

PLANEUR INF

LA REVUE OFFICIELLE DE
LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOL À VOILE

NUMÉRO 47  4ème TRIMESTRE 2014



Sécurité,
cocooner son
Flarm pendant
l'hiver



Espace aérien,
l'invasion
des drones



EASA,
évolution et
réglementation



Médical,
la formation
PSC1



MEMBRE DU



SOMMAIRE

- 04** ● BRÈVES FFVV
- 06** ● SÉCURITÉ : COCOONER SON FLARM PENDANT L'HIVER
- 10** ● L'EASA ET L'ÉVOLUTION DE LA REGLEMENTATION
- 12** ● MATÉRIEL, FAIRE VOLER UN PUZZLE
- 14** ● VOTRE CALENDRIER 2015 !
- 16** ● CLUB, LE VOL À VOILE À BOURG-EN-BRESSE
- 18** ● ESPACE AÉRIEN : L'INVASION DES DRONES
- 19** ● PROTOTYPE : LE ETLANTIC ONE
- 20** ● DEVELOPPEMENT : LES NOUVEAUX DISPOSITIFS FÉDÉRAUX
- 22** ● MÉDICAL : LA FORMATION PSC1
- 25** ● ASSURANCES : NE VOLEZ PAS SANS ASSISTANCE
- 26** ● TROMBIN'AIR

Crédit photo couverture : Didier Muller

➔ 2014, une année dynamique pour la FFVV !

2014 restera comme l'année du début de la prise de conscience (enfin, nous l'espérons...) par l'EASA de la spécificité de l'aviation légère. L'Agence Européenne semble enfin considérer les caractéristiques propres à notre aviation sportive et de loisir et montre une volonté d'assouplissement et d'adaptation de la réglementation qui nous plaçait jusqu'alors dans les contraintes de l'aviation commerciale !

2014 aura aussi vu l'explosion du phénomène "drones" avec plus de six cent sociétés exploitantes mais aussi avec ses déviances amplifiées par des médias en mal de sensationnel.

Votre Fédération aura connu cette année plusieurs événements majeurs qui resteront gravés dans les tablettes du millésime 2014 :

- La restructuration du CNVV débutée en mai 2013 a été achevée en 2014. Le CNVV est sur la bonne trajectoire et le résultat 2014 sera positif après remboursement des dettes auprès de la FFVV !
- 2014 a été un bon cru pour le G-NAV, nous avons franchi la barre symbolique des 1500 CEN renouvelés, chiffre assurant la consolidation du résultat mais aussi la pérennité de la structure.
- Les résultats sportifs de 2014 ont été exceptionnels avec 5 médailles mondiales, la 2^e place du classement des nations et 6 pilotes français parmi les 20 meilleurs mondiaux ! La finale du Grand Prix Mondial, une

véritable course suivie en ligne par des milliers de vélivoles, a permis de communiquer vers tous les publics et a attiré de nombreux médias. En voltige, le titre de Champion du Monde obtenu en advanced laisse présager de belles perspectives pour notre équipe.

► Les formations Mécanique ont rencontré un franc succès avec plus de 100 stagiaires formés à Saint-Auban ou en région. La création du portail des formations restera comme une réalisation importante de la FFVV au service de ses clubs : il recense et assure la promotion de toute l'offre des formations fédérales au plan national.

► 2014 marque aussi la finalisation de la nouvelle architecture des licences qui permet à la FFVV d'afficher un bilan numérique légèrement positif et un maintien de nos effectifs "Passion". Dans le contexte économique difficile que notre société traverse, cela méritait d'être souligné.

► Enfin, après plus de quarante années rue de Sèvres, la FFVV a déménagé le 24 octobre. Cette opération, qui permet une économie très nette du budget "loyer", s'est très bien déroulée grâce à l'implication de toute l'équipe fédérale.

Ces réalisations témoignent du dynamisme de notre Fédération, de ses clubs et des équipes qui les font vivre. Si vos élus et membres des commissions donnent le "tempo" je tiens à remercier nos salariés, FFVV, CNVV, GNAV pour leur implication et leur engagement.



Je vous souhaite à tous une très belle année 2015, beaucoup de beaux vols !

Jean-Emile Rouaux
Président de la FFVV

PLANEUR INFO 47

Tous droits réservés - Imprimé en France - 12/2014 - Association loi 1901 - ISSN : 1275-935X
FFVV - 55, rue des Petites Ecuries - 75010 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 Brigitte Fontin ○ brigitte.fontin@ffvv.org

Fabrication & régie pub.: Magéral & Associés ○ regieffvv@gmail.com

Stage de découverte pour les enseignants du CAEA

En 2014, ce sont 8 enseignants titulaires du CAEA, participant activement à la formation au BIA, qui ont profité d'une aide de la Fédération pour découvrir le vol en planeur sur 4 à 6 jours à Cambrai, Graulhet, Limoges et au CNVV.

A Saint-Auban, du 28 au 31 octobre, 3 d'entre eux ont déclaré que la progression sur 4 jours est adaptée aux attentes de formation et aux conditions météorologiques rencontrées.

Les stagiaires se sont sentis en sécurité et ont apprécié

- le stage partagé entre théorie et pratique
- la capacité du formateur à les mettre en confiance
- et, compte tenu des conditions climatiques peu favorables, l'utilisation du motoplaneur qui leur a permis de réaliser des temps de vol sensiblement supérieurs à ceux prévus.



Ils ont trouvé le stage bénéfique et très plaisant et ont remercié le Centre et Christophe Legrain (leur instructeur chéri).

La découverte du vol en planeur va les inciter à accentuer la présentation aux élèves d'une pratique très captivante.

Vers des licences européennes... en douceur !

Vous êtes nombreux à vous poser la question de la conversion de vos titres aéronautiques franco-français vers les licences européennes. Après un automne riche en rebondissements du côté de l'EASA (European Aviation Safety Agency), il était nécessaire de faire le point sur les évolutions réglementaires et les conséquences sur nos brevets et qualifications.



Report et assouplissements

Initialement prévue au 08 avril 2015, l'EASA a décidé de reporter l'obligation d'application de la réglementation européenne de trois ans. Dans l'intervalle, chaque Etat Membre garde la possibilité de délivrer ses licences nationales équivalentes. En France, nous pourrions donc continuer à délivrer des Brevets de Pilote de Planeur jusqu'au 08 avril 2018 !

Un brevet contre une licence

D'ici au 08 avril 2018, les titres valides auront dû être convertis en licences européennes. Que deviendront-ils ?

Les Brevets de Pilote de Planeur (BPP) seront convertis en Sailplane Pilot Licence (SPL) ou Light Aircraft Pilot Licence (LAPL). Toutes les autorisations additionnelles au titre national seront reportées sur la nouvelle licence (emport passager, vol-tige, vol sur la campagne...). Les pilotes qui n'ont pas leur qualification Campagne seront convertis en SPL restreint ou LAPL restreint. Ils pourront continuer à voler en local du terrain. Il n'y a pas de date butée pour lever la restriction.

La Qualification TMG sera délivrée à ceux qui justifient d'un minimum de 6h de CDB sur un motoplaneur.

Instructeur un jour, instructeur toujours !

Les *Instructeurs Pilote de Planeur* (ITP) deviendront FI (Flight Instructor). Les ITP qui n'ont pas le module d'enseignement du vol sur la campagne seront convertis en FI restreints (restreints au vol local) et pourront continuer à former jusqu'en 2021.

Les *Instructeurs Vol à Voile* (ITV) deviendront FI et FE (Flight Examiner). Ils obtiendront le droit de faire passer des examens après un stage de standardisation d'un jour.

Les formateurs de formateurs deviennent FI de FI - ils pourront former des FI mais ne les examineront pas.

Les examinateurs d'instructeurs seront désignés par l'autorité.

La conversion, comment s'y prendre ?

Pour simplifier la tâche de chacun, la FFVV a développé un programme de conversion automatique qui est opérationnel depuis décembre 2014. L'outil est intégré au logiciel des licences que votre club utilise. La fédération préconise une conversion des titres vers les licences européennes selon le calendrier suivant :

- Fin 2014 : début de la conversion pour les formateurs de formateurs et les examinateurs de formateurs
- 1er semestre 2015 - Conversion des licences Instructeurs
- A partir du 2nd semestre 2015 et 2016 - Conversion des Brevets de Pilote de Planeur (BPP) en SPL ou LAPL(s).

Pour les nouvelles formations

La DSAC publiera en janvier 2015 un amendement à l'arrêté de 1981 qui autorisera les FI et FE à délivrer des brevets jusqu'en 2018.

Vous avez commencé votre formation durant l'été 2014 ? Pas d'inquiétude ! Votre instructeur pourra continuer votre formation au Brevet de Pilote de Planeur et vous délivrer le précieux sésame... avant avril 2018 toutefois !

Pour les formations qui débiteront en 2015, la FFVV préconise de continuer à former au Brevet de Pilote de Planeur.

Ces futurs brevets pourront alors être convertis en SPL restreint ou LAPL (s) restreint (en attendant l'obtention du module Campagne) et permettre ainsi une entrée dans la réglementation européenne tout en douceur.

Calendrier des Championnats de France 2015



Le calendrier des Championnats de France Vol à Voile 2015 vient d'être validé par le bureau de la FFVV :

- **Catégorie Générale, Classes 18m et Libre** : du samedi 23 au samedi 30 mai 2015 à Buno-Bonnevaux.
- **Catégorie Générale, Classe Standard + 15m et Biplaces 20m** : du dimanche 5 au samedi 11 juillet 2015 à Montluçon-Guéret.
- **Catégorie Générale, Classe Club** : du samedi 18 au samedi 25 juillet 2015 à Rennes Saint-Sulpice.
- **Catégorie Junior, Classes Club et Standard + 15m** : du samedi 15 au samedi 22 août 2015 à Tours Le Louroux.

Cette répartition a été effectuée pour permettre une participation la plus nombreuse possible et de haut niveau. Une logique de regroupement par performance de planeur a été appliquée afin que tout type de planeur puisse participer et être compétitif dans au moins une classe.

Les planeurs 18m et Libres concourront à Buno sur les mêmes épreuves. Deux classements seront établis : le premier avec

uniquement les planeurs de 18m d'envergure - sans handicap -, le second prenant en compte tous les planeurs présents (classement sans handicap afin de créer de l'émulation au plus haut niveau de la classe libre).

Les Biplaces 20m joueront avec les Standards 15m. Les handicaps permettront de viser le titre en Pégase ballastés, Discus, LS8, ASW27 comme en Janus, Duo ou Arcus.

A Buno comme à Montluçon, en cas d'affluence, les classes 18m et Libre, Biplace 20m et Standard + 15m pourront être séparées si le nombre de planeurs permet des classes représentatives et sélectives. Les procédures locales prévoient des procédures d'arrivée maximisant la sécurité sur l'ensemble des sites.

Comme annoncé l'année dernière, il n'y aura pas de Championnat de France Féminin en 2015 afin de permettre aux féminines de participer à des compétitions en catégorie générale et à l'Equipe de France de se préparer aux Championnats du Monde Féminin 2015. Pour encourager le vol sur la campagne et l'accès à la compétition des féminines toujours plus nombreuses, une « Coupe des Féminines » sera organisée en juillet 2015 à Issoudun. En 2016 on retrouvera un Championnat de France Féminin, sélectif pour les Championnats du Monde 2017.

La FFVV félicite les quatre clubs ayant souhaité organiser un Championnat de France en 2015. Les inscriptions ouvriront sous peu selon les modalités habituelles.

Un nouveau service fédéral : le contrôle des transpondeurs et de la chaîne ATC des planeurs

Dès janvier 2015, la FFVV propose aux associations affiliées et à leurs membres propriétaires un service de contrôle de leurs transpondeurs et des chaînes ATC.

Deux appareils ont été achetés en 2014 par la Commission Technique et permettent le contrôle du transpondeur et la calibration du niveau de vol par un banc Pression. Les interventions seront assurées par le réseau des formateurs de mécaniciens et seront administrées par le CNVV. Elles seront proposées au prix de 120€ pour l'année 2015.

En pratique, une tournée d'intervention va être mise en place sur l'ensemble du territoire pour organiser le déplacement du matériel et la désignation des personnels de contrôle. Ce planning sera communiqué :

- sur le site du CNVV (www.cnvv.net)
- depuis l'OSRT (www.g-nav.org/osrt)

L'OSRT vous facilitait déjà le suivi de la navigabilité de vos appareils... Il prendra désormais en charge la gestion des contrôles de leurs transpondeurs : planning, réservation, délivrance des attestations de conformité...

La vocation de ce nouveau service est naturellement de réduire les coûts de maintenance des associations de notre mouvement. Pour en bénéficier, une double condition est nécessaire :



il faut être adhérent au G-NAV et présenter une machine enregistrée au parc de la FFVV.

Nul doute que ces bancs auront du succès !
Plus d'infos :

- chaine-atc@cnvv.net
- www.cnvv.net
- www.g-nav.org/osrt

COCOONER SON FLARM PENDANT L'HIVER



➔ **Le Flarm est devenu un élément essentiel de la sécurité, cependant l'utilise-t-on de manière optimale ou sommes-nous faussement protégés ? Quelles évolutions à suivre ? Retour sur ce système qui fait maintenant partie de notre quotidien**

Retour d'Expérience sur le flarm

Après le dépôt du brevet en 1998, c'est en 2013 que la Fédération décide d'imposer l'utilisation de ce dispositif pour tous les planeurs, motoplaneurs et avions remorqueurs utilisés par les associations affiliées. Le Flarm est ainsi devenu un outil essentiel dans le « voir et éviter ». Si cet équipement permet d'anticiper les collisions lors de fortes vitesses convergentes, il ne peut se substituer à la vigilance du pilote.

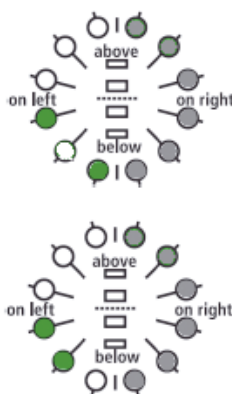
Depuis un an, certains REX nous conduisent à examiner de plus près la mise en œuvre du Flarm (voir les n°6185 et 6439). Le risque est de se croire faussement protégé. En effet l'installation et la position des éléments du Flarm dans le cockpit du planeur sont déterminantes pour un bon fonctionnement notamment sur les planeurs biplaces. Cet article reprend les bonnes pratiques et les conseils pour utiliser le Flarm de manière optimale.

Standard de version actuelle : Comment vérifier que mon flarm est bien à jour ?

Lors de la séquence de démarrage du Flarm, la rose des diodes affiche la version actuelle du système pendant quelques secondes.

Une rapide inspection visuelle peut donc déterminer si le Flarm dispose bien de la dernière mise à jour. Aujourd'hui, les Flarm doivent être au standard de la version 5.

Attention, tous les Flarm devront disposer de la version 6 avant **Mars 2015***.



Les deux diodes allumées de ce cadran indiquent que le Flarm dispose bien de la version 5

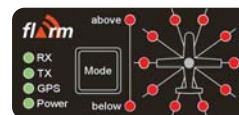
Ces diodes s'allumeront lorsque le Flarm sera au standard de la version 6

* Les 6 diodes de la rosace situées à gauche se lisent en code binaire dans le sens horaire à partir de 6 heures, bit de poids faible en premier, soit 101 (allumé-éteint-allumé) pour 5 et 110 (éteint-allumé-allumé) pour 6. Les six diodes à droite indiquent la version mineure de la même manière mais en partant de midi.

Mon flarm est-il bien installé ?

Il y a plusieurs façons de vérifier si un Flarm est bien installé, il faut bien sûr distinguer l'installation des différents composants : l'antenne radio, l'antenne GPS, le boîtier avec le processeur et l'afficheur du Flarm (l'afficheur et le processeur peuvent être séparés sur certaines versions).

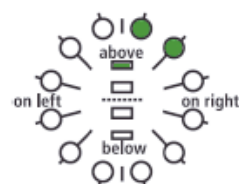
Une première vérification peut être effectuée au sol, le Flarm possède un bouton « mode » (de forme carrée ou bien d'un bouton poussoir).



Un appui de 5 à 8 secondes sur ce

bouton permet au Flarm de détecter les autres Flarm aux alentours et d'en afficher le nombre reçu mais pas leur direction.

Si plus de 10 Flarm sont détectés, une diode verticale s'allume. Ce test permet donc de savoir si la réception fonctionne correctement.



Ici 12 Flarm ont été détectés, le résultat est accompagné d'un bruit du buzzer : **Beeeeep beep beep** (1 long + 2 courts)



Une deuxième vérification peut être effectuée en déchargeant le fichier IGC enregistré par le Flarm sur une carte SD ou bien par câble sur un ordinateur. En effet, Flarm met à disposition sur son site une application de vérification de la portée radio du Flarm.

Pour que le test soit exploitable, le vol doit durer plus de 30 minutes et le Flarm avoir détecté au moins 5 autres planeurs. Ce test permet de visualiser la portée réelle de l'antenne radio du Flarm en vol.

← → ↻ www.flarm.com/support/analyze/index_en.html

FLARM / POWERflarm Radio Range Analysis (v0.9 beta)

Flights to be analyzed must have at least a duration of 30 minutes and contact with 5+ other aircraft while flying. Choose an IGC File, recorded with a FLARM or POWERflarm compatible device.

Aucun fichier choisi

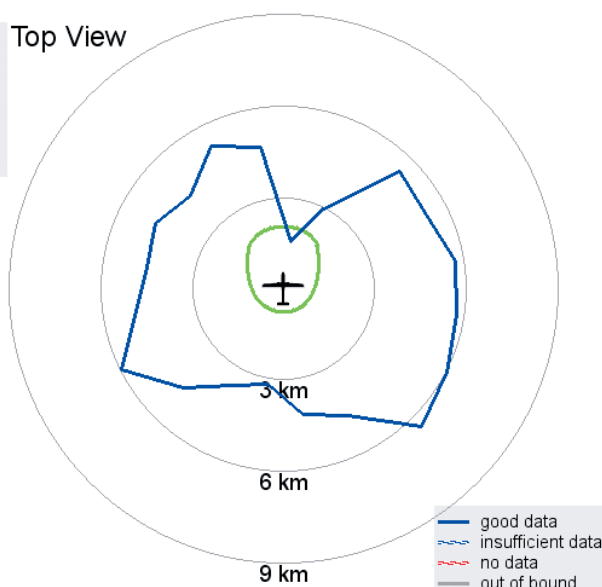
Please be patient while file uploads, there is no progress indicator...

FLARM / POWERflarm Radio Range Analysis

The green area is the minimum recommended range for speeds up to 200km/h
The blue area is the average receive range of the submitted flightdata

File :
Pilot :
Radio ID:
Recorder: Flarm
HW Type : Flarm06
FW Vers : 5.09
Stealth : OFF

Top View



Total points: 495
Average distance: 4812m
Maximum distance: 15777m



Après analyse du fichier, l'application affiche en bleu la portée radio du Flarm vue de dessus dans un cercle de 9 km.

La courbe en vert représente la portée minimale de sécurité pour un vol à 200 km/h de vitesse de rapprochement.

Le fichier analysé ici correspond à un planeur biplace. Il indique que la visibilité vers l'avant n'est pas suffisante.

Sur les planeurs biplaces, l'antenne radio est souvent disposée sur la casquette du cockpit arrière.

Dans ce cas, la visibilité de l'antenne est masquée, entre autre, par la tête du pilote avant. La position de l'antenne est donc à revoir !

Conseils d'installation et bonnes pratique

► Le problème identifié précédemment relève d'une mauvaise position de l'antenne, un dispositif simple permet de corriger ce défaut.

L'installation de l'antenne peut être surélevée grâce à une équerre fixée sur la casquette ou bien au-dessus du compas magnétique. Il faut bien veiller à ce que la base de l'antenne reste en contact avec une base métallique, soit venant de l'équerre soit par le biais d'une plaque en aluminium (ou autre métal) d'au moins 15 * 15 cm.

Attention ce système ne doit pas gêner la visibilité du pilote arrière vers l'avant



L'efficacité de l'antenne dipolaire

L'antenne dipolaire démontre une bonne efficacité.

Elle peut être placée facilement sur une casquette même si la partie basse est masquée, l'antenne garde son efficacité tant que les deux antennes sont verticalement alignées.

Elle peut également être placée sur un côté du fuselage intérieur, ce qui est pratique pour certains moto-planeurs qui ne possèdent pas de casquette.



Le projet Open Glider Network

Depuis 2013, une équipe française est en lien avec un groupe qui travaille sur la détection des Flarm par une antenne au sol reliée à un mini-ordinateur.

Les données reçues au sol peuvent ensuite être accessibles sur différents sites sur internet tels que :

- flightradar24.com
- glidertracking.com
- cunimb.net/live





Ce dispositif, déjà adopté en Angleterre, permet d'obtenir un maillage du territoire et de capter les mouvements des planeurs en vol.

Le projet présente de nombreux intérêts en cas de recherche et sauvetage d'un aéronef (SAR, Search And Rescue, en français : Recherche et Secours). En août 2014, un K13 du concours de Saint-Crépin était porté disparu.

Grâce à ces antennes, la trajectoire du planeur perdu a pu être partiellement reconstituée très rapidement. Puis avec les fichiers Flarm d'autres planeurs ayant volé à proximité du K13 sa trajectoire a pu être totalement reconstituée. Le planeur a été retrouvé dès le lendemain matin grâce au service après-vente de Flarm opérationnel H24.

Le projet se justifie également dans ses applications diverses notamment comme la planche de vol virtuelle ou bien la carte de non dépassement de zones.

De plus, le projet a permis de se rendre compte d'un dysfonctionnement.

En effet, à la suite d'une mise à jour, certains Flarm ont réinitialisés un même numéro d'identification radio (Radio ID), ce qui signifie qu'ils ne se voient plus entre eux.

Ce problème a été identifié comme majeur par Flarm et est actuellement en cours de résolution.

Une première solution est d'enregistrer le Flarm sur le site Flarmnet.org afin de vérifier s'il dispose d'un numéro radio ID unique. Si ce n'est pas le cas, le Flarm doit être envoyé à un centre de maintenance Flarm.

Le Comité directeur de la FFVV a donné son accord pour le financement (environ 200 € par site) et l'expérimentation de 40 antennes dans les Alpes, les Pyrénées et le Massif Central.

Le Flarm est un outil qui participe grandement à la sécurité des vols, son installation doit faire l'objet d'une attention toute particulière. Profitons de l'entretien des planeurs pour faire les vérifications nécessaires afin d'aborder sereinement la saison des vols.



**Antoine Toulemont
Gilles Hug**



CONFÉRENCE EASA



EASA
European Aviation Safety Agency



TOWARDS SIMPLER, LIGHTER, BETTER RULES FOR GENERAL AVIATION

➔ Les 14 et 15 octobre dernier à Rome se tenait la conférence EASA sur l'évolution de la réglementation pour l'aviation générale dans le but de la rendre **"Better, simpler and safer"** meilleure, plus simple et pour plus de sécurité.

Je faisais parti du panel 5 "A flexible framework for small aircraft- maintenance", ne disposant que d'une dizaine de minutes, j'ai dû me limiter à tenter de faire passer deux messages sur la place des planeurs dans l'aviation générale et sur l'importance de la formation des mécaniciens pour la maintenance.

Ce texte me permet de développer un peu plus mes idées.

Sur la segmentation de l'aviation générale

Alors que la réglementation a été conçue pour encadrer de façon globale toute l'activité aéronautique, il a bien fallu distinguer l'aviation commerciale de transport et le reste - à savoir l'aviation générale dont souhaite s'occuper spécifiquement ce colloque.

Encore que, dans ce concept ce trouve ce qui vole avec une masse maximum au décollage (MTOM) de moins de 5,7 tonnes du bimoteurs d'affaires aux planeurs. Seuls les planeurs ultra légers (essentiellement les delta-plane) de moins de 80 kg pour un monoplace sont exclus du règlement. Outre ces disparités massiques, on devrait faire une distinction entre l'aviation d'affaire et l'aviation sportive, à laquelle appartient bien évidemment notre activité vélivole.

En m'appuyant sur la segmentation de l'aviation légère et sportive en fonction de la masse, j'ai rappelé que d'un côté se trouvent les planeurs ultra légers, de moins de 80 kg pour un monoplace et de moins de 100 kg pour un biplace, et de l'autre les avions ultra légers (ULM) catégorie caractérisée par les valeurs limites de 300 et 450 kg.

Ces deux catégories placées dans l'annexe II, sont donc non soumises à la réglementation européenne

On sait que les ULM connaissent un développement important, et que les pratiquants bénéficient de conditions de coût horaire de vol très favorables, avec moins de contraintes administratives et des exigences médicales allégées.

Par ailleurs les constructeurs d'ULM, non soumis à la certification longue et couteuse des normes et codes des aéronefs "EASA", peuvent sortir des machines innovantes et à des prix très abordables.

On sait aussi que pour cette catégorie, les règles pour la gestion de la navigabilité et de la maintenance ne supportent pas les tracasseries administratives ni la bureaucratie auxquelles sont soumis les aéronefs EASA.

Place des planeurs

Parmi les aéronefs "EASA" les planeurs sont sans aucun doute les plus

légers, les plus simples et les plus faciles à entretenir, en particulier depuis les conceptions en structure stratifiée et le branchement automatique des gouvernes. Il m'apparaît donc que les planeurs devraient être considérés comme des ULM sans moteur, au moins dans les mêmes limites de masse que ces ULM.

On éviterait ainsi des aberrations comme celle que l'on constate par exemple pour le planeur léger "Silent" qui avec une MTOM de 125 kg est certifié EASA alors que sa version motorisée, un peu plus lourde plus complexe, entre dans la catégorie ULM.

Classer ainsi les planeurs ouvrirait les possibilités de création de nouveaux planeurs dans la catégorie des plus de 80/100 kg sans obligation de certification EASA. Les promoteurs innovateurs et créateurs auraient donc la possibilité de sortir des machines comme le Sparrow hawk (USA) planeur monoplace qui pour 150 kg de MTOM offre pour un coût acceptable (30/40K€) des performances comparables à celles des planeurs d'entraînement des clubs, souvent anciens et qu'il faudra bien renouveler.

Au moment où l'EASA nous dit travailler pour l'allègement des exigences du règlement au bénéfice de l'Aviation Générale, pour les planeurs notre demande est que les exigences concernant la certification, la gestion de la navigabilité et la maintenance soient équivalentes à celles des ULM... sans moteur.

ROME, « PANEL 3 » EASA GA ROADMAP



Lors des débats et interventions, la possibilité d'une autre voie que les ATO a été évoquée par différents intervenants. Mathias BORGMAIER, Directeur en charge de la Part FCL à l'EASA, a confirmé **qu'une voie alternative aux ATO sera proposée**. Il ne sera donc plus nécessaire d'être ATO pour former aux licences de pilotes planeurs (SPL et LAPL(s)) dans nos structures non professionnelles reposant essentiellement sur le bénévolat !





VERS DE MEILLEURES RÈGLES, SIMPLIFIÉES ET ALLÉGÉES POUR L'AVIATION GÉNÉRALE

Sur la maintenance

Un rappel et une remarque : avant la prise de fonction de l'EASA, il n'était pas nécessaire, en France, de détenir une licence de mécanicien pour entretenir les planeurs ni même pour effectuer la plupart des réparations.

Mon expérience personnelle après des années de pratique me permet d'affirmer que la détention d'une licence n'est pas la garantie de la qualité de la maintenance. C'est pourquoi la FFVV a mis en place (bien avant l'arrivée de l'EASA) des stages de formation à l'entretien et à la réparation des ELA1, ces stages essentiellement sur la maîtrise des structures composites, complétés par des modules mécaniques et avioniques afin que les membres bénévoles des associations aient la compétence : véritable garantie de la qualité de la maintenance. Ce qui permet en plus de postuler pour une licence de mécanicien ...

Sur la gestion de la navigabilité

On l'a toujours fait sans le savoir, c'est maintenant codifié et normalisé. Le contrôle de la navigabilité s'effectuait chaque année après un examen physique des machines et un contrôle documentaire par un agent de l'autorité aéronautique – BV, GSAC. Il y a eu aussi

par cette autorité la promotion de l'atelier agréé, le contrôle officiel passant à 3 ans. Ces ateliers me paraissent finalement peu adaptés au travail bénévole.

En matière de sécurité, je suis persuadé qu'un contrôle sérieux annuellement est le plus souhaitable (tant sur la qualité de la maintenance que sur la gestion de navigabilité d'ailleurs).

Dans le système actuel au lieu du renouvellement annuel du CdN, il faut en plus du CdN permanent, ajouter un Certificat d'Examen de Navigabilité, soit un document de plus : ce n'est pas une simplification

Pour renouveler ce certificat le règlement propose 6 manières différentes (voir le paragraphe 901 de la part M), pour celui qui s'y retrouve il y a ainsi au fur et à mesure des amendements l'addition des pratiques de différents états européens et la sauvegarde de privilèges, privilèges d'atelier et d'indépendants : ce n'est pas une simplification.

De plus la procédure de renouvellement est principalement administrative avec vérification documentaire et entraîne une charge importante pour le suivi administratif pour les propriétaires des planeurs.

Par rapport au seul contrôle des carnets de route, bien renseignés, par des inspecteurs BV, tel que nous l'avons connu : ce n'est pas une simplification.

C'est pourquoi la FFVV propose à ces adhérents de confier le renouvellement des CEN à l'organisme fédéral de gestion de la navigabilité, le GNAV, qui privilégie :

- Un suivi annuel,
- Le renouvellement des certificats par des inspecteurs sélectionnés en fonction de leur expérience de maintenance et de gestion de la navigabilité des planeurs,
- L'utilisation d'un outil de gestion de navigabilité convivial et performant qui, après, l'indispensable corvée d'initialisation au moment de l'adhésion, rend le travail administratif le plus léger possible compte tenu de la législation qu'il faut bien respecter.

Assurer la formation pour la réalisation de la maintenance, simplifier et mutualiser les informations pour la gestion de la navigabilité grâce aux outils du GNAV, ce sont les axes privilégiés que nous promouvons pour assurer le « meilleur, le plus simple et le plus sûr ».



Jean-Pierre de Loof
Vice-Président de la FFVV
info@ffvv.org

La FFVV en collaboration avec la DGAC travaille sur cette alternative aux ATO afin que le texte définitif prenne en compte les spécificités de notre activité et de nos clubs.

Cette exemption ne concernera que les formations SPL et LAPL, la formation des instructeurs devra se faire au sein d'un ATO.

Le CNVV sera le support de l'ATO pour la FFVV ce qui ne modifiera pas l'organisation régionale actuelle.

La FFVV a eu une attitude responsable en se préparant au respect de la date initiale du 8 avril 2015, mais aussi prudente en appelant ses associations à ne pas déposer

de dossier ATO avant d'avoir une vision plus précise des évolutions réglementaires.



Francis Clar
Président de la Commission
Formation-Sécurité
formation.securite@ffvv.org

FAIRE VOLER UN PUZZLE

➔ C'est un jour de pluie à l'occasion d'un championnat auquel Jérôme R. participait avec le valeureux LS1-d de Bordeaux, que Noël Bravo lança au cours d'une discussion : « d'ailleurs un LS1, il y en a un récemment cassé, il est ici même !... Cette réparation, ce serait un bon projet dans le cadre de tes études ! »... Mais, quelle stratégie fallait-il mettre en place pour remettre en vol ce puzzle ?

Le planeur avait le fuselage cassé, fissuré au pied de la dérive, les verrières détruites, l'aile droite ouverte sur le bord d'attaque, des chocs un peu partout... un bilan impressionnant ! L'idée devait mûrir.

A l'Ecole Nationale d'Ingénieurs de Tarbes, Jérôme exposa le projet à Etienne Labarthe, vélivole et étudiant spécialisé dans les composites. Les deux inconscients s'engagèrent : « **On essaye, on verra, ça peut être cool !** »

En septembre 2011, conseillés par Noël Bravo, nous avons présenté le projet à l'ANEPVV, propriétaire de l'épave, qui cédera ce LS1 pour l'euro symbolique au Comité Régional Midi-Pyrénées à condition de le laisser au profit des jeunes du CRVV et de la section vol à voile de l'ENIT.

En recherche d'un atelier, nous avons contacté Béla Nogrady, directeur de la société Protoplane (spécialisée dans le prototypage, la modification d'aéronefs) à Bagnères-de-Bigorre. Cet ami de jeunesse de Noël, expérimenté dans le composite, aime les défis et a déjà réalisé plusieurs réparations de planeurs.

Ce personnage impressionnant ne fut pas impressionné par les photos ni, par l'état du planeur à son arrivée à Bagnères début 2012.

Béla nous a assistés bénévolement dans le montage du dossier de réparation majeure, justifié par un dossier de calcul complet. Un travail colossal qu'il aurait pu faire rapidement mais pour deux étudiants, la mission semblait



le LS1 dans le gymnase de l'ENIT

impossible... De plus, Etienne récemment embauché ne disposait que très peu de temps libre. Jérôme, toujours étudiant, fut victime ses prouesses à ski !... Il fallut presque un an pour obtenir l'agrément EASA et pouvoir lancer les réparations !

Fin 2012 et 2013 furent consacrées aux grosses réparations sous l'œil expert de Béla. Nous étions vraiment satisfaits de nos apprentissages, de nos heures de ponçage, préparation, réparation et réflexion... Une diversité très intéressante.

Parallèlement, l'ENIT a supporté les coûts de matières et du matériel. La FFVV nous a aidés à acquérir les verrières dénichées par Noël qui coordonnait l'ordonnancement des travaux.

Le fuselage réparé, nous avons continué les travaux à Tarbes (6 mois), puis

à Bourg-Saint Bernard.

A Bourg, Adrien Juvet, mécanicien bénévole au club, gentil, toujours souriant et d'une efficacité redoutable, nous aura permis en quelques mois de transformer un planeur multicolore sans verrière et non équipé en une véritable beauté vélivole. Il a repeint le fuselage et nous a conseillé pour obtenir un résultat vraiment splendide. Sur leur temps libre, Noël a poncé et lustré le gelcoat qui a retrouvé un éclat incroyable et de plus Eva M. (CTF Midi-Pyrénées) et Quentin F. (Graulhet) sont venus nous aider.

Mi-avril, le planeur était prêt. Un dernier gros travail administratif pour le renouvellement OSAC et le 15 mai le LS1D L48 était de nouveau en situation V... Un simple coup de tampon espéré depuis 2 ans ! Nous étions comme des fous, il ne restait plus que le plaisir : les vols !



le LS1 devant l'ENIT



Le vol de contrôle fut réalisé en équipe restreinte à Bourg-Saint-Bernard le 18 mai. OUF ! L48 a un comportement incroyablement sain et silencieux, comme sorti d'usine !

Une semaine plus tard, Jérôme et L48 décollaient pour la première épreuve du championnat à Sainte Foy, aux couleurs de l'ENIT et Protoplane. Pas question de laisser L48 dormir plus long-

temps dans un hangar !!! Ce projet vraiment passionnant fut une vraie aventure humaine et technique.

Nous tenons à remercier vivement

- N. Bravo sans qui nous n'aurions jamais ni commencé, ni terminé
- Béla, Charles, Protoplane, A. Juvet et M. Labarthe, les acteurs principaux du projet
- L'ENIT et particulièrement M. Masri son directeur
- le CRVV Midi-Pyrénées : J. Rocker et J. Hoffmann, la FFFV, l'ANEPVV et le CNVV
- B. Muller et O. Grabe pour les photos air to air
- Les clubs de Tarbes, Auch, Bourg-Saint-Bernard, Bordeaux et Oloron pour leur aide technique

- la mère d'Etienne pour les housses
- le père de Jérôme pour la poutre en bois de 8m de long pour fabriquer le bâti de référence
- la communauté « LS1 » de France, pour les plans, astuces et réponses à nos questions : S. Dupland, V. Hayoz, E. Boutreux, A. Honoré, D. Cadiot, A. Martorana et M. Sarwa
- Et enfin, **Gérald Stacey** qui nous a prêté sa remorque et donné les instruments du planeur. Nous n'oublions jamais son émotion quand il a revu voler ce planeur qu'il appréciait tant !



**Jérôme Rablade
et Etienne Labarthe**

“ C'ÉTAIT IMPOSSIBLE, ALORS ILS L'ONT FAIT ”

La réalisation de ce projet à double détente a permis à ses acteurs de connaître d'une part, une expérience inoubliable et unique dans le domaine des réparations composites, très utile professionnellement et qu'ils pourront faire valoir dans leurs métiers respectifs.

D'autre part, il leur aura ouvert les portes des entreprises avec leur fonctionnement spécifique ; permis de côtoyer les multiples difficultés organisationnelles qu'elles rencontrent au quotidien ; de développer la patience et la constance nécessaire à toute réalisation menée avec des partenariats complexes.

Ils auront appris à construire des dossiers administratifs spécifiques auprès d'organismes comme l'EASA ou l'OSAC, à connaître nos institutions de tutelle, à faire des demandes de subventions auprès des partenaires.

Ils auront aussi rencontré des personnes discrètes mais efficaces, et d'autres beau-parleurs qui l'étaient moins...

Bref, tout ce qui les attend dans leur futur métier !



Noël Bravo



Janvier

lun	mar	mer	jeu	ven	sam	dim
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

Février

lun	mar	mer	jeu	ven	sam	dim
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	

Mars

lun	mar	mer	jeu	ven	sam	dim
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

Avril

lun	mar	mer	jeu	ven	sam	dim
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

Mai

lun	mar	mer	jeu	ven	sam	dim
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

Juin

lun	mar	mer	jeu	ven	sam	dim
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

Belle

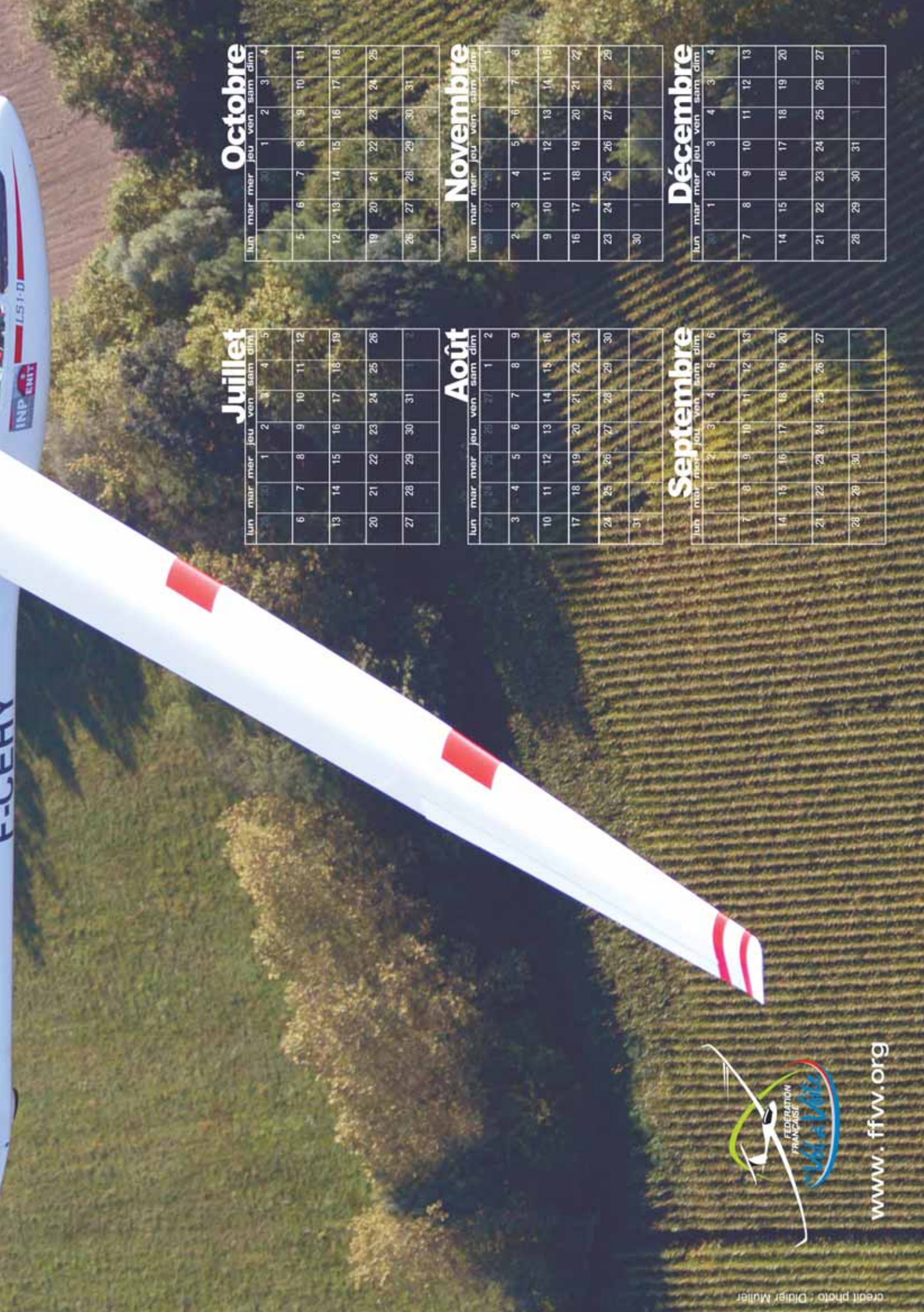
et heureuse
année véliplane

2015



L48





Juillet

lun	mar	mer	jeu	ven	sam	dim
			1	2	3	4
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

Août

lun	mar	mer	jeu	ven	sam	dim
27	28	29	30	31	1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

Septembre

lun	mar	mer	jeu	ven	sam	dim
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

Octobre

lun	mar	mer	jeu	ven	sam	dim
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

Novembre

lun	mar	mer	jeu	ven	sam	dim
29	30	1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

Décembre

lun	mar	mer	jeu	ven	sam	dim
30	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

LE VOL À VOILE À



➔ **Le Centre de Vol à Voile Bressan est situé sur l'aérodrome Terre des Hommes à Jasseron (à 3km de Bourg-en-Bresse). La partie Ouest est un pays de plaines avec la Bresse, le Val de Saône ou de bas plateaux comme la Dombes, contrastant avec l'Est où l'on découvre, la vallée du Suran et celle de l'Ain, les reliefs du Revermont ainsi que le Bugey et le Pays de Gex, composés de montagnes de type jurassien dont les sommets du Jura (le Crêt de la Neige, 1 720m). Une situation contrastée idéale pour les amateurs de plaine et de moyenne montagne. La région permet de nombreuses activités touristiques et sportives (parc des oiseaux, église de Brou, randonnée, VTT, canoé ...)**



L'aérologie particulière du Jura

Quand les conditions sont favorables, nous rejoignons les reliefs du Jura où au printemps nous trouvons des thermiques puissants, qui lorsqu'ils sont alignés en rive permettent des vols significatifs.

Nous survolons la chaîne du haut Jura avec une vue sur Genève et le lac Léman, plus loin les Rousses et le lac de Joux. Pour les plus experts le vol peut continuer vers le lac de Neuchâtel en Suisse.

Plus rarement nous volons vers le sud, le Grand Colombiers, la Dent du chat, voir la Chartreuse qui sont des objectifs des circuitiers.

La plaine permet des vols plus paisibles mais tourner Macon ou Lons le Saunier n'est pas si évident car les conditions n'y sont pas aussi souvent favorables.

Reste un large terrain de jeu où du débutant au lâcher campagne on peut trouver le plaisir de voler à sa façon.

Qui sommes-nous ?

Notre centre a vu le jour en 1988, il résulte d'une ténacité à toute épreuve, de la passion et de l'action de nombreux bénévoles. Les bressans sont des bons vivants qui aiment se réunir pour voler ensemble. L'ambiance est festive et bon enfant. Nos pilotes sont âgés de 14 à 85 ans et la population féminine s'accroît chaque année.

Nous participons à de nombreuses actions comme « *Ca plane pour elle* », « *la journée de la femme* », « *accueil café croissant* »... Nous accueillons également des personnes à mobilité réduite et avons acquis un Duo Discus pour les faire voler. Grâce à la campagne « *Vu du Ciel* » de la FFVV, nous rencontrons des jeunes dans les collèges. Cette année, nous avons lâché

un jeune de 14 ans et avons plusieurs élèves de cet âge. Nous comptons actuellement une quarantaine de licenciés.

Notre flotte et nos équipements

Nous disposons d'un parc diversifié. Grâce à notre motoplaneur (SF25E), nous pouvons voler toute l'année. Nous avons 4 Pégases, 3 Biplaces (1 Duo-discus XL Handi, 2 Marianne) et un simulateur fédéral qui permet aux élèves de s'entraîner mais aussi de faire découvrir la discipline aux visiteurs avant d'effectuer un vol.

En 2014, nous avons acquis un ULM WT9 pour nous remorquer. L'activité aérienne étant importante à l'aérodrome (Hélicoptère, ULM, Avion, Parachutisme), il nous paraissait nécessaire de limiter la nuisance sonore. Il fallait aussi réduire les coûts car notre objectif premier est de voler le plus possible et au tarif le plus bas. Nous avons innové

BOURG-EN-BRESSE



avec ce remorqueur ULM et sommes référents de la société ELECTRAVIA qui fabrique l'hélice E-PROP, une avant-première !

Nous disposons de deux pistes (une en dur et une gazonnée), d'un grand hangar avec un bureau d'accueil rénové cette année par les bénévoles (lieu de convivialité entre pilotes après la journée des vols), d'une salle simulateur et d'un atelier permettant de réaliser des réparations et l'entretien hivernal des machines.

En fin de saison, nous organisons un concours de qualité d'atterrissage et remettons une coupe au "Netcoupeur" local le plus performant.

Nos compétences

4 instructeurs accompagnent les élèves dans leur formation. Dont un instructeur pilote remorqueur ULM qui forme nos futurs pilotes remorqueurs.

Quelle chance d'avoir, dans cette belle équipe, 4 mécaniciens qui chouchoutent les machines.

L'ensemble de ces compétences est mis gratuitement à disposition du centre et de ces adhérents.

La tarification

Notre devise est : « **voler moins cher pour voler plus** ». Aussi, notre tarification est la plus juste possible. Elle est attractive pour les jeunes de moins de 25 ans. Nous proposons des forfaits 3 ou 6 vols pour la découverte de la discipline avant de passer à l'instruction. A noter que les élèves ne paient que la moitié du tarif biplace en instruction. Les tarifs sont disponibles sur le site : www.cvvbressan.fr

L'accueil

Chaque année, le club accueille aussi des pilotes en villégiature dans la région. Il existe de nombreuses possibilités d'hébergement proche du terrain. L'activité démarre généralement à partir de 12 heures et le club est ouvert tous les jours de beaux temps. Notre marque de fabrique : la convivialité que nous reconnait tous nos visiteurs.

Laetitia Meyer
et les membres du club



Infos utiles

Site Internet

📍 www.cvvbressan.fr

Contact

📍 centredevolavoilebressan@orange.fr

Accueil : 04 74 22 57 35

Président : 06 88 32 36 92

Tarifs

Cotisation annuelle :

- moins de 25 ans : 27 €
- plus de 25 ans : 144 €

Heures de vol

- 11 € les biplaces en école jusqu'au brevet,
- 15 € pégases
- 22 € Marianne
- 30 € Duo-Discus xl
- 1/2 tarif pour les pilotes handisport
- 1/2 tarif à partir de la 3^{ème} heure

Remorqué

- 2,33€ par minute
- 1,33€ convoyage



L'INVASION DES DRONES

➔ Les drones se sont invités dans l'actualité.

Le survol répété des centrales nucléaires françaises par ces aéronefs, outre le fait qu'il démontre l'inefficacité des zones d'interdiction de survol (CQFD), n'est que la partie visible de l'iceberg.

Si les drones militaires existent depuis longtemps, la technologie permet maintenant l'explosion du marché des drones civils, au point d'avoir pris tout le monde de court. Le drone de loisir, est le plus médiatisé car c'est celui que Monsieur tout le monde peut acheter en magasin, mais l'on reste dans le domaine de l'aéromodélisme.

L'industrie trouve une multitude d'applications : prises de vues aériennes, inspection d'ouvrages d'art, surveillance en tous genres, transport de colis, sondages météo, déclenchement des avalanches, etc... Ce sont des drones de toutes tailles, de celle d'un oiseau à celle d'un Airbus, qui demandent maintenant l'accès à l'espace aérien, ce qui pose d'énormes problèmes. Car les drones ne savent pas « voir et éviter », et à ce jour aucune technologie n'est disponible pour y remédier.

En 2012, la France a dû modifier sa réglementation sur les « aéronefs qui circulent sans personne à bord » pour apporter un peu de souplesse et éviter l'explosion du nombre de zones destinées aux drones. Les « aéro-modèles » utilisés à fin de loisir mis à part, la distinction fut faite entre les drones « en vue » de l'opérateur qui peut « voir, entendre, et éviter », et les drones « hors vue », pilotés à distance ou en automatique. Les premiers utilisent déjà nos espaces, et les derniers sont actuellement limités à 50m/sol ou doivent évoluer dans des zones hermétiques.

Le nouvel enjeu est maintenant d'insérer ces drones dans le trafic. En altitude cela ne devrait pas poser de pro-

blème pour les drones de grande taille, qui pourront se conformer aux règles IFR et être gérés par le contrôle aérien. Par contre, dans les basses couches dédiées au vol à vue, la solution reste à trouver pour les drones de taille plus modeste. Or ce sont ces espaces que le vol à voile utilise !

Une des idées qui circule est de dédier la tranche entre le sol et 500ft aux drones, personne n'étant censé voler sous cette altitude. C'est oublier que de nombreux VFR volent près du sol, à commencer par les planeurs en vol de pente. De plus, comment assurer la compatibilité à proximité des aérodromes, des vélisurfaces non répertoriées à l'AIP, sans parler des atterrissages en campagne, réels ou simulés ?

C'est un véritable enjeu à court terme pour l'avenir du vol à voile et la FFVV reste très vigilante : il s'agit de trouver des solutions permettant la cohabitation des VFR et des drones dans les mêmes espaces (et pourquoi pas le FLARM ?), et d'éviter à tout prix

que ce nouvel arrivant exclue les autres aéronefs de leurs espaces de pratique.

En attendant regardez dehors : les drones sont déjà parmi nous.



Nicolas VAUNOIS
Président de la Commission
Espace aérien

○ espace.aerien@ffvv.org



LE ETLANTIC 1

➔ **un nouveau défi hi-Tech : remplacer l'énergie fossile par l'énergie électrique !**



Ce programme s'appuie sur la Société AeroSkyLux France, implantée dans la région PACA et axée sur la recherche et le développement de la propulsion électrique pour les aéronefs :

○ www.aeroskylux.fr/



Les compétences technologiques de l'entreprise ont permis l'homologation de plusieurs records.

Actuellement, accueillie par le CNVV à Saint-Auban pour finaliser ses recherches la société a l'intention de conquérir les records mondiaux de vitesse, d'altitude et de taux de montée.

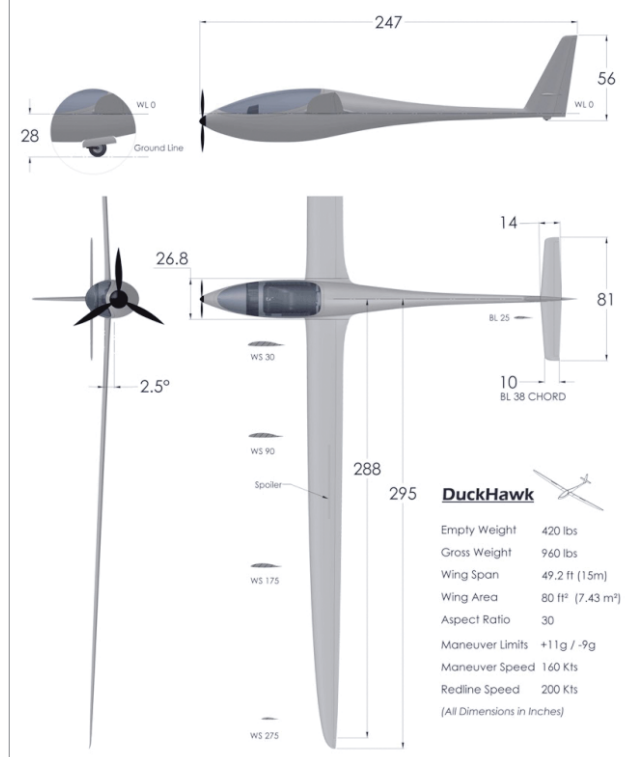
Le premier essai de la motorisation a eu lieu avec succès. L'équipe est prête à relever le défi de la traversée de l'Atlantique New York / Paris, sur un planeur ultra léger électrique avec le programme Etlantic One.

○ etlantic.com/projet.html

AeroSkyLux remercie la FFVV et le CNVV pour l'accueil à Saint-Auban ainsi que la FFPLUM, la Région PACA et la mairie de Château-Arnoux/Saint-Auban pour l'intérêt manifesté en faveur des projets.



le Etlantic en détail



Spécialiste de protection d'Aéronef nous réalisons des Housses Planeur

fabriquées en France

Tissu ECOLIGHT PLUS

Plus performant, pour les housses "All Weathers"

NEW Tissu ECO-MEMBRANE

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

Protégez-le !

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 Muriliccio - route de Radica
20167 AFA / FRANCE

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

RÉUNIONS DÉVELOPPEMENT

LES NOUVEAUX DISPOSITIFS FÉDÉRAUX

POUR MIEUX FIDÉLISER

➔ 6 réunions sur le développement ont déjà eu lieu en novembre et décembre à Lyon, Aix en Provence, Agen, Paris, Nancy et Lille. La dernière se tiendra à Angers le 31 janvier.



130 participants ont pu échanger avec les élus et cadres sur la politique fédérale de développement, les résultats de 2014 et la présentation des nouveaux outils proposés dans l'objectif de recruter et fidéliser les membres.

La politique présentée s'appuie sur des études conduites auprès de nos licenciés mais aussi sur des données sociologiques sur les loisirs sportifs.

Dans un contexte de forte concurrence entre les activités et de baisse de disponibilité des adhérents, la fidélisation passe par une offre de pratique diversifiée et un accompagnement du pratiquant.

Ainsi, le parcours du vélivole évolue actuellement vers plus de possibilités.

En plus du continuum : vol d'initiation/école de pilotage/vol campagne... le parcours s'enrichit des vols Découverte, des vols Duo, ou encore d'animations sportives !

Pour soutenir les clubs et comités dans cette démarche, l'année 2015 sera celle :

- de l'accompagnement accru des clubs dans leur projet de développement,
- de la mise à disposition d'un classeur du développement synthétisant les outils et bonnes pratiques (voir encadré),
- de la facilitation de l'accès à la formation avec une offre accrue pour nos dirigeants et cadres pédagogiques grâce au nouveau portail des formations (voir encadré et article du précédent numéro),
- du renforcement des offres de stages au CNVV pour un public plus large,
- de la mise en place des formations d'animateurs sportifs (voir encadré),
- de l'évolution des dispositifs fédéraux en faveur du développement (Vu du Ciel, BIA, instructeurs saisonniers, outils de communication, bureau de presse...)

LES OUTILS DU DEVELOPPEMENT



un classeur pour accompagner toutes vos démarches, à feuilleter sans modération !

A l'heure de la dématérialisation, nous sommes habitués à réceptionner de nombreuses informations dans nos boîtes mails. Cependant, lorsque l'on parle développement, dispositifs fédéraux ou financement, disposer des documents en format papier pour les regarder tous ensemble, sur le terrain ou au club, est très pratique.

C'est l'objectif de ce classeur, composé de 38 fiches techniques, réalisé par la commission développement en partenariat avec Nauleau sport. Il vous guidera tout au long de l'année grâce aux thématiques suivantes :

- organisation interne du club: mobilisation de bénévoles et projet associatif ;
- pratiquants: les sports de nature et le parcours du vélivole ;
- recruter de nouveaux adhérents ;
- fidéliser nos pratiquants: optimisation du contact entre élève et instructeur, questionnaire de satisfaction ;
- la communication: site internet, dépliant club, réseaux sociaux... ;
- financements: emploi, CNDS, aides fédérales, sponsors ;
- dispositifs fédéraux: BIA, accompagnement des clubs, jeunes instructeurs, portail des formations,...
- contacts: le siège, les élus, la DTN, le CNVV...

Le classeur sera disponible dans vos clubs début 2015 !





FORMATION DES NOUVEAUX DIRIGEANTS

Diriger une association sportive n'est pas une sinécure. La complexité des tâches nécessite des compétences et connaissances pour lesquelles nous ne sommes pas toujours formés.



La commission développement vous propose de participer les 24 et 25 janvier, en région parisienne, à deux journées de formation et d'échanges autour des thèmes suivants :

L'association, son environnement

- les statuts, les partenaires extérieurs, les acteurs...

Le rôle du dirigeant

- maîtriser la réglementation (les codes, les assurances...);
- gérer le tableau de bord (comptabilité, analyse);
- rechercher des financements...;
- animer une équipe.

Le projet associatif

- du diagnostic à l'évaluation, les « outils » FFVV...



Pour vous inscrire, consultez le portail des formations à l'adresse :
<http://cnvv.net/Nouveaux-dirigeants>



COUP D'ENVOI DES FORMATIONS D'ANIMATEURS SPORTIFS

De nouveaux outils pour fidéliser !



Le « sport » est souvent confondu avec la pratique compétitive, or le vol à voile propose des pratiques sportives. Les pilotes en club peuvent aspirer à pratiquer l'une ou l'autre de ses formes : circuit en local, stage à l'extérieur du club, voltige, badges FAI, OLC, Coupe Jacques Gomy...

L'accès à ces pratiques est le plus souvent lié à l'obtention du brevet et de la formation campagne, périodes de fort abandon chez nos licenciés. Or, ces pratiques sportives peuvent être considérées comme autant d'objectifs personnels motivants pour devenir un pilote autonome et intégré dans son club.



Entre janvier et mars 2015, la FFVV propose aux clubs qui le souhaitent de former et accompagner un animateur sportif bénévole sur une journée. A l'issue, il proposera au club de formaliser son offre de pratiques sportives et d'accompagner les pilotes dans ces phases particulières du post lâcher et post brevet en les confiant à des parrains sportifs.

Où s'inscrire ?

- Retrouvez l'ensemble du calendrier des formations d'animateurs sportifs sur le portail
<http://cnvv.net/formations>

Pour qui ?

- Vous êtes un pilote qui aime communiquer et transmettre aux autres pilotes. Vous pratiquez vous-même le vol à voile dans un esprit « sport » et avez envie de vous investir.

Comment ?

- Rapprochez vous de votre club avant de vous inscrire à cette formation : celui-ci vous mandatera auprès du cadre organisateur (voir les coordonnées sur le portail des formations).



Pour vous inscrire, consultez le portail des formations à l'adresse :
<http://cnvv.net/formations>

FORMATION PSC1

PRÉVENTION SECOURS CIVIQUES NIVEAU 1

À ROMORANTIN

➔ **Tout a commencé le jour où 3 vélivoles et secouristes du CRVV Centre se sont rencontrées : Christine Roblot, médecin fédéral, spécialiste en anesthésie-réanimation-SAMU, Lucia Esteban, CTF CRSVV Centre et ex pompier volontaire et Tina Girard, CTS grand ouest et monitrice de secourisme.**

Parties du même constat, que nos amis vélivoles ont une belle marge de progression en matière d'hygiène et de secourisme ! D'autant que les textes liés à la formation des cadres vélivoles n'exigent pas le PSC1 à contrario de la quasi-totalité des diplômes dans le sport.

Le Dr Gérard Granger, membre de la commission médicale FFVV et cardiologue, enthousiaste pour le projet s'est joint à l'équipe.

Nous avons organisé une première journée à Blois en octobre 2014 « hygiène et santé en vol à voile » agrémentée l'après-midi de mises en situation : une introduction au secourisme. Face à la satisfaction des auditeurs, nous avons décidé de faire une journée de formation PSC1 à Romorantin en novembre.



POURQUOI PASSER LE PSC1? (Prévention Secours Civiques niveau 1)

- Aider une personne en péril est un **devoir civique**
- **La Non-assistance à une personne en danger est un délit** (Code Pénal-Art 223-6)
- **Le témoin est le premier maillon de la chaîne de survie.** Son rôle est primordial pour :
 - **PROTEGER** la victime en évitant un sur-accident
 - **ALERTER** efficacement les secours (SAMU / Pompiers) avec :
 - **Une localisation précise** (rien ne sert d'envoyer des secours au hasard !)
 - **Une description détaillée :** répondre aux questions du SAMU permet de bénéficier des moyens les plus adaptés (envoyer un réanimateur SMUR sur un malaise bénin est un gâchis ; envoyer un médecin de ville sur un coma profond est une perte de temps !).

En cas d'arrêt cardiaque, le cerveau n'a pas de réserve en oxygène (cf. le dernier PI), il s'arrête de fonctionner en 10 secondes (perte de connaissance).

A partir de 3 minutes, les neurones commencent à mourir et en 10 minutes, tout le cerveau est détruit. Le massage cardiaque fait circuler le sang apportant un minimum d'oxygène dans l'attente des secours.

L'utilisation du défibrillateur peut faire repartir le cœur.

En pratique, toutes les victimes ayant survécu à un arrêt avaient bénéficié des premiers gestes par des témoins....

Mais quel que soit l'aide apportée pour un accident bénin ou un événement grave, quelle satisfaction lorsque qu'une personne revient un jour vous dire merci !

A Romorantin (41) et Touraine Planeur (37), ils ont fait le PSC1 et le DEA est dans la boîte du Père Noël... Alors pourquoi pas votre club ?...



Dr. Christine Roblot
Présidente de la Commission médicale. Anesthésiste-Réa-SAMU. Membre du Comité directeur de la FFVV

○ medical@ffvv.org



RECETTE POUR UNE JOURNÉE PSC1 RÉUSSIE

Ingrédients

(formule CRVV Centre, pour 10 vélivoles)

- 1 moniteur PSC1
- 1 voire 2 autres secouristes expérimentés (et/ou un médecin urgentiste)
- 50 euros /candidat.
- Réserver une journée entière (8h de formation), en hiver de préférence...
- Prévoir un pique-nique ou un petit resto sympa. Situations cocasses et bonne humeur garanties.

NB : Il est aussi possible de passer le PSC1 avec d'autres associations (La Croix Rouge, La Protection Civile, La Fédération Française Sauvetage et de Secourisme, Les Pompiers...).

Pour tout renseignement concernant le PSC1, l'achat d'un Défibrillateur Automatisé Externe (DAE) et les subventions : contacter Tina Girard, CTS FFVV.

📧 tina.girard@ffvv.org

REX, PAR NADINE, JEUNE DIPLÔMÉE PCS1 !

Cet été, un mail de Lucia m'interpelle : **« journée santé et prévention vol à voile »** à Blois le 20 septembre. Je m'y inscris donc.

Dès 9 h : accueil avec café-croissants au bar de l'aéro-club de Blois. Nous sommes 11 venant de Blois, Orléans, Bailleau et Romorantin. L'ambiance est détendue, studieuse et interactive lors de l'exposé sur les règles d'hygiène de vie : comment prendre soin de son dos, se nourrir, s'hydrater, éliminer en vol, effets des médicaments, les drogues, l'hypoxie, le coup de chaleur...

Après une pause déjeuner conviviale au resto de l'aérodrome, nous sommes passés aux « travaux pratiques » dans le hangar : la gestion de l'accident (avec 3 cas : accident, malaise, traumatisme) où nous étions à tour de rôle victime, témoin ou secouriste. Jeux de rôles mais apprentissage tout de même et toujours dans la bonne humeur !

Ce qu'il m'en reste : **Ne pas paniquer - Protéger - Rassurer- Alerter- Préparer aux secours... Et l'envie d'en savoir plus !**

Cela tombe bien, une formation PSC1 est prévue le 16 novembre à Romorantin pour les cadres des aéro-clubs du Centre, j'espère qu'il restera une place pour moi...et me voilà inscrite !

De nouveau à 9 h : accueil café-croissants au bar de Romo. Nous sommes 9 représentants de Romorantin, Bailleau, Orléans, Buno ; les mêmes intervenants qu'à Blois et je suis fière d'être là.

La journée est dense. Le matin un peu de théorie sur l'alerte, les gestes à faire (ou pas) en cas de malaise, traumatisme, et à nouveau jeux de rôles par 3 avec un formateur. Après une sympathique pause déjeuner au resto du coin, nous reprenons. Des mannequins sont en place pour l'apprentissage du massage cardiaque, du bouche-à-bouche et de l'utilisation du défibrillateur.

Nous reprenons les jeux de rôles et sommes confrontés à une situation imprévue pour laquelle nous devenons le secouriste. Face au malaise, traumatisme ou arrêt cardiaque, il faut être à la hauteur, car ensuite, un formateur débriefe l'action, ce qui est très enrichissant.

A la fin de la journée, nous sommes tous fiers de repartir avec notre diplôme PSC1. J'ai deux mots pour conclure : merci aux organisateurs et aux clubs de nous avoir reçus. Faites le pas ! Une formation dans votre club, c'est possible et surtout... PROTÉGER, ALERTE, SECOURIR... ET NE PAS PANIQUER !

Nadine



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, ...)





PILOTES : NE VOLEZ PAS SANS ASSISTANCE

➔ **L'Assistance-Rapatriement est un package de garanties et de prestations permettant d'accorder à son souscripteur, une assistance médicale à la suite d'un accident corporel ou d'une maladie grave survenus dans le cadre de la pratique d'une activité FFVV. Plus qu'une garantie d'assurance, il s'agit surtout de prestations de prise en charge et de support !**

Cette garantie peut donc s'avérer très utile non seulement lors de vos déplacements à l'étranger mais également lors de vos déplacements sur le sol français.



Saviez-vous par exemple que le montant d'une évacuation par hélicoptère vous coûte en France environ 3 000 € et qu'un rapatriement sanitaire depuis l'étranger, plusieurs dizaines de milliers d'euros ? Autant dire

que dans ce genre de situations mieux vaut avoir souscrit une garantie Assistance Rapatriement. A défaut, l'ensemble des frais exposés plus haut restera à votre charge.

Pour bénéficier de l'Assistance Rapatriement, sachez que cette garantie est couplée d'office avec l'assurance INDIVIDUELLE ACCIDENT, garantie que nous vous recommandons vivement de souscrire en option via votre licence FFVV !

En cas d'accident nécessitant des secours ou un rapatriement (et bien sûr sous réserve que vous l'ayez souscrite), vous devez aussitôt effectuer une demande d'ouverture de dossier auprès d'EUROP ASSISTANCE (n° de contrat 58 223 606, tel : 01 41 85 94 02). Si vous êtes dans l'incapacité de procéder à ces démarches vous-mêmes, une tierce personne (famille, proches, accompagnateurs...) pourra le faire à votre place.

En pratique, certaines précautions d'usage doivent être envisagées. Pensez notamment à :

➤ Avoir toujours sur vous les coordonnées de l'assistance ainsi que le numéro de votre contrat. **N'hésitez pas d'ailleurs à communiquer également ces informations à vos proches** et aux personnes qui vous accompagnent lors de la pratique de votre activité.

➤ Vérifiez les conditions d'application de la garantie. Pour cela, vous pouvez consulter les conditions générales de votre contrat sur le site de la FFVV
 ○ www.ffvv.org/assurances

ou sur le site d'AIR COURTAGE ASSURANCES.

○ www.air-assurances.com

➤ Vérifiez la zone géographique couverte par votre contrat surtout si vous partez à l'étranger.

➤ Vous informer sur les conditions de vie et de sécurité du pays de destination. Sur ce point, le site internet du ministère des affaires étrangères propose des pages « **CONSEILS AUX VOYAGEURS** » contenant des informations spécifiques à chaque pays (www.diplomatie.gouv.fr). L'onglet « SANTE » notamment fait un point sur la situation sanitaire du pays et donne les numéros d'urgences : hôpitaux, médecins agréés par le consulat, pompiers...

➤ Si vous partez dans un pays membre de l'Union Européenne, prendre le soin de réclamer au moins 15 jours à l'avance une carte européenne d'assurance maladie à votre caisse d'Assurance Maladie. Cette carte vous permettra d'attester de vos droits à l'assurance maladie et de bénéficier d'une prise en charge sur place de vos soins médicaux, selon la législation et les formalités en vigueur dans le pays de séjour.

Pour terminer,

il est important de préciser d'une part, **qu'aucun frais ne doit être engagé sans accord préalable de l'assureur et d'autre part, que les prestations d'assistance ne s'appliquent qu'aux personnes et non au matériel et ce, dans les limites et conditions du contrat.** Pour de plus amples informations sur cette garantie, nous vous invitons à consulter les conditions générales de votre contrat d'assurance assistance.

Nous vous souhaitons donc de bons vols, bien assurés et bien assistés !



Francesco Abawi
Responsable service sinistres
AIR COURTAGE ASSURANCES



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

info@ffvv.org



Antoine Deffrenne
16 ans - lâché le 30/07/2014
par Mathieu Gaulon sur
ASK 13 - Breveté par
Emmanuel Lantelme
sur ASK 21 à Bailleau.



Philippe Deffrenne
53 ans - Breveté sur ASK 21
par Jean Michel Koun
le 25/09/2014 à Bailleau.



Aurèle Beugendre
20 ans - lâché par Mathieu
Gaulon sur ASK 13 le
16/08/2014 - Breveté par
Anne Marie Pinon sur ASK 21
à Bailleau.



Clémence Leroux
17 ans - lâchée par Gérard
Paillard sur ASK 13 le
24/04/2014 - Brevetée par
Jean Michel Koun sur ASK 21
à Bailleau.



Guilhem Weiser
16 ans - lâché par Jean-
Claude Megret sur ASK 13
le 4/07/2014 à Bailleau.



Greg Clarisse
40 ans - lâché sur ASK 13 le
23/09/2014 par Emmanuel
Lantelme à Bailleau.



Julien Airault
22 ans - lâché le 25/07/2014
par Gérard Paillard sur
ASK 13 - breveté le 6/09/2014
par Jean Michel Koun sur ASK
21 à Bailleau.



Louis Gernez
17 ans - lâché sur ASK 13 le
24/08/2014 par Gérard Paillard,
breveté le 5/10/2014 par Jean
Michel Koun sur ASK 21
à Bailleau.



Lucas Heitz
16 ans - lâché le 4/7/2014
sur ASK 13 par Jean Claude
Megret à Bailleau.



Lucas Verneuil - 16 ans
breveté le 30/08/2014 par
Erwan Legoff sur ASK 21
à Bailleau.



Marie Ayme-Goudman
18 ans - brevetée le
25/07/2014 par Rémi
Fourneau sur ASK 21
à Bailleau.



Audrey Fournies
18 ans - lâchée par Jean
Michel Koun sur ASK 13
le 11/07/2014 à Bailleau.



Pierre-Louis Roux
16 ans - Lâché sur ASK 13
par Jean Michel Koun
le 21/08/2014 à Bailleau.



Pierre Marin
16 ans - breveté sur Janus B
le 5/10/2014 par Emmanuel
Lantelme à Bailleau.



Laeticia Meyer
39 ans - lâchée le 21/08/2014
sur C 201 Marianne, formée
par Jean-Claude Cretaine
à Bourg-en-Bresse.



Adrien Desbrueres
16 ans, a été breveté
le 31/07/2014 sur ASK 21,
formé par Guy Carre
à Bourges.



Maximilien Bialecki
26 ans, a été lâché
le 18/09/2014 sur ASK 13,
formé par Sylvain Maire
à Châlons.



Cléry Moussy
16 ans, a été breveté
le 11/11/2014 sur ASK 13,
formé par Jacques Princet
à Châlons.



Cédric Mondot
30 ans a été breveté le
8/11/2014 sur ASK 21,
formé par Sylvain Maire
à Châlons.



Nicolas Bonnet
22 ans a été breveté le
12/07/2014 sur ASK 13,
formé par Alain Morel à
Epinal/Dogneville.



Yanis Hamida
22 ans a été breveté le
12/07/2014 sur ASK 13,
formé par Alain Morel à
Epinal/Dogneville.



Florian Zygmanskiak
19 ans a été breveté le
12/07/2014 sur ASK 13,
formé par Alain Morel
à Epinal/Dogneville.



Michel Pernot
69 ans a été breveté le
11/10/2014 sur ASK 13,
formé par Alain Morel
à Epinal/Dogneville.



Nelson Des Moutis
25 ans, a été breveté
le 18/10/2014 sur Twin
Astir II, formé par le chef
pilote à Haguenau.



Guillaume Limbach
17 ans, a été breveté
le 25/10/2014 sur Twin
Astir II, formé par le chef
pilote à Haguenau.



Arthur Fornes
15 ans, a été lâché
le 28/08/2014 sur Twin Astir
II, formé par les instructeurs
à Haguenau.



Manon Brenier
23 ans, a été brevetée
le 18/10/2014 sur Twin
Astir II, formée par le chef
pilote à Haguenau.



Louis Dallot
14 ans, lâché le 18 octobre
par Nicolas Mouis ITV, club
des Goélands,
à Sézanne.



Philippe Robinet
67 ans, a été breveté le 20/08/2014 sur ASK 13, formé par Jean-Pierre Bazas à Mézières.



Alain Sigaud
48 ans, a été breveté le 23/08/2014 sur ASK 13, formé par Bruno Dussud à Mézières.



Hélène Wrede
16 ans, a été brevetée le 20/08/2014 sur ASK 13, formée par Bruno Dussud à Mézières.



Julia Fischmann
25 ans, a été lâchée le 28/09/2014 sur ASK 13, formée par Bruno Dussud à Mézières.



Eva Guénin
15 ans, a été lâchée le 19/07/14 sur Alliance. Elle a été formée par Benoit Girardet et Julien Bonnefoy à Moulins



Paul Deligne
16 ans, a été breveté le 16/08/14 sur Alliance. Il a été formé par Benoit Girardet et Jean-Pierre Vallet à Moulins.



Cora Napoléon
14 ans, a été lâchée le 22/08/14 sur ASK 13. Elle a été formée par Philippe Napoléon à Saint-Crépin.



Yoann Castan
16 ans, a été lâché le 28/09/2014 sur ASK 13, formé par Patrick Dumand à Salon.



Jérémy Chabrand
16 ans, a été breveté le 4/10/2014 sur ASK 13, formé par Jean Ricard à Salon.



David Kremer
22 ans, a été breveté le 27/09/2014 sur ASK 21, formé par Fabrice Perocheau à Sarrebourg.



Ambre Bonnin
18 ans, a été brevetée le 2/09/2014 sur Twin Astir II, formée par Pascal Saquet et Emmanuelle Aygat à Toulouse.



Laurie Pujade
19 ans, a été brevetée le 6/09/2014 sur G 103, formée par Vincent Gagliotta et Patrick Saforcada à Toulouse.



Cyril Clamens
33 ans, a été breveté le 11/10/2014 sur Twin Astir II, formé par Patrick Saforcada à Toulouse.



Guilhem Foures
16 ans, a été lâché le 11/10/2014 sur Twin Astir, formé par Pascal Saquet à Toulouse.



Mathilde Van Rentrighem
15 ans, a été lâchée le 26/08/2014 sur ASK 13, formée par Francis Clar à Puivert.



Pauline Pisani
17 ans, a été brevetée le 21/08/2014 sur ASK 13, formée par Jean-Jacques Fleuchard à Puivert.



Rory Mc Kenna
17 ans, a été lâché le 21/01/2014 sur ASK 13, formé par Gabriel Blanc à Puivert.



Louis Frenillot
25 ans, a été lâché le 3/08/2014 sur ASK 13, formé par Jean-Claude Vuillen à Puivert.



Arthur Zankind
15 ans, a été lâché le 22/08/2014 sur ASK 13, formé par Francis Tanière à Puivert.



Antoine Fournier
15 ans, a été lâché le 18/08/2014 sur ASK 13, formé par Georges Sanna à Puivert.



Olivier Moens
51 ans, a été breveté le 14/08/2014 sur ASK 13, formé par Philippe Salvato à Puivert.



Bernard Bondis
67 ans, a été breveté le 20/09/2014 sur ASK 13, formé par Jean-Nicolas Brua à Puivert.



Gilles Chevalier
54 ans, a été breveté le 23/08/2014 sur ASK 13, formé par Jean-Jacques Fleuchard à Puivert.



Jacques Davion
62 ans, a été breveté Instructeur le 20/09/2014 sur ASK 13, formé par Francis Clar à Puivert.



Jean-Jacques Galy
67 ans, a été breveté le 1/09/2014 sur ASK 13, formé par Guy Paci à Puivert.

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

