dessus des occupants.

➤ **L'empennage** classique cruciforme est en deux parties. Sa structure est également en tube entoilé « Dacron ».

➤ **Le train d'atterrissage** est classique : le train principal comporte 2 lames en alliage d'aluminium.

➤ **La roulette de queue** est conjuguée avec le palonnier et rend l'appareil très manœuvrable au sol. L'appareil est équipé de freins à disque.

➤ **Le groupe motopropulseur** équipant l'appareil est le Rotax 912 ULS, qui délivre une puissance entre 69 et 73.5 kW.

➤ **Les réservoirs** à carburant (2 x 30 l.) sont placés dans chaque demi-aile.

Enfin, l'appareil peut être équipé d'un parachute de secours.

Les essais du « Tétrás »

Une prise en main courant mai sur l'aérodrome de Belfort aura permis à Daniel Serres, pilote d'essai FFVV, d'évaluer les aptitudes au remorquage du « Tétrás » dans des conditions météo assez difficiles.



Jacques Humbert et Daniel Serres, lors des essais.

Avec le feu vert du constructeur, les essais se sont poursuivis à Saint-Auban début juin. Daniel aura pu apprécier la qualité de fabrication de la machine, ses performances élevées et la bonne visibilité qu'elle propose, malgré l'aile haute.

Fort de ces atouts, le « Tétrás » rejoint donc la liste des ULM approuvés par la FFVV pour le remorquage !

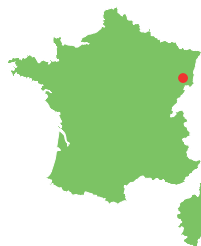


Jean-Denis Viriot, Conseiller technique sportif



LE « TÉTRAS » EN SERVICE À L'ASSOCIATION BELFORTAINE DE VOL À VOILE.

➡ **Le premier « Tétras » remorqueur est depuis la mi-août 2014 au service de l'association Belfortaine de Vol à Voile. Christophe Renaudin, son président, vous relate la genèse du projet.**



Le projet « Tétras Remorqueur » s'est construit autour du remplacement de notre Morane MS 893. Notre constat était classique : avec l'augmentation continue du prix du carburant, des coûts de maintenance et une consommation d'une autre époque, l'exploitation de notre Rallye s'avérait de plus en plus difficile, au point de devenir un frein au développement de notre activité... L'aérologie de Belfort ne permettant un fonctionnement 100% treuil, il était urgent de penser au remplacement de ce bon vieux mais coûteux MS 893, avec les interrogations suivantes : quel délai, quel budget, quelle solution matérielle et quelles qualifications ?

Après avoir mené conjointement avec le club de Besançon une campagne d'essais sur différentes machines, nous étions dans l'embarras pour faire un choix. C'est alors qu'une idée a germé au sein de notre équipe : « *Il nous faudrait un Tétras remorqueur* ». En effet, nous connaissons bien la fabrication de la machine et le sérieux de son concepteur, Jacques Humbert, ancien vélivole à Belfort et voisin du club. Il

aura fallu le temps d'une réflexion à Jacques pour accepter de relever le défi avec l'appui de notre CTR, Jean-Denis Viriot pour orchestrer la validation de la FFVV. Le projet « Tétras remorqueur » était né !

Jacques Humbert a retenu la base de sa version « Tétras CS » pour concevoir la version remorqueur. L'étude et la fabrication ont été réalisées au premier semestre 2014 pour une livraison dans les délais. Début mai 2014, le premier Tétras remorqueur baptisé « Tétras 912 CS "R" » sortait de l'atelier vosgien. Le parcours du combattant pouvait commencer !

Côté budget, le club bouclait le financement du projet avec la vente de son Rallye, par le montage de dossiers de subvention auprès du CNDP et des collectivités locales et l'obtention d'un prêt bancaire. La région Franche-Comté a largement soutenu notre projet.

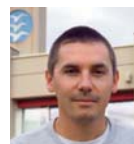
Nous avons sollicité la FFVV pour réaliser les essais à Saint-Auban dès la sortie du Tétras CS-R. Pari tenu ! En juin 2014, la Fédération approuvait ce

nouvel ULM pour le remorquage de planeur. Avec une bonne dose de patience et de persévérance, nous avons ensuite obtenu tous les papiers autorisant le nouvel ULM à remorquer.

Il nous restait à former notre personnel. L'obtention au CNVV de la qualification IULM de notre secrétaire (par ailleurs instructeur avion et pilote professionnel) et la transformation de notre pilote remorqueur à l'ULM ont achevé notre préparation pour la prise en main de notre nouvel outil ! L'achat auprès d'Humbert Aviation a été réalisé le 7 août dernier et depuis, le premier « Tétras CS-R » baptisé 88-PM officie à Belfort.

Tous les acteurs ont tenu leurs engagements ! Les premiers résultats sont très satisfaisants et nous nous adapterons rapidement à ce nouvel usage. Deux autres instructeurs partiront déjà en formation au CNVV en octobre prochain. Nous tournons ainsi une belle page de notre club et espérons redynamiser notre activité.

Je tiens à remercier tous les acteurs qui ont participé à la réussite de ce beau projet associatif.



Christophe Renaudin
Président de l'ABVV

☎ 03 84 29 12 47

🌐 www.planeur-belfort.fr

QUELQUES ENSEIGNEMENTS

➔ Depuis une bonne année, nous enregistrons un accroissement constant du nombre d'émissions des REX (Retours d'Expérience). Ceci prouve que de plus en plus de pilotes rapportent les événements qu'ils ont vécus afin que leurs expériences profitent à l'ensemble de la communauté.

Ces témoignages sont souvent très riches et pleins d'enseignements, nous vous en remercions. Dès leur validation, ils sont systématiquement envoyés par email aux instructeurs.

En analysant finement les événements décrits, une famille d'incidents sort du lot par sa récurrence. C'est celle qui est liée aux incidents survenant lors des opérations au sol ou

qui sont induits par des Check-Lists incomplètes ou oubliées.

Les incidents les plus souvent répertoriés sont les suivants :

- Décollages entrepris avec les AF non verrouillés,
- Décollage avec le trolley (B.O.) encore en place.

1. Les AF non verrouillés au décollage

(voir les REX 6255, 748, 5040, 5708 et 5693)

Voilà un exemple de REX parmi d'autres :



**CRIS mal vérifié
= décollage AF sortis**

“

Après une préparation normale du planeur et du vol, je suis abordé par de jeunes élèves pilotes qui me posent pas mal de questions.

J'y réponds et, ce faisant, je néglige le CRIS qui est fait mais pas de façon complète puisque quelques instants plus tard, je décolle AF sortis. Je sens bien le décollage pénible et pas ordinaire mais la main sur la poignée jaune le planeur décolle. C'est seulement à ce moment que j'entends la voix du pilote remorqueur qui me fait remarquer les AF sortis.

”



Cela s'est bien terminé mais tous les ingrédients étaient en place pour conduire à l'accident.

Les causes sont connues ; ce sont malheureusement toujours les mêmes : un CRIS mal réalisé ou interrompu et ce, par négligence, par manque de concentration ou à cause d'une précipitation indésirable.

Nos recommandations

- Ne vous laissez pas interrompre pendant une Check-List, sinon recommencez la intégralement,
- Ne vous laissez pas emporter par la pression du temps (par exemple, le remorqueur qui est déjà aligné),
- Faites vos Check-Lists soigneusement, complètement et à haute voix même en solo,
- Gardez l'item « AF rentrés et verrouillés » pour la fin de la Check-List (juste avant de lever le pouce).

Les aides doivent être bien sensibilisées sur le fait que l'aile d'un planeur qui s'apprête à décoller ne doit pas être levée tant qu'ils n'ont pas constaté que les AF sont effectivement rentrés et verrouillés. La vérification porte à la fois sur le constat visuel de l'effacement complet des plaquettes d'AF et sur l'audition du "clac" de verrouillage.





APPORTÉS PAR LES REX

2. Les décollages avec le trolley

(voir les REX 6322, 6279 et 6287)

Voilà un REX qui rapporte un incident de ce type :

i Décollage au treuil

“

Décollage au treuil avec le BO sur un Pégase, du monde en piste mais personne ne remarque le BO (rouge) avant le tendu, le planeur part (sans problème), le pilote sent tout de suite un comportement légèrement différent mais décide de continuer la treuillée, l'instructeur au sol décide également de laisser la treuillée se faire sans intervenir à la radio.

Une fois le planeur largué, l'instructeur au sol explique au pilote qu'il a gardé le BO et lui demande de revenir se poser par un tour de piste classique, en gérant bien l'arrondi et le posé en ligne droite avec ailes bien horizontales.

Il n'y a pas de vent de travers, le pilote s'applique et tout se passe bien. Ni le planeur, ni le BO ne sont abîmés.

”

Cela s'est bien terminé mais un REX étranger relate un décollage avec le BO qui s'est terminé par un crash après un demi-tour impossible et un stress mal géré.

Nos recommandations

- Ne pas monter dans votre planeur si le trolley est encore en place,
- Faites peindre les trolleys d'une couleur vive et évidemment différente de celle du planeur,
- Anticipez votre préparation pour ne pas être bousculé au départ,
- Rappelez à l'aide qui tient l'aile qu'il est l'ultime vérificateur de la configuration extérieure de la machine qui s'apprête à décoller.

Ces bonnes pratiques sont bien évidemment connues et le plus souvent respectées mais une campagne de sensibilisation sur ce sujet me paraît appropriée lors du briefing matinal.



Francis Clar
Président de la Commission
Formation-Sécurité

**Faites des
REX !**

○ www.isimages.com/ffvsec
code : **aspres**

UNE ÉQUIPE DE FRANCE DE VOL À VOILE COLORÉE



➔ **La saison 2014 de l'équipe de France restera certainement marquée dans l'histoire de notre sport. 3 championnats du monde, 16 pilotes et leurs dépanneurs, 5 médailles et un modèle « made in France » qui performe. Retour sur les faits marquants de la saison.**

Une organisation du Pôle en reconstruction

A l'automne, les départs de Christophe Cousseau et Nicolas Veron ont nécessité de fortes adaptations dans l'organisation de la préparation des machines. Conseillers techniques, mécanicien du centre, instructeurs et mécaniciens bénévoles, entraîneur national, de nombreuses personnes se sont impliquées et fédérées autour des équipes de France pour que les planeurs soient prêts dès le mois de février et que les entraînements soient encadrés dans les meilleures conditions.

De février à juillet, ce sont 19 semaines et 4 week-ends d'entraînements sportifs qui ont été organisés pour nos pilotes sur liste de haut niveau, Espoir ou de détection. Un très bon « cru ».

La finale du Grand Prix mondial à Sisteron du 9 au 16 mai : un premier titre de Champion du Monde

Le premier Championnat du Monde de la saison commence sur les chapeaux de roue à Sisteron : démonstrations de voltige, vols Découverte, 800 personnes sur l'aérodrome le samedi, et surtout des épreuves spectaculaires

et palpitantes enregistrant 89 000 connexions internet à travers le monde.

Celui-ci s'achève en beauté avec le couronnement de Didier Hauss infligeant ainsi une des rares défaites de sa carrière au meilleur pilote de tous les temps, le polonais Sébastien Kawa.

Les Championnats du Monde « club », « standard » et « biplace » à Räyskälä, Finlande du 21 juin au 5 juillet

Le crime presque parfait des « clubs » ! Sous un temps quasi-hivernal, nos 7 pilotes réalisent un tir groupé exceptionnel en terminant tous entre la 1ère et la 10^e place !

Mieux, en classe club, nous frôlons le triplé en terminant 1^{er}, 2^e et 4^e. Eric Bernard devient champion du monde grâce à une complémentarité exceptionnelle avec ses coéquipiers Killian Walbrou (2^e) et Valentin Grit (4^e). Ce dernier, formé au pôle Espoir et du haut de ses 21 ans, est le plus jeune pilote de la compétition !

Au terme de cette compétition, la France passe à la 1ère place mondiale du classement IGC des nations, une première !

Les Championnats du Monde « 15m », « 18m » et « libre » à Leszno, Pologne du 27 juillet au 9 août : la confirmation

Dans une ambiance cette fois-ci très chaude, nos 8 pilotes travaillent bien collectivement, avec des fortunes diverses, et ramènent 2 médailles de bronze en « 15m » pour Jean-Denis Barrois et « libre » pour Killian Walbrou.

La classe Libre réalise un beau tir groupé (3^e, 5^e et 7^e) tandis que les « 15m » sont très bien placés (3^e, 7^e et 16^e).

Ce championnat est également marqué par la victoire d'Anne Ducarouge,





dans une 6ème épreuve particulièrement sélective !

Ces podiums et les places d'honneur associées confortent la place de la France comme une nation majeure du vol à voile.

○ soaringspot.com/leszno2014/results/

La hiérarchie mondiale bousculée !

L'année 2014 aura été marquée par la progression de la France au classement mondial (2^e), entraînant ainsi l'Allemagne, de la 1ère à la 3ème place.

En effet, la France termine cette série de 7 Championnats du Monde avec 5 médailles sur 21 possibles, tout comme la Pologne (1ère au classement mondial).

Mais le vol à voile mondial est de plus en plus concurrentiel. L'Autriche gagne 2 médailles, comme l'Allemagne ! La Belgique célèbre son premier champion du monde, la Finlande sa première médaille depuis 2003, un Lituanien termine 4^e, les sud africains occupent les places d'honneur, l'Argentine rentre dans les 9 meilleures nations mondiales...

Tableau des médailles aux Championnats du Monde 2014

5 médailles	➤ Pologne, France.
3 médailles	➤ Grande Bretagne.
2 médailles	➤ Allemagne, Autriche.
1 médaille	➤ Belgique, Nvelle Zélande, Finlande, Danemark.



L'équipe de France en Finlande à Räyskälä

La méthode française

Dans un tel contexte, pas question de « baisser la garde » et nous devons encore continuer de progresser en faisant preuve de rigueur dans les sélections, la préparation et la gestion des compétitions mais aussi de créativité et d'innovation pour avoir un temps d'avance, composante essentielle de la réussite à haut niveau.

La France a fait, depuis de nombreuses années, le choix de travailler en équipe avec un « collectif équipe de France ». Les pilotes et l'entraîneur déterminent ensemble des stratégies de vols, les pilotes collaborent en l'air, y compris entre les classes, pour faire le meilleur choix entre marquage de la concurrence et option aérologique.

La méthode française, c'est aussi une équipe de dépanneurs efficace et discrète à la fois, au service du collectif.



Les compétiteurs du SGP de Sisteron

Des personnes qui rassurent et rendent le vol et sa préparation plus sereins pour le pilote, surtout lors des journées à « vaches ». Nul doute qu'ils contribuent efficacement à la performance de nos équipes ! *

Une méthode que nos élus, Christophe Luquet (trésorier de la FFFV) et Christian Lecuyer (vice-président) ont pu apprécier et féliciter lors de leurs visites respectives sur site.

C'est ainsi que la France pointe désormais à la 2^e place mondiale et que 6 français sont classés parmi les 20 meilleurs mondiaux !

* A noter la participation très efficace d'Agnès Rossi et Nicolas Tworek aux Championnats de Finlande dont la configuration des lieux et sites a nécessité une intendance spécifique.

L'équipe de France en Pologne à Leszno



Des partenaires fidèles et de nouveaux mécènes !



Cette année, Vuarnet et Naviter ont rejoint Air Courtage, Absoger et Chacqueveau Développement dans le club des partenaires de l'équipe de France. Différentes formes de sponsoring et mécénat financier ou matériel sont en train de s'organiser dans la perspective d'une future charte.

Passionnés de vol à voile et/ou intéressés par les valeurs que nous véhiculons, nos partenaires nous aident à progresser en améliorant nos conditions matérielles de pratique.

Dans le cadre du mécénat, l'aide apportée peut faire l'objet d'une réduction fiscale de 60% du montant alloué. Si vous êtes intéressés pour soutenir vos équipes, n'hésitez pas à contacter la FFVV au 01 45 44 04 78.



Jean-Nicolas Barelier
Directeur Technique National

Eric Napoléon
Entraîneur National



L'œil du technicien Eric Napoléon, Capitaine des EQF aux 2 mondiaux.

D'année en année, les pilotes intègrent plus facilement les « paramètres de réussite », les axes de progrès que propose l'encadrement. D'un jeu intellectuel « compliqué », nous avons réussi en quelques années à clarifier les situations technico-tactiques, simplifier les objectifs, ordonner les tâches... Les pilotes de nos équipes commettent moins de grosses erreurs en phases tactiques et stratégie de vol à voile et... Cependant si tout est presque prévisible au sol, à l'issue du briefing équipe, il reste bien évidemment une part d'inconnue, d'intuition, de rêve, d'opportunisme, de réussite qui fait la différence et les grands champions...

Retour sur la Finlande :

La météo fut exécrable!! La première partie a été bâtie sur mode « défensif », c'est-à-dire RENTRER. A ce jeu, les pilotes Français ont bien réussi à l'exception malheureusement de l'équipage du biplace. Ils se « vacheront » à 10 kilomètres du terrain lors de la première

épreuve enlevant ainsi les chances d'un podium, pourtant si proche après deux semaines de compétition et de concentration !

Durant la deuxième semaine, des journées plus clémentes mais aux risques de « vache » élevés ont permis des « attaques » et l'engrangement de points. Sur cet exercice, la triplette en club a été redoutable, brillante en vision de vol et en entente. Par contre, c'est au cours d'une de ces épreuves aux conditions très délicates, où tous les « standard » allaient terminer dans les champs, que Frédéric et Denis verront le podium s'envoler. Ils ne marqueront pas assez de distance et les épreuves suivantes, malgré de très bons résultats, ne leurs permettront pas de revenir sur les leaders.

Retour sur la Pologne : Là encore, le travail paie ! Il y a quelques années nous avions la hantise de la première épreuve. On ne réussissait pas complètement les entrées en matière. A Leszno, tous les pilotes occupèrent rapidement les places de leader en 15M et Libre sur la première semaine ! C'est au cours d'épreuves « intermédiaires », des AAT de 1h30 à 2h00 avec des passages de fronts en début de deuxième période que nous avons perdu l'avantage avec quelques départs mal construits en Libre où la concurrence est venue placer ses dés devant nous.

En classe 15M, Christophe Ruch manque un accrochage sous ses collègues, termine au « tas » et voit disparaître la deuxième place qu'il avait magistralement acquise en première partie de championnat.

Au bilan

Un Championnat du Monde de très très haut niveau dans toutes les classes.

Nos 15M ont vraiment brillé et ont su conserver une médaille. Jean Denis prouvant ainsi sa polyvalence après le « bronze » obtenu à Vinon en 2013.

En 18M, la paire Louis Boudier et Christophe Cousseau est en construction donc n'a pas toujours été en phase tant sur le plan vol à voile que du vol d'équipe. Quelques épreuves ont bien été négociées tout de même.

Les pilotes de libre ont été très soudés, très dynamiques, une entente parfaite. Laurent remporte le trophée de la meilleure vitesse avec 139,9 Km/h et Killian revient avec le « bronze ».



LX Zeus avec les nouveaux vario EOS et display Flarm II couleur

CLUB-OWZE
fournisseur d'expériences de précision



LX Joy

Nouveau display Flarm couleur II

- nouvel écran couleur
- très lumineux
- port micro SD
- utilisation intuitive



Option Horizon artificiel



Nouveau fond de carte OACI



Nouveau variomètre LX EOS : idéal en club



- batterie interne (3h)
- entrée données Flarm
- connexion bluetooth
- G-mètre
- gyroscope 3 axes
- navigation
- logger IGC
- complètement autonome
- carnet de vol
- standard 57mm
- module vocal

LX Zeus 2,8" (80mm)



LX EOS (57mm)

www.lxnavigation.com
www.clubowze.com

CHAMPIONNAT / 2-5 JUILLET 2014

DE FRANCE DE VOLTIGE

➔ **Les pilotes des catégories Unlimited, Advanced et Espoirs se sont retrouvés à Saintes pour le Championnat National qui sera transformé en Coupe de France par manque de compétiteurs.**

Le club a tout donné pour réussir et même plus grâce à une excellente relation avec l'Armée de l'Air. Une Abeille a fait bien des heureux. La MTO ne nous a pas gâtés.

Trois épreuves de justesse par catégorie :

- Pour les Unlimited ➤ 1er Benoît Mérieau, 2e Nicolas Honnons, 3e Alain Dugas
- Pour les Advanced ➤ 1er Romain Vienne, 2e Benoît Madrenas, 3e Erwin George, 4e Eric Lanquetin, 5e Pascal Désauté, 6e Antoine Deleau.
- Pour la catégorie Espoirs ➤ 1er Bastien Banassy, 2e Thierry Fraize.



CHAMPIONNAT / 22 JUILLET 2 AOÛT 2014

DU MONDE DE VOLTIGE

➔ **L'Equipe de France de Voltige s'est déplacée à Torun (Pologne) pour participer aux 17ème Championnat du Monde catégorie Unlimited et 5ème Championnat du Monde catégorie Advanced.**

Les deux catégories étaient accompagnées de leur entraîneur Alain Dugas et leur Team Captain Daniel Perciaux. Pour le jugement, le juge Bernard Courtois et de son assistant Rémy Louvel. Nos deux planeurs fédéraux, le Swift et le Fox, étaient du voyage.

Pour la météo, c'est comme pour le vol à plat, tout aussi contraignante : le vent doit être inférieur à 10 m/s, pas de nuage dans le box, turbulence inférieure à 2G à 200km/h et une visi supérieure à 10km. L'Equipe sera à pied d'œuvre dès le dimanche 20 juillet. Les vols d'entraînement ne se réaliseront pas comme prévu avec des ordres de passage non respectés. Les premiers briefings matinaux apporteront tous leur lot de difficultés, tant en MTO qu'en organisation des journées ou encore de réglementations. Chaque pays proposera des figures pour les programmes Unknown. Les Unknown français ne seront pas retenus. Seul le Free Unknown Advanced sera volé par la moitié des pilotes. Ces diagrammes ont été source de discussion pour éviter les difficultés techniques proposées par les pays. Finalement, la figure russe qui effrayait tous les pilotes Unlimited passait très bien (une vrille départ dos, un tour un quart, suivi d'un demi déclencher négatif et sortie ventre). Tous les programmes seront révisés dans le box gazon. Patience, repos, mais c'est dur en piste, calme, concentration, revisite du programme dans le box gazon et c'est dans le planeur que les trois minutes des programmes vont repasser dans la tête pendant l'attente avant le décollage. Des problèmes de remorquage, il y en a eu, câble court 20m, temps de montée de 4 à 13' suivant Extra 330, MS 235 ou Gavron, remorqueurs indisciplinés ou se perdant... Trois épreuves pour valider, les UNL en réaliseront trois et les ADV trois et demi.

Si en Unlimited la marche est très haute, Benoît et Nicolas se seront bien battus et progressent pour aller chercher le Graal. Chez les Advanced, un pilote se présentait pour la seconde fois. Romain a presque tout raflé avec quatre OR dont le général. Pour les quatre autres pilotes, c'était nouveau et Dieu sait que l'international est un autre monde. Benoît et Erwin auront tiré leur épingle du jeu pour la médaille d'Argent par Equipe. A noter Benoît finissant au pied du podium au général. Pascal et Eric, trop jeunes, ont pris bien des leçons qu'ils devront mettre à profit pour 2015.



Catégorie ADVANCED

36 PILOTES / 12 PAYS / 6 TEAM

CLASSEMENT GÉNÉRAL

1er ➤ Vienne Romain (médaille d'Or)

CLASSEMENT TEAM

2è - France (médaille d'Argent)

Pilotes ➤ Vienne Romain / Madrenas Benoît / George Erwin. Team Captain ➤ Perciaux Daniel

Programme Connu ➤ 1er - Vienne Romain - médaille d'Or

Programme Libre ➤ 3e - Vienne Romain - médaille de Bronze

Programme Inconnu 1 ➤ 1er - Vienne Romain - médaille d'Or

Programme Libre Inconnu ➤ 1er - Vienne Romain - médaille d'Or

Classement Inconnu + Libre Inconnu ➤ 1er - Vienne Romain - médaille d'Or

Catégorie UNLIMITED

32 PILOTES / 10 PAYS / 6 TEAM

CLASSEMENT GÉNÉRAL

13e ➤ Mérieau Benoît

15e ➤ Honnons Nicolas

CHAMPIONNAT DE FRANCE



➔ Cette année, 16 pilotes sont présentes à Issoudun.

Le 7 juillet, la première épreuve est lancée. Un AAT de 2 heures avec décollage à 13 heures, un créneau est prévu ! La mise en piste s'effectue sous un ciel gris mais nous y croyons toutes.

A 13 heures, premier décollage, aucun planeur ne se repose, il commence à pleuvoir mais toutes restent en l'air. Passer la ligne est le premier objectif de la journée ! Des grains arrivent et les premiers planeurs s'annoncent pour atterrir. L'espoir d'une amélioration encourage certaines à rester en

piste. Il fallait faire preuve de patience ce jour là et bravo à Alicia Dufresne qui tourne le premier point et se pose à Romorantin. L'épreuve n'est pas validée.

Le 8 juillet, deuxième journée, la météo est incertaine. Décollage, un grain est lui déjà sur la ligne de départ. Cela va être un retour rapide vers le terrain pour certaines, mais quelques unes décident de tenter le circuit, les premières vaches sont annoncées autour du Km 30.

Mais le circuit est tourné et l'épreuve est validée.

1ère Aude Unterse, 2ème Aude Grangeray, 3ème Céline Montorio.

En fait, ce sera le podium du championnat. Les jours suivants le ciel est gris, la pluie est souvent là, et le stock de couvertures du club s'épuise. Les nuits sont vraiment très fraîches. Mais le moral des concurrentes reste lui au beau fixe, enfin ... !

DÉCOUVERTE D'UNE COMPÉTITION TÉMOIGNAGE D'UN PREMIER CHAMPIONNAT EN BIPLACE



“ J'ai eu la chance de participer au Championnat de France Féminin à Issoudun du 6 au 13 juillet 2014 grâce à une opération qui vise à inciter les jeunes pilotes à se lancer dans le monde de la compétition. Cela a été une expérience très enrichissante et dont je garde un très bon souvenir, malgré une météo très capricieuse.

J'ai seulement commencé le planeur l'an dernier, et passé mon brevet en octobre 2013. Du coup, ce championnat tombait vraiment très bien pour me faire découvrir la compétition et me perfectionner dans les vols sur la campagne.

La première chose qui m'a plu est l'ambiance. Toutes les filles ont été très accueillantes, prêtes à partager leur expérience, donner des

conseils. C'était très enrichissant ! Se retrouver entre filles fait du bien. Le vol à voile est plutôt un monde masculin, et pouvoir discuter entre féminines est vraiment sympa !

J'ai été très impressionnée par le premier jour de la compétition. Les conditions de mon premier vol étaient particulières, il y avait quasiment tous les planeurs au même endroit, toutes essayant de monter tant bien que mal... Le flarm bipait dans tous les sens ! Le fait de commencer à deux pour débiter dans le championnat est vraiment important. Avoir une personne qui a de l'expérience et qui nous guide est vraiment rassurant. Les premiers vols en compétition sont assez stressants, tout va extrêmement vite : mise en piste, briefing,

FÉMININ À ISSOUDUN / 6-13 JUILLET 2014



Pascal Lefevre,
Chef pilote



Le 12 juillet, nous attendons en piste l'amélioration qui arrive de l'Ouest. Oui, mais elle arrive trop tard pour pouvoir lancer l'épreuve. Dommage, nous étions toutes hyper motivées ce jour là.

Le 13 juillet, dernière journée du championnat et depuis le matin c'est le déluge. Le ciel n'a pas été avec nous cette année ! Soirée repas avec remise des prix, l'ambiance et la bonne humeur sont au rendez-vous.

Durant le championnat, il y avait un biplace avec un équipage féminin. Lucia Esteban, CTF de la région Centre, a accompagné deux fémi-

nines, Alice Nortier et Leatitia Masson, pour les initier à la compétition, la mise en œuvre au sol et en vol.

Cette action mise en place par la Fédération et la Région Centre a pour but d'encourager à la compétition des féminines quelque peu hésitantes.

Rendez-vous à toutes les féminines au prochain Championnat de France Féminin.



Marie-Christine Estrade
Présidente de la Commission féminine
commission-feminine@ffvv.org



[Aeroclubdlissoudun](#)



repas, et c'est parti !

C'était assez frustrant de ne pas avoir pu voler que 2 jours mais je suis rentrée à

Malzeville plus motivée que jamais pour me préparer à d'autres compétitions. Car j'ai bien envie de continuer et de participer à d'autres concours où je pourrai me mesurer à d'autres vélivoles ! C'est le meilleur moyen pour progresser vite, et rencontrer d'autres personnes qui viennent d'endroits différents.

Je tenais à remercier toute l'équipe d'Issoudun qui a organisé ce championnat, ce qui représente un travail énorme. Je remercie particulièrement Céline Montorio et Aude Grangeray, deux concurrentes avec qui j'ai passé de très bons moments les jours de pluie (entre autres !).

Merci également à Lucia Esteban pour son enseignement et son partage d'expérience, et sans qui j'aurais été vraiment perdue. Et enfin, je tiens vraiment à remercier Marie-Christine Estrade pour son accueil, sa sympathie, et sans qui tout cela n'aurait pas été possible. ”

Laétitia Masson



Lucia Esteban
et Laetitia Masson

GRAND PRIX DE FRANCE 2014

À SAINT-SULPICE : 8/8 !

7-14
JUIN 2014



➔ **C'est sur l'aérodrome de Saint-Sulpice des Landes que s'est déroulé le Grand Prix de France. Il est le premier de la série qualificative pour la 6ème finale mondiale qui aura lieu en 2015 en Italie.**



Le club des Planeurs d'Ile-et-Vilaine en a assuré l'organisation, fort de l'expérience acquise durant l'édition 2013.

Un superbe plateau composait ce Grand Prix : 19 concurrents sur les 20 places autorisées par le règlement. Quatre nations étaient représentées : Grande-Bretagne, Slovaquie, Allemagne et la France.

Les 14 concurrents français étaient très représentatifs du niveau d'un Championnat de France : du pilier de l'Equipe de France au vélivole accédant à des compétitions de niveau national. 3 féminines ont participé à ce Grand Prix, ce qui est un record.

Les concurrents ont pu voler tous les jours : deux épreuves d'entraînement suivies de huit épreuves officielles.

Cumulus et thermiques purs autour de 1200m ont animé des courses sélectives de 100 à 322 km avec deux virées en bord de mer qui laisseront un souvenir impérissable aux pilotes et au public ayant suivi les vols en direct sur le tracking.

L'organisation suivant les conseils de Roland Stuck, inventeur du concept et arbitre pour cette édition, a pris soin de systématiquement faire repasser les concurrents à mi-course à la verticale de l'aérodrome où un public nombreux est venu durant le premier long week-end. La fin des circuits se courrait systématiquement autour de l'aérodrome, permettant aux spectateurs de suivre de leurs yeux le sprint final. L'ambiance durant ce championnat fut exceptionnelle.

Les nombreuses animations proposées par le club (fest noz, musiques et danses bretonnes, magiciens, concert pop, soirée « breizh'illienne » pour le début de la Coupe du Monde de football, feux d'artifices, etc.) ont rendu cette rencontre sportive de haut niveau très conviviale. Quel bonheur de ressentir la joie des pilotes reconnus en tant que sportifs lors de la séance des dédicaces avec les écoliers de Saint-Sulpice.



Christophe Ruch a survolé la compétition (46 points). Sans gagner d'épreuve, il a été d'une extrême régularité en terminant toujours dans les 5 premiers des courses.

Le britannique Gary Stingemore, second avec 34 points, a réalisé une superbe fin de championnat en remportant deux courses.

Christophe Abadie (31 points) obtient la 3ème place grâce à 3 victoires d'étape.

Tous trois sont qualifiés pour la finale mondiale des Grands Prix qui aura lieu en Italie en septembre 2015.



Philippe De Pêche
Président de la
Commission sportive

Infos et résultats www.sgp.aero/france2014





LE KIT MALONNIER POUR PÉGASE

➔ **Le kit malonnier pour Pégase est opérationnel depuis le printemps dernier. Retour sur ce projet en quelques mots.**

C'est par solidarité pour Antoine Motillon que les bénévoles et les salariés du Centre Aéronautique de Beynes (CAB) ont conçu le projet d'un malonnier pour le Pégase, pour les pilotes en situation de handicap. Car il en est des pilotes « handi » comme des pilotes valides : sans progression, pas de fidélisation.

Le kit du constructeur n'étant plus à la vente, c'est ainsi que les premières maquettes sont nées en 2008 des mains d'Éric Chaslin. Les nécessités de la certification ont amené l'équipe du CAB à trouver en interne et en externe des compétences de dessinateur-projeteur, de mécaniciens, d'ingénieurs et de techniciens de bureau d'étude pour l'industrialisation du dispositif.

La FFVV est intervenue en tant que partenaire financier pour faciliter l'aboutissement du projet, en parti-

culier pour ce qui est du financement de la procédure de certification et des essais. Les plans et le STC EASA (Supplemental Type Certificate) sont sa propriété. Les essais en vol ont eu lieu en juin 2013 aux mains de Daniel Serres. Les premiers kits ont été livrés en avril de cette année et le premier vol réalisé par Antoine Motillon en mai.

Loin d'être un aboutissement, c'est un jalon dans le projet *"les mêmes ailes pour tous"*, de se doter d'une flotte de planeurs adaptés afin de permettre l'apprentissage et le perfectionnement jusqu'à la compétition pour les pilotes en situation de handicap. Grâce aux nombreuses possibilités d'hébergements adaptés à proximité du club, chaque pilote dispose ainsi d'une alternative géographique au CNVV pour progresser et découvrir de nouveaux plaisirs. Apprentissage sur ASK21, perfec-

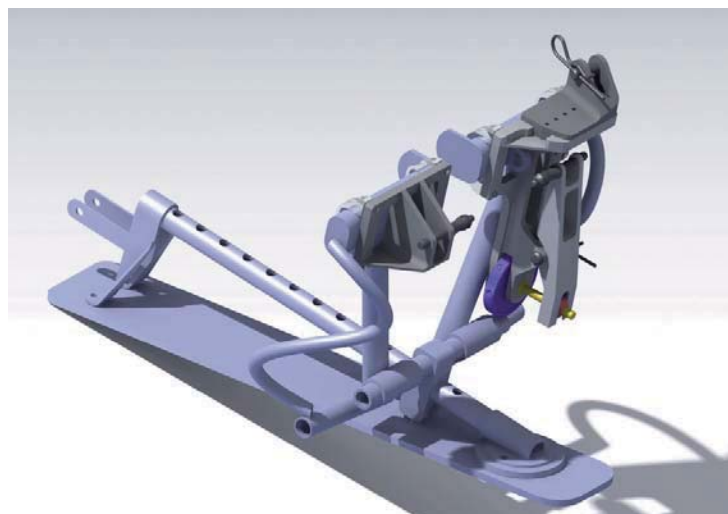
tionnement et passage des épreuves FAI facilitées grâce au Pégase, Ecole campagne et vols de performance grâce au Duo-Discus XLT de dernière génération.

La FFVV a financé la fabrication d'un premier lot de 10 kits, tous déjà vendus. Mais il suffit de grouper une dizaine de commandes pour relancer la fabrication d'un deuxième lot. Le prix unitaire d'un kit pour la première série était de 7 050 euros TTC, hors subventions. La commande est à adresser à la FFVV.

Le montage peut s'effectuer dans tout club qui dispose d'un atelier agréé.



Thierry Nauleau



TOUT CE QUE VOUS AVEZ TOUJOURS VOULU SAVOIR SUR LES MÉDECINS AÉRO SANS JAMAIS AVOIR OSÉ LEUR DEMANDER...

➔ **Après les vols, il n'est pas rare d'entendre des propos parfois confus sur le rôle du médecin aéronautique. Ces quelques lignes sous forme de questions/réponses ont pour objectif de tordre le cou à des idées reçues et d'apporter un éclairage sur le rôle précis de ce médecin Expert.**

Qu'est-ce qu'un médecin aéronautique ?

C'est d'abord un expert au sens juridique du terme. C'est un médecin (généraliste ou spécialiste) qui a suivi une formation pendant 4 à 5 semaines de cours à temps plein (capacité de médecine aéronautique). Le praticien dépose une demande d'agrément à la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), dont le Pôle médical de la DSAC (Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile) en est l'expression. Contrairement au généraliste qui délivre des attestations de non contre-indication à la pratique d'une activité sportive, le médecin aéronautique fournit un certificat d'aptitude au pilotage. Il engage sa responsabilité juridique.

Depuis le 8 avril 2013, les règlements européens s'appliquent à la délivrance des aptitudes pour les pilotes avion. Concernant le planeur, à la demande de la FFVV, ces règlements prendront effet courant 2015 avec la délivrance des licences LAPL ou SPL par équivalence. Selon ces textes, le médecin aéronautique est autonome dans sa décision, mais il reste soumis à l'autorité de tutelle qui lui maintient l'agrément ou non. Celle-ci oriente le choix du médecin aéronautique lors de la concertation qui est obligatoire en cas de

pathologies référencées par le texte de l'EASA. Pour résumer, l'expertise du médecin aéronautique offre la garantie juridique que l'état de santé du pilote ne compromet pas la sécurité des vols et, inversement, que les vols ne compromettent pas la santé du pilote. Les assureurs en tiennent compte pour la prise en charge des préjudices. On perçoit ici l'importance de ne pas faire de fausses déclarations (par mensonge ou omission), au risque sinon de nullité de l'assurance, voire de poursuites judiciaires pour mise en danger de la vie d'autrui en cas de sinistre !

➤ Le médecin généraliste peut-il faire une visite aéronautique ?

L'évolution de notre société s'accompagne d'une "judiciarisation" croissante à l'instar du modèle anglo-saxon. L'évolution de la réglementation et son harmonisation au plan européen suit cette tendance.

Comme pour tous les sports qui se pratiquent dans des "milieux hostiles" (par exemple, la plongée), les sports aéronautiques présentent des spécificités à connaître. En l'absence d'une formation de médecine aéronautique, le médecin généraliste n'aurait aucun inté-

rêt à délivrer un certificat qui engagerait sa responsabilité alors même qu'il ignorerait les contraintes du vol.

Au contraire, le médecin aéronautique agréé est en mesure de donner un avis d'expert. Il peut aider le pilote à argumenter un dossier pour obtenir des aménagements en cas d'inaptitude. Il saura conseiller les pilotes, qu'ils soient anciens ou jeunes, qu'ils volent pour leur loisir ou pour devenir professionnels.

Au delà de l'expert, le médecin qu'il est peut détecter et prévenir des pathologies au cours de la visite aéronautique.

➤ Dans certains pays, comme l'Angleterre, il n'existe pas de visite médicale aéronautique comparable à celle qui nous est demandée en France. Pourquoi ?

Au Royaume-Uni, la visite médicale se fait sur un mode déclaratif. Les pilotes attestent de l'exactitude des renseignements qu'ils fournissent. Cette déclaration engage la responsabilité du pilote vis à vis des autorités aéronautiques et des assurances !

Par ailleurs, le médecin généraliste anglais est « sectorisé » : le patient n'a pas le choix de son praticien.



Ce dernier est aussi dépositaire de l'intégralité du dossier médical des patients, y compris chirurgical. Le généraliste pourra difficilement ignorer une pathologie que son patient lui cacherait. Il est donc en mesure de contrôler l'exactitude de la déclaration du pilote.

C'est ce modèle qui a inspiré les textes européens concernant les licences européennes LAPL (Light Aircraft Pilot Licence). Les règlements européens ont permis à chaque pays d'appliquer à leur façon la directive donnant au médecin généraliste la possibilité de rédiger un certificat de non contre-indication à la pratique des sports aéronautiques. En France, suite à une demande de la FFVV en 2011, la DGAC a interrogé le Conseil de l'Ordre qui s'est opposé à cette possibilité offerte par le règlement Aircrew. L'aspect juridique de la responsabilité mise en œuvre n'est pas étranger à ce choix.

Toutefois, les règlements européens s'imposent aux Lois des Pays membres de l'Europe : ils s'appliqueront au plus tard le 8 avril 2018 à tout le territoire Européen.

Les visites aéronautiques sont-elles toutes identiques ?

On peut distinguer deux types de visites :

- La visite d'aptitude simple : elle

est constituée d'un examen clinique général, de l'audition, de la vision, d'un bilan cardiaque, etc... Pour être complète, cette visite demande 30 à 45 mn au minimum, contre une moyenne de 15 mn pour une visite médicale classique.

- La visite médicale avec dossier de dérogation : elle est plus complexe et demande la rédaction d'un dossier médical à envoyer au Pôle Médical et/ou au Conseil Médical de l'Aéronautique Civile (CMAC). Pour certains cas complexes, le médecin peut y consacrer plusieurs heures.

La visite médicale aéronautique n'est pas une consultation médicale classique ; elle est une consultation d'expert. A ce titre, elle ne peut pas être remboursée par l'Assurance Maladie. D'ailleurs, le médecin agréé ne prescrit pas d'examen lors de cette visite. Il demande à des spécialistes de le faire et de lui transmettre leurs conclusions.

Le tarif d'une visite aéronautique est non réglementé, il est fixé par le médecin lui-même. Toutefois, la plupart de vos médecins aéronautiques pratiquent des tarifs accessibles, quelle que soit la complexité de votre dossier. Ce sont très souvent des passionnés d'aéronautique, comme vous !

Si votre médecin aéronautique vous semble trop cher, n'hésitez pas à en consulter un autre. Le coût moyen d'une visite aéronautique avoisine les 50 €.

En guise de conclusion...

Il ne faut pas négliger le rôle de conseil que le médecin aéro peut apporter au pilote qui s'interroge au sujet de sa santé. Il n'est pas un censeur ! Il est avant tout un médecin qui pratique une expertise réglementaire, laquelle permet d'user des privilèges d'une licence.

En France, la médecine aéronautique est pratiquée par des passionnés d'aviation qui ont fait la démarche d'acquérir la formation spécifique à cette discipline et qui en acceptent les contraintes juridiques.

La plupart - et c'est souhaitable - pratiquent une activité aérienne. Retrouvez-les sur votre terrain de jeu préféré !

Dialogue imaginé par le **Dr Paul Lazaro** (chirurgien dentiste, membre du bureau directeur de l'APSV), avec l'aide de la Commission Médicale de la FFVV : **Drs Christine Roblot, Jean Marie Alard, Laurent Beydon.**



Christine Roblot
Présidente de la
Commission médicale
et membre du Comité
directeur de la FFVV

 medical@ffvv.org



AIR

AIRSPORTS ASSURANCES

GROUPE AIR COURTAGE

PLANEUR | MOTOPLANEUR | AVION REMORQUEUR

Votre Courtier d'Assurance spécialiste du Vol à Voile



www.air-assurances.com
aviation@air-assurances.com

Tél. +33 (0)4 27 46 54 00
Inscrit à l'Orias N°07 000679 (www.orias.fr)

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, ...)





LA GARANTIE RESPONSABILITÉ CIVILE L'ESSENTIEL À SAVOIR

➔ **Toute personne peut causer involontairement un dommage à autrui. La responsabilité civile définie par la loi, crée alors l'obligation de réparer le dommage causé. L'assurance responsabilité civile proposée par la Fédération vous permet ainsi d'être couvert en cas de dommages matériels ou corporels occasionnés aux autres. Le rôle de l'assurance responsabilité civile consiste donc à se substituer au responsable pour indemniser la victime.**

D'ailleurs, sur ce point, il convient de préciser que le contrat d'assurance responsabilité civile proposé par la Fédération interviendra à concurrence de 5 000 000 € (plafond contractuel applicable par accident). Il s'agit là de l'assurance minimale obligatoire tant du fait du code du sport que du règlement CE 785/2004.

A défaut d'assurance, le responsable devra dédommager lui-même, sur ses biens personnels, la ou les victimes.

Pour pouvoir bénéficier de la garantie responsabilité civile, il faut impérativement réunir les conditions suivantes :

- Vous devez être licencié à la FFVV,
- La machine utilisée doit être déclarée au parc de la FFVV,
- Vous devez avoir souscrit la garantie Responsabilité Civile (RC) lors de la prise ou du renouvellement de votre licence,
- Au jour de l'accident (que nous ne vous souhaitons pas...), vous devez être titulaire des qualifications nécessaires et être en conformité avec la réglementation en vigueur.

Il convient de souligner enfin que les structures affiliées à la FFVV bénéficient, gratuitement et automatiquement, de contrats d'assurances spécifiques, couvrant leurs dirigeants licenciés dans leur rôle de supervision, coordination et gestion du club en cas de mises en cause éventuelles dont ceux-ci pourraient faire l'objet.

Projetons-nous maintenant au jour du sinistre si malheureusement celui-ci devait survenir.

Vous trouverez ci-dessous les mesures à prendre en cas de sinistre impliquant un tiers ou un passager :

- prendre des photos sur le lieu de l'accident,
- relever les coordonnées des témoins éventuels,
- relever l'identité complète du passager ou des tiers lésés,
- déclarer le sinistre aux autorités compétentes,
- prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter l'aggravation des dommages et mettre à l'abri les biens endommagés,
- ne jamais réparer sans accord préalable des assureurs ou des experts.

Pour conclure

Rappelons que l'ensemble de ces précautions, dont la liste ci-dessus n'est pas exhaustive, pour être efficaces, doivent s'accompagner d'une déclaration d'accident qui doit être faite dans les 5 jours ouvrés à compter de la date de survenance de l'accident, auprès de la FFVV. Vous pouvez télécharger le formulaire de déclaration directement sur le site de la FFVV et/ou d'Air Courtage Assurances.



Francesco Abawi
Responsable service sinistres
AIR COURTAGE ASSURANCES



Dirigeants de clubs, faites paraître vos lâchés
et nouveaux brevetés dans PLANEUR INFO

info@ffvv.org



David Giraudo
14 ans, a été lâché le
21/06/2014 sur Marianne,
formé par Denis Durupt
à Bourg-en-Bresse.



Enguerrand Armanet
16 ans, a été breveté le
12/08/2014 sur ASK 21,
formé par Jacques Princet
à Châlons.



Matthieu Boutet
16 ans, a été breveté le
17/08/2014 sur ASK 13,
formé par Denis Brimont
à Châlons.



Edouard Misset
24 ans, a été breveté le
7/07/2014 sur ASK 21,
formé par Christian Bolaers
à Châlons.



Cédric Mondot
30 ans, a été lâché le
15/07/2014 sur ASK 21,
formé par Denis Brimont
à Châlons.



Charlélie Quintin
16 ans, a été breveté le
12/07/2014 sur ASK 21,
formé par Jacques Princet
à Châlons.



Gauthier Pierson
16 ans, a été breveté le
30/08/2014 sur ASK 21,
formé par Jacques Princet
à Châlons.



Domitille Lande
16 ans, a été brevetée le 21/08/2014 sur ASK 13,
formée par Sylvain Maire à Châlons.



Quentin Faugeroux
16 ans a été breveté le
07/08/2014 sur Alliance 34,
formé par Gérard Gouin
à Niort.



Simon Delaval
17 ans, a été breveté le
18/05/2014 sur Alliance 34,
formé par Gérard Gouin
à Niort.



Kilian Melin
16 ans a été breveté le
12/08/2014 sur Alliance 34,
formé par Gérard Gouin
à Niort.



Cécile Grondard
40 ans, a été lâchée
le 21/08/2014 sur Twin
Astir II, formée par
Stéphane Chitrit
à Rennes.



Vincent Simon
25 ans, a été lâché le
16/08/2014 sur Twin
Astir II, formé par Régis
Marguerie à Rennes.



Thibault Le Boulair
16 ans, a été lâché le
29/09/2014 sur Twin
Astir, formé par Stéphane
Chitrit à Rennes.



Richard Jules
18 ans, a été breveté
le 23/08/2014 sur Twin
Astir II, formé par Stéphane
Chitrit à Rennes.



Kévin Couriol
20 ans, a été breveté
le 13/08/2014 sur Twin
Astir II, formé par Gérard
De Péchy à Rennes.



Thibault Adam
17 ans, a été lâché
le 19/08/2014 sur Twin
Astir II, formé par Gérard
De Péchy à Rennes.



Simon Stead
51 ans, a été breveté
le 9/07/2014 sur Twin
Astir II, formé par Pascal
Vadès à Rennes.



Jean-Pierre Mailly
68 ans, a été lâché
le 25/08/2014 sur ASK 13,
formé par Charles Vachon
à Salon de Provence..



Thomas Castaingt
14 ans, a été lâché
le 26/08/2014 sur ASK 13,
formé par Alain Deligny
à Salon de Provence..





Mathieu Bellec
20 ans, a été breveté
le 20/08/2014 sur Twin
Astir II, formé par Gérard
De Péchy à Rennes.

Clément Coggolia
19 ans, a été breveté
le 31/07/2014 sur Twin
Astir II, formé par
Stéphane Chitrit et Gérard
De Péchy à Rennes.

Simon Quilly
32 ans, a été lâché
le 31/07/2014 sur
Twin Astir II, formé
par Stéphane Chitrit
à Rennes.

Michel Matéi
16 ans, a été breveté
le 28/09/2014 sur Twin
Astir II, formé par Stéphane
Chitrit et Gérard De Péchy
à Rennes.



Simon Beaufils
15 ans, a été lâché le 16/08/2014 sur Twin
Astir, formé par Victor Blin à Toulouse.



Nelson Gatos
46 ans, a été breveté le
7/06/2014 sur ASK 13,
formé par Alain Deligny
à Salon de Provence..



Bernard Guerrand
59 ans, a été breveté le
24/07/2014 sur ASK 13,
formé par Jean-Marc Lamoise
à Salon de Provence..



Jean Helleringer
20 ans, a été breveté le
13/07/2014 sur ASK 21,
formé par Fabrice Perocheau
à Sarrebourg.



Baptiste Kimenau
23 ans, a été breveté le
13/07/2014 sur ASK 21,
formé par Fabrice Perocheau
à Sarrebourg.



Hugo Pontalier
22 ans, a été lâché
le 31/08/2014 sur Twin Astir
G103, formé par Patrick
Saforcada à Toulouse.



Alexandre Morand
29 ans, a été breveté
le 29/05/2014 sur Twin Astir,
formé par Pascal Saquet
à Toulouse.



Nicolas Michou-Saucet
26 ans, a été breveté
le 3/05/2014 sur Twin Astir,
formé par Patrick Saforcada
à Toulouse.



Romain Leclair
36 ans, a été breveté
le 3/05/2014 sur Twin Astir,
formé par Vincent Gagliotta
à Toulouse.



Ambre Bonin
17 ans, a été lâchée
le 23/08/2014 sur Twin
Astir, formée par Pascal
Saquet à Toulouse.



Stéphanie Beaufils
16 ans, a été brevetée
le 31/08/2014 sur Twin
Astir, formée par Victor
Blin et Emmanuelle Aygat
à Toulouse.



Charles Guermeur
60 ans, a été lâché
le 10/01/2014 sur Twin
Astir, formé par Pascal
Saquet à Toulouse.



Vincent Favre
38 ans, a été breveté
le 23/08/2014 sur Twin
Astir, formé par Alain
Nabholz à Carpentras.



Spécialiste de protection d'Aéronef
nous réalisons des **Housses Planeur**

fabriquées en France

Protégez-le !

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.

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

www.aerobache.com

Protections matelassées
pour les Saumons d'ailes
et Winglets.

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

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

LE VOL ULTRA-LÉGER

avec **LE SENSATION**

Puissance.....☒

Silence.....☒

Sécurité.....☒

Rentabilité.....☒

ULM REMORQUEUR



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

