

# PLANEUR

LA REVUE OFFICIELLE DE  
LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE VOL À VOILE

NUMÉRO 48 ● 1er TRIMESTRE 2015

# INF



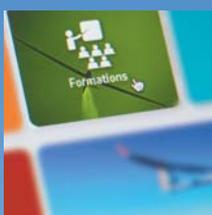
**Sécurité,**  
chronique de  
la poignée jaune



**Le BIA,**  
du nouveau  
pour 2015



**Le CNVV,**  
le centre  
en détail



**Formation,**  
le coup  
d'envoi !



MEMBRE DU  **CNFAS**  
CONSEIL NATIONAL DES FÉDÉRATIONS  
AÉRONAUTIQUES ET SPORTIVES

# SOMMAIRE

- 04 ● BRÈVES FFV
- 06 ● SÉCURITÉ : BILAN 2014
- 10 ● CNVV
- 12 ● LE BIA, DU NOUVEAU POUR 2015
- 16 ● CLUB : LE MANS
- 18 ● NOUVEAUX STAGES MÉTÉO 2015
- 19 ● SPORT : VOLTIGE
- 20 ● SPORT : ÉVOLUTION DE LA NP4.1 ET CALENDRIER COMPÉTITIONS 2015
- 22 ● LA FORMATION D'ANIMATEURS SPORTIFS : COUP D'ENVOI !
- 23 ● VOL À VOILE MILITAIRE
- 25 ● LES AIDES AUX JEUNES
- 26 ● TROMBIN'AIR



## ➔ Météo du vélivole et météo des clubs !

Le vélivole qui ambitionne un beau circuit le prépare avec attention, notamment concernant la météo annoncée. Cependant, il sait bien qu'au long de son parcours les conditions espérées peuvent se dégrader, même s'il les voudrait améliorées. C'est seulement une fois posé qu'il abordera ses éventuelles erreurs de stratégie ou de préparation, mais, dans tous les cas, durant son vol, il aura dû subir ces contraintes extérieures et les gérer au mieux de son intérêt du moment.

Il en est de même de la vie des clubs qui, quelle que soit la qualité prévisionnelle, gestionnaire et relationnelle de leur gouvernance, peut subir des aléas intérieurs ou extérieurs.

C'est ce dernier point qui préoccupe actuellement un nombre significatif de dirigeants de club qui nous saisissent des difficultés qu'ils rencontrent. La "tendance" de cette météo très particulière concernant depuis quelque temps les relations contractuelles avec les collectivités territoriales propriétaires des terrains.

En effet, si la mise en œuvre il y a neuf ans de la loi de décentralisation n'a pas trop soulevé de problèmes importants, il n'en est plus de même lors des renouvellements des baux et des AOT qui arrivent à échéance.

On assiste en effet à des tensions, qui ne relèvent pas toutes, loin s'en faut, d'une gestion équilibrée entre les intérêts du monde associatif et ceux des collectivités locales.

Les dirigeants qui rencontrent de telles conditions de déchaînement des éléments sont alors confrontés à des situations difficiles, qui les conduisent à brutalement devoir changer leur plan de vol afin de sauvegarder l'association. Les indispensables mais souvent difficiles négociations avec les collectivités locales peuvent dans quelques cas se terminer dans une impasse.

La Fédération, que cette actualité préoccupe sérieusement, s'est organisée pour faire face à cette situation nouvelle avec une palette de conseils et d'accompagnements en fonction des difficultés et de la gravité de chaque cas. Si des situations retiennent notre attention et nos efforts, il est important pour être tout à fait juste de signaler le rôle positif joué par un grand nombre de collectivités en apportant un soutien sans faille à notre activité.

La FFVV tiendra son Assemblée générale électorale le 28 mars 2015 à Paris, nous espérons vous y voir nombreux.

Je vous souhaite une très bonne reprise d'activité, volez prudemment !



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

### PLANEUR INFO 48

Tous droits réservés - Imprimé en France - 03/2015 - 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](mailto:info@ffvv.org) 🌐 Internet [www.ffvv.org](http://www.ffvv.org) 📘 Facebook FFVV

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

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

Comité de rédaction : Luc Guillot ✉ [luc.guillot@ffvv.org](mailto:luc.guillot@ffvv.org) Brigitte Fontin ✉ [brigitte.fontin@ffvv.org](mailto:brigitte.fontin@ffvv.org)

Fabrication & régie publicité : Mageral & Associés 📧 [regieffvv@gmail.com](mailto:regieffvv@gmail.com)

## Nos sportifs à l'honneur !

Tous les champions du monde français étaient invités au CNOSF le 21 janvier. Lutte, natation, judo, tir... mais aussi vol à voile et voltige en planeur étaient à l'honneur.

Eric Bernard (classe Club), Romain Vienne (voltige Advanced) et Didier Hauss (Grand Prix) ont été récompensés pour leur titre de 2014.

Killian Walbrou, double médaillé (argent en Club et bronze en Libre), a également participé à l'évènement, ainsi que l'encadrement fédéral.



Des moments forts qui viennent récompenser une préparation rigoureuse et des performances exceptionnelles !



## " Ça plane pour elles " les 27 et 28 juin

Un week-end pour les femmes seules, ou accompagnées ! La Fédération soutiendra les associations en :

- ▶ relayant auprès des médias le projet de chaque club qui s'engagera dans l'organisation de ces journées dédiées aux femmes,
- ▶ fournissant des " flyers " à distribuer et des affiches.

Merci d'avance à tous pour votre investissement à l'occasion de cette manifestation créatrice de convivialité, faites découvrir le vol à voile, nul doute que vous prendrez aussi du plaisir. Une circulaire sur les modalités d'inscription sera adressée prochainement par mail aux clubs.



## Un Stage fédéral pour les féminines à Issoudun - du 27 avril au 27 mai

Organisé par la Commission féminine, il s'adresse aux pilotes brevetées qui souhaitent se perfectionner ou qui font leurs premiers pas sur la campagne.

La Fédération Française de Vol à Voile accordera une aide de 500 € sur la facture des vols et remorqués à 6 pilotes retenues. Un bon moyen de se préparer à la " Coupe de France des féminines " qui sera disputée à Issoudun du 13 au 17 mai !

**Pour toute information :**

- [aci@berryglide.net](mailto:aci@berryglide.net)  
02 54 21 05 38
- [www.aeroclub-issoudun.fr](http://www.aeroclub-issoudun.fr)

**Inscription au stage :**

- [commission-feminine@ffvv.org](mailto:commission-feminine@ffvv.org)  
06 81 48 33 43



## Championnats des clubs 2015

Le Championnat des clubs FFVV 2015 débutera le week-end du 18-19 avril. Dix-neuf manches auront lieu chaque samedi et dimanche jusqu'à fin août.

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

En 2014, 47 clubs français ont déjà participé à cette première édition du Championnat des clubs FFVV.

Qui détrônera Nogaro, tenant du titre ? C'est le moment de s'inscrire. Premiers résultats le dimanche 19 avril au soir !

**Présentation de l'OLC League et guide d'inscription**

- <http://sportive.ffvv.org/coupe-federale>



## Comment utiliser les caméras d'actions ?

Le club de Buno-Bonnevaux et le Comité Francilien de Vol en Planeur (CFVP) organisent les 11 et 12 avril prochains un festival du film de vol à voile et deux jours de rencontre avec des professionnels de l'image.

**Big Days in Buno**

11-12 avril en Essonne

**11 avril à Oncy-sur-Ecole (91). 20h30**  
**Festival du film de vol à voile**  
 Les plus beaux films de planeurs sur grand écran. Animations. Vols d'initiation à gagner. Entrée : 4 €

**11 et 12 avril à Buno-Bonnevaux (91).**  
**Master Class Vidéo**  
 Deux jours de conférences et d'ateliers pratiques autour de la réalisation de vidéos dans les sports aériens. Essais de matériel, drones... Forfait 2 jours : 50 €

Infos complémentaires sur [www.bigdays.eu](http://www.bigdays.eu)

Le but : apporter aux vélivoles de nouvelles compétences en matière de prises de vues et de communication, et aussi en matière de sécurité. Rien dans les fédérations sportives aéronautiques n'avait été fait pour cadrer l'usage des " actions-cam ", si ce n'est d'interdire. Le concept imaginé par Thierry Nauleau permet de collecter les bonnes pratiques, de les partager et de les retravailler pendant deux journées d'échange pour ensuite les mettre à disposition de tous les clubs. Ce principe a séduit Christian Vrancken (président de Buno), le CFVP et la Commission sécurité de la FFVV. C'est donc avec ces soutiens, auxquels se joint le Comité Essonne de vol à voile, que les Big Days in Buno vont voir le jour.

Deux jours de partage avec des professionnels de l'image et du son, pour comprendre comment faire de bons films en sécurité.

Un festival du film de vol à voile se déroulera le samedi 11 avril à 20h30 à Oncy-sur-Ecole, à côté de Buno. Ce festival sera précédé de quelques animations, et les jeunes Franciliens qui préparent le BIA grâce à l'un des clubs du Comité seront invités à y assister. Deux heures trente des plus belles images de vol à voile. Quelques réalisateurs seront présents pour échanger avec le public.

Le principe du festival du film de vol à voile s'inspire de la nuit de la glisse et d'autres événements du même genre.

L'expérience a déjà été tentée avec succès à Bailleau et à Habère-Poche. En 2008, 200 personnes s'étaient déplacées à Bailleau pour cette première édition. Ce qui, pour un territoire rural, est encourageant. C'est en assistant à un film de ski à Annecy que Thierry a compris ce qui fait le succès de ces projections. " Dans un festival, le sport vient à la rencontre de son public, cela permet de toucher beaucoup plus de monde. "

" C'est ce qui fait le succès du BIA, nous pouvons toucher un public réceptif. "

Le Comité francilien de vol en planeur et le club de Buno font un effort important de communication, principalement sur Internet et les réseaux sociaux. Pour Thierry Nauleau, " c'est l'apprentissage de la communication 2.0 ". Il faut en effet énormément communiquer pour mobiliser les vélivoles et attirer des partenaires.

Retrouvez tous les détails, des interviews de réalisateurs amateurs et professionnels, des tutoriels et des " news " matériels sur le site [www.bigdays.eu](http://www.bigdays.eu), et également sur les réseaux sociaux.

**BIG DAYS IN BUNO**

ACCUEIL FESTIVAL DU FILM DE VOL À VOILE MASTERCLASS VIDÉO BLOG PARTENAIRES CONTACTS INSCRIPTIONS

Big Days in Buno les 11 et 12 avril 2015

Les Big Days in Buno se déroulent sur deux jours, durant lesquels vous pourrez voir des films, partager, apprendre et discuter de films de vol à voile et de volige en planeur.

Le festival du film de vol à voile. Pendant toute une soirée, voir les plus beaux films de vol à voile du moment sur grand écran, avec des animations et des vols d'initiation à gagner pour le public.

ARTICLES RÉCENTS

- Escalader
- Storytelling : raconter son activité par l'image
- Sécurité : caméra télescopique, sacneur de circuit ?

La masterclass est ouverte à tous les vélivoles et à tous les clubs français. Le prix de l'inscription pour les deux journées est de 50 euros, hors frais de restauration et d'hébergement.



# BILAN ACCIDENTS 2014

## CHRONIQUE DE LA POIGNÉE JAUNE



➔ **Peut-on réduire drastiquement et durablement la mortalité en vol à voile pour passer d'une moyenne de 10 décès par an à zéro ? Pouvons-nous relever un tel défi et l'atteindre par exemple sur une période de 4 ans.**

On peut le constater sur la courbe de la **figure 1**, malgré des fluctuations importantes, le nombre moyen de pertes humaines ne varie pas beaucoup sur une longue période.

Pourtant, il faut le reconnaître, le volontarisme en matière de sécurité des dirigeants de club ou fédéraux et des nombreux instructeurs du mouvement ne peut pas être mis en cause.

De mémoire de vélivole, la " sécurité " a toujours été une composante importante de l'ADN du vol à voile.

### Alors, pourquoi cette absence de progrès tangibles ?

Après tout, on pourrait s'abandonner au fatalisme et se dire qu'un fond d'accidents est inéluctable. D'ailleurs, les

statistiques le montrent, une grande majorité des accidents est due à des causes dites non techniques, " les facteurs humains ". **N'y a-t-il pas là une sorte de limite intrinsèquement liée aux capacités humaines ?**

À la Commission formation-sécurité, nous avons au contraire la conviction qu'il n'y a aucune fatalité aux accidents et que les facteurs non techniques peuvent être abordés de manière rationnelle, tout comme les facteurs techniques.

Pour mettre en place des réponses adaptées, la question qui se pose est de définir la méthode à mettre en place pour améliorer la situation. Autrement dit, l'intention est de fournir

aux clubs et aux vélivoles une sorte de " boîte à outils " dont l'utilisation apporte un bénéfice en termes de sécurité des vols. Avant d'exposer ce que nous souhaitons faire, cet article revient sur une analyse des accidents de 2014, puis nous expliquons la méthodologie que nous souhaitons mettre en place.

Le bilan des accidents de 2014 n'est pas quantitativement très différent par rapport à 2013. En tout, 55 incidents et accidents ont été enregistrés, contre 45 en 2013.

D'un point de vue plus qualitatif, ils ont conduit à 6 décès (dont 2 étrangers), 3 blessés graves et 5 blessés légers (contre respectivement 10, 2 et 9 en 2013).

	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
Décès	12	10	12	4	6	9	11	10	11	12	10	8	14	7	8	10	10	6
Blessés graves	3	6	7	5	9	6	7	4	7	6	5	5	4	2	3	4	4	3
Blessés légers	12	13	9	6	10	11	14	9	6	4	9	4	11	10	4	2	8	4
Total blessés	15	19	16	11	19	17	21	13	13	10	14	9	15	12	7	6	12	7
D+G	15	16	19	9	15	15	18	14	18	18	15	13	18	9	11	14	14	9

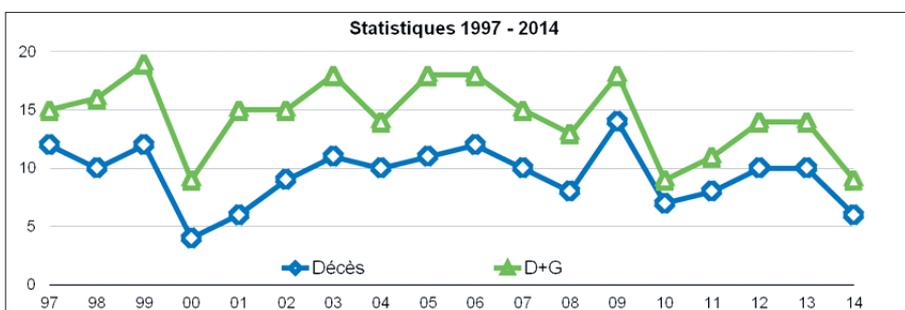


figure 1



C'est un niveau un peu en deçà de la moyenne de la période 1997-2014. Cependant, compte tenu des fluctuations de la courbe de la **figure 1**, on ne peut pas tirer d'indications claires sur la tendance à long terme.

Notons qu'il y a pourtant un intérêt, et probablement même une certaine urgence, à réduire la mortalité en vol à voile. Avec une moyenne de 10 tués par an pour environ 10 000 pratiquants, notre discipline se situe certainement dans le haut du tableau des sports les plus à risques.

Ce n'est certainement pas l'image que nous souhaitons montrer, à une époque où la réduction de la mortalité dans tous les domaines d'activité est l'objet d'attentions de la part des pouvoirs publics. Ne nous y trompons pas, la proportion très significative d'accidents mortels de pilotes étrangers doit être enrayée, car, au-delà du drame humain et familial, c'est tout notre mouvement qui est en échec.

En début de saison 2014, nous avons proposé un objectif " ambitieux " : zéro accident au treuil. Au moment des comptes, on constate qu'il y a eu 4 accidents au treuil, dont au moins un a eu pour conséquence un blessé grave. Même si cela représente une amélioration par rapport à 2013, qui a vu deux décès, il existe encore une marge de progrès.

Nous avons en particulier mis en évidence deux configurations accidentelles excessivement dangereuses : le " cobra " et le " cartwheel ". La nécessité absolue de tenir la poignée de largage lors du décollage au treuil avait été formulée pour contrer l'enchaînement dramatique de ces types de configurations.

# ATELIER - BOUTIQUE

VENTE - PLIAGES et REPARATION  
VOILES et SACS Tous modèles

Atelier  
agréé

Une expérience  
de 30 ans dans le  
pliage de parachutes

Parachute  
FLEXPACK II  
et pièces  
détachées  
en stock

Distributeur PARACHUTE DE FRANCE et NATIONAL

PARACHUTE  
PROSHOP

18 rue Saint-Fargeau  
75020 PARIS

Métro Saint-Fargeau (ligne 3bis)  
Métro Télégraphe (ligne 11)

du lundi au jeudi 10 à 18 heures  
vendredi de 10 à 13 heures

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

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



crédit photo : Benjamin Néglais

Les accidents arrivent là où on ne les attend pas. Très tristement, un cartwheel s'est produit en début de saison, non pas au treuil, mais lors d'un décollage en remorqué.

Les conditions dynamiques étaient cependant très proches de celles d'un décollage au treuil : vent très fort dominant une portance significative, avion puissant avec une accélération rapide, crochet arrière, planeur avec des ailes rallongées, etc. Les mêmes causes produisant les mêmes effets, la nécessité de tenir la poignée de largage lors du début de l'accélération en remorqué est clairement posée.

**La structure des accidents 2014 est représentée sur la figure 2.**

Les barres rouges concernent les décès et les blessés graves. On y voit que la majorité de ces accidents concerne les catégories " perte de contrôle " et " collision avec le sol ". À l'évidence, la totalité de ces accidents résulte in fine d'une faute de pilotage. Soit on finit en autorotation, soit on accroche le relief ou un arbre en finale dans un champ. Mais dans la très grande majorité des cas, les causes antérieures et la situation dans laquelle était le pilote restent inconnues. Dans les cas où l'issue n'est pas fatale, le pilote peut " raconter ", et nous devons remercier ceux qui ont pu le faire tel qu'ils l'ont ressenti.

C'est l'intérêt des REX et des comptes rendus d'accident. À leur lecture, on se rend compte de l'importance de la part de stress dans la dynamique de l'évolution du vol. L'entrée dans cet état émotionnel est liée à l'abandon progressif, volontaire ou subi, des solutions de dégagement. Il est très raisonnable de penser que les mêmes pilotes n'auraient pas commis d'erreur de pilotage dans les mêmes conditions aérologiques, mais dans une situation confortable, par exemple près d'un terrain "posable".

Aujourd'hui, les pertes de contrôle et les collisions avec les obstacles ou le relief constituent le plus gros enjeu pour l'amélioration de la sécurité.

**C'est donc naturellement la thématique prioritaire de la Commission fédérale.**

Depuis de nombreuses années, la catégorie d'accident la plus meurtrière est la collision avec le relief (pilote ou non). Comme évoqué ci-contre, ce type d'accident se termine toujours par une erreur de pilotage, par contre, le générateur est le plus souvent un problème lié au comportement humain.

Une absence ou du moins une altération de la conscience de la situation est bien souvent la genèse de ce type d'accident. Cette année, nous avons présenté dans les réunions sécurité le TEM (*Threat and Error Management, ou Traitement, gestion des Erreurs et des Menaces*).

Cela ne résout pas tout, mais cela permet de rendre notre pilote beaucoup plus résilient par rapport à son environnement. Il faut encore développer cette voie, car la connaissance de nos

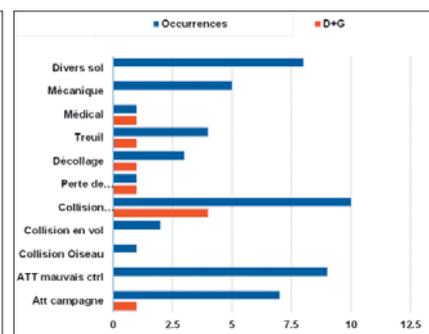
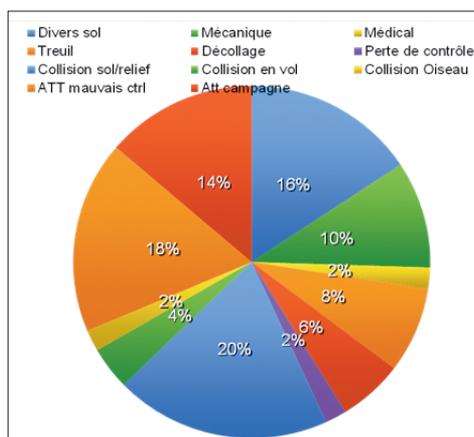


figure 2

# LE SPÉCIALISTE DU PARACHUTE

## vente et pliage multi-marques

(Planeur, Avion, Parachutisme, et autres)

Importateur officiel de National Parachute Industries (Approuvés EASA)

Distributeur exclusif  
pour la France du  
Flexpack II



STOCK IMPORTANT

LA LIBERTÉ  
DU CHOIX !

VALIDITÉ 20 ANS

PLIAGE 12 MOIS

+ DE 30 ANS  
D'EXPÉRIENCE !



Antoine BELDA - PliEUR certifié :

Aviation-Civile, C.E.V. (Défense Nationale) FFP (Jeunesse & Sports)

PliEUR Officiel AIRBUS Helicopters (Ets Marseille/Marignane)

Réparateur 2è degré agréé Salle de pliage réglementaire



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

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

limites est essentielle et doit être enseignée, au même titre que les limites de notre planeur ou que les leçons de pilotage.

On est en droit de se poser la question suivante : quelles sont les différences que nous avons par rapport à des pilotes anglais, australiens ou néo-zélandais, qui ont des taux d'accidents très bas. Cela peut s'expliquer entre autres par le fait que les facteurs humains sont enseignés et appliqués dès le début de la formation, et cela depuis de longues années. Le respect des règles, des consignes et des procédures est leur autre point fort.

Voilà le chemin à suivre, il est simple et permettra rapidement de visualiser nos progrès.

Dernier point remarquable concernant les événements 2014, une presque-collision a eu lieu entre un planeur et un avion remorqueur : le câble a heurté une aile du planeur, arrachant un morceau d'aérolfrein.

Les deux se sont reposés sans plus de dommages. Ce jour-là, le Flarm de l'avion était en panne. Parfois, les contraintes opérationnelles ou d'exploitation font que l'on vole dans des conditions dégradées.

Certaines décisions sont difficiles à prendre. Arrêter un avion pour réparer un Flarm risque de mettre en difficulté un club, surtout si le dépannage dure plusieurs semaines.

Il faut pouvoir anticiper ces difficultés par une organisation adéquate.

### Par exemple, pourquoi ne pas mettre en place une organisation où nous pourrions mutualiser les moyens de dépannage ?

Ce point nous permet de faire une transition, non pas entre deux ascensions, mais vers la méthode que nous souhaitons mettre en place.

Le Flarm a été commercialisé à partir de l'année 2004 et s'est progressivement répandu. Son usage s'est fortement généralisé peut-être vers 2009-2010.

La FFVV a rendu obligatoire son emport en 2013 à la suite de l'accident de Buno en 2012. Depuis, il n'y a pas eu de collision, excepté celle que nous venons de citer, mais qui a eu lieu en l'absence de Flarm.



Ces statistiques sont une claire indication de l'efficacité du dispositif, même s'il est nécessaire d'accumuler encore de l'expérience pendant plusieurs années. Ce type d'indicateur est très

important lorsque l'on prend une décision comme celle de la FFVV en 2013, ou bien lorsque l'on introduit une nouvelle procédure. Il faut se donner des indicateurs pour mesurer l'efficacité de nos mesures, pour les valider ou les adapter si besoin dans une gestion dynamique. Les REX sont aussi un élément essentiel de la validation ou non des nouvelles mesures.

### Comment arriver à nos objectifs et que mettre dans notre boîte à outils ?

On l'a dit, les facteurs humains sont très importants dans la boucle de sécurité. Mais nous ne sommes pas désarmés. Les sciences humaines ont réalisé de très grands progrès dans les dernières décennies, et nous ne les avons que très peu exploitées.

Il conviendra certainement d'introduire ces connaissances dès le début des formations de pilote. Ce sera le rôle des instances nationales.

Nous pouvons aussi agir individuellement en appliquant les procédures avec rigueur, en volant toujours en " conditions nominales ", en évitant les impasses qui nous font abandonner le plan B.

Réduire la mortalité liée à notre activité est possible, c'est l'objectif que vous propose la Commission formation-sécurité.



Gilles Hug

Membre de la Commission formation-sécurité

formation-securite@ffvv.org

# LE CENTRE NATIONAL DE VOL À VOILE

➔ **Se perfectionner, apprendre à réparer un planeur, devenir instructeur, affûter son potentiel sportif ou se retrouver entre amis ou avec son club... Toutes les facettes de l'activité planeur se pratiquent à la maison du vol à voile français dans un esprit commun : le plaisir de partager cet outil unique au service de notre mouvement.**



À l'heure où ces lignes sont écrites, l'activité est déjà forte et diverse à Saint-Auban. Dans la dynamique impulsée par le plan de restructuration voté fin 2013, le CNVV poursuit sa mutation et élargit son action, en phase avec les grands chantiers fédéraux. Et avec succès ! L'année 2014 a vu le retour d'une exploitation bénéficiaire qui permet d'entamer le désendettement du Centre national vis-à-vis de la Fédération et dégage de nouvelles perspectives. Ce rebond était indispensable pour pérenniser l'existence même de l'outil...

## DES MISSIONS CLAIRES ET DÉFINIES

Car c'est bien d'un outil fédéral qu'il s'agit ! Si historiquement la plateforme de Saint-Auban hébergeait la formation des instructeurs et des sportifs de haut niveau (Équipe de France, Pôle France, Pôle Espoir), l'activité du CNVV va bien au-delà de ces deux missions "régaliennes". Le Centre est aujourd'hui un site ressource pour les commissions de la Fédération, où elles développent de nouveaux services. C'est un Centre de formation technique agréé qui délivre des licences nationales de mécanique aéronautique. C'est un pôle d'activité et d'accueil clairement identifié par nos partenaires institutionnels et sportifs - il renforce ainsi l'image et l'assise de la FFVV. Et naturellement, avec un parc de 23 planeurs, 6 avions remorqueurs, le CNVV et ses 22 salariés est un centre unique pour le perfectionnement vélivole, fréquenté par près de 850 pilotes venus du monde entier en 2014 !



© Janik Egler

## PRIVILEGIER L'ACCUEIL DES CLUBS

Les associations françaises en profitent-elles ? Avec moins de 50 stagiaires venus avec leur club au CNVV en 2013, il était urgent de repenser leur accueil !

Le CNVV propose aujourd'hui la formule " Parc Access " : 1 biplace, 2 monos, lancements au treuil et/ou en remorqué, machines complémentaires et instruction à la carte...

Avec le " Parc Access ", les stagiaires recréent l'esprit de leur club tout en profitant du support du centre national et de la météo des Alpes du Sud de février à novembre... Et l'offre séduit ! Dès la première année, 142 pilotes français ont adopté avec leur club la formule " Parc Access ".

## UN PORTAIL POUR SE FORMER !

Notre mouvement propose une grande variété de formations adressées à ceux qui veulent exprimer leurs talents dans leur club en qualité d'instructeur, de mécanicien ou de dirigeant. Depuis juillet 2014, le CNVV héberge le portail des formations, dont la mission est de recenser et promouvoir les stages organisés sur l'ensemble du territoire par les comités régionaux ou le CNVV.

C'est Benoît Pontanus, agent de développement des formations, qui assure l'animation du service. Il est un contact privilégié pour l'administration des dossiers de formation et de leur financement. Benoît peut être joint au numéro vert 0805 122 500. En complément, le site Internet du CNVV ([www.cnvv.net](http://www.cnvv.net)) rassemble toutes les informations dont vous aurez besoin et l'agenda national.



© Janik Egger

## DES INFRA-STRUCTURES RÉNOVÉES

Le CNVV poursuit son programme de rénovation et d'amélioration de l'accueil des stagiaires. Grande nouveauté cette année, le restaurant l'Aérodynne a ouvert ses portes à la fin du mois de février. C'est une structure indépendante qui se crée autour d'une équipe de 4 personnes qui assurera l'ensemble des prestations de restauration et d'animation. Pascale et Manu seront aux fourneaux, Nathalie et Romain vous accueilleront au bar et en salle. Petits plats typiques provençaux, barbecues, soirées thématiques...

L'Aérodynne est le lieu de convivialité et de partage que nous attendions tous !

Beaucoup de travaux ont été engagés sur les bâtiments grâce à l'aide de nos partenaires locaux et régionaux. Cet

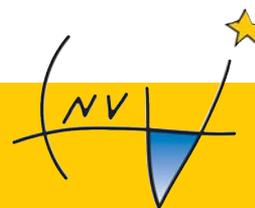
hiver, le bâtiment Nord a été remis aux normes pour l'accueil du public. Les salles de cours du bâtiment administratif ont été rénovées. Enfin, la région PACA engagera à la fin 2015 un chantier important de rénovation et de redistribution de l'espace au bâtiment Sud. Dès avril 2016, les stagiaires et leurs familles auront de petits appartements avec terrasse à leur disposition. Cette nouvelle formule complétera l'offre existante en chambre, au camping ou dans les bungalows du Centre.

## RENDEZ-VOUS À LFMX

Le CNVV se modernise et vous ouvre largement ses portes. Contactez dès aujourd'hui Helen et Patricia pour profiter, vous aussi, de l'outil fédéral, de ses formations et de ses infrastructures.



- [www.cnvv.net](http://www.cnvv.net)
- tél : 04 92 64 29 71
- courriel : [info@cnvv.net](mailto:info@cnvv.net)



### ATO national

Depuis le 22 janvier 2015, le CNVV est l'ATO national pour la formation des instructeurs. Les instructeurs (FI) et les examinateurs (FE) seront désormais formés en région ou au CNVV selon la réglementation européenne, et pourront délivrer les futures LAPL et SPL.

Pas d'urgence ! La FFVV a obtenu la possibilité de continuer à délivrer des brevets jusqu'en 2018, de quoi assurer une transition tout en douceur vers les licences européennes.

### Structurer le mouvement

Pour la seconde année consécutive, la FFVV offre une formation d'instructeur au CNVV pour 6 jeunes qui souhaitent s'engager durablement pour aider leur club. Ils auront suivi leur formation en 2 modules au début février puis aux vacances de Pâques, et seront fin prêts pour encadrer leurs premiers stages dès cet été dans leur association.

### Le contrôle de la chaîne ATC

Le CNVV propose depuis janvier 2015 un service de contrôle des chaînes ATC des machines des clubs et propriétaires affiliés à la FFVV.

- + d'infos
- <http://cnvv.net/controle-des-chaines-atc>



© Janik Egger

# BIA: DU NOUVEAU POUR 2015



➔ **“ La France est un grand pays d'aéronautique, par son histoire, par l'importance et la diversité de ses pratiques, par la richesse et le dynamisme de son industrie. Elle est porteuse d'une véritable culture scientifique et technique de l'aéronautique et du spatial, où se mêlent tout à la fois une aviation sportive et de loisir, variée et vivante, une aviation militaire prestigieuse, une aviation civile dynamique et innovante. La diversité des métiers, des pratiques, professionnelles ou amateurs, est animée par une même passion et une grande exigence de rigueur. ”**

Vous venez de lire le premier paragraphe en préambule du programme du BIA version 2015 ! Il illustre à lui seul l'attachement de nos institutions à l'aéronautique, et à cette formation qui constitue pour beaucoup de jeunes le premier contact avec ce secteur. Cette formation a donc pour but non seulement de proposer “ une initiation à la culture scientifique et technique aéronautique et spatiale ”, mais aussi de faire découvrir les filières menant aux carrières de ce secteur et de créer des vocations.

## Mais au fait, le BIA, qu'est-ce donc ?!

Voici, pour mémoire et pour les non-initiés, quelques précisions sur ce diplôme et son histoire.

Le Brevet d'Initiation Aéronautique est un diplôme délivré (et donc reconnu) conjointement par le Ministère de l'Éducation nationale et le Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie représenté par le directeur général de l'Aviation civile. Il s'adresse principalement (mais pas que !) aux élèves en fin de collège ou au lycée qui souhaitent s'initier aux grands domaines de l'aéronautique, et qui suivent pendant une année scolaire une formation traitant de 5 parties :

- ▶ météorologie et aérologie ;
- ▶ aérodynamique, aérostatique et principes du vol ;
- ▶ étude des aéronefs et des engins spatiaux ;
- ▶ navigation, réglementation, sécurité des vols ;
- ▶ histoire et culture de l'aéronautique et du spatial.

Cette formation est dispensée sous la responsabilité d'une personne titulaire du Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique (CAEA), au sein d'un éta-

blissement scolaire ou d'un aéroclub. Elle représente au minimum 40 heures d'enseignement théorique.

Un vol “ Découverte ” peut éventuellement être réalisé en partenariat avec une fédération aéronautique. L'examen national, annuel, se déroule au mois de mai.

L'épreuve dure 2h30 et consiste en un QCM de 100 questions (20 questions par partie). Les candidats ayant choisi une option facultative ont 30 minutes pour répondre à 20 questions supplémentaires traitant du sujet choisi. Les candidats obtenant une moyenne supérieure à 10/20 sont reçus.

Les origines du BIA remontent à 1937. Jean Zay, ministre de l'Éducation nationale, introduisait alors les “ loisirs dirigés ” dans l'enseignement du second degré. Cette initiative a en particulier donné naissance à un enseignement aéronautique. Ce dernier s'appuyait sur la pratique de l'aéromodélisme comme support d'expérimentations scientifiques et techniques. Cet enseignement spécialisé a survécu au conflit et à l'Occupation pour aboutir en 1945 à la création du Brevet Élémentaire des Sports Aériens.

Le BESA fut remplacé en 1968 par l'actuel Brevet d'Initiation Aéronautique. Depuis, des conventions successives, rapprochant l'Éducation nationale et l'Aviation civile d'abord, puis les fédérations aéronautiques, ont contribué au développement et au succès de cet enseignement.

Ainsi, les vols d'initiation à destination des candidats au BIA se sont généralisés pour apporter une touche “ pratique ” à la formation, et les aéroclubs via leurs formateurs, se sont impliqués dans la préparation théorique des élèves.



### En 2014, le BIA en statistiques :

- ▶ 10 269 candidats inscrits,
- ▶ 9570 candidats présents à l'examen,
- ▶ 7100 admis,
- ▶ 1269 établissements scolaires ou aéroclubs ayant inscrit des candidats à l'examen,
- ▶ Et 1004 candidats ayant choisi l'option vol à voile !

### Ainsi, sont abrogés :

- ▶ L'arrêté du 4 novembre 1999 modifiant le Brevet d'Initiation Aéronautique,
- ▶ L'arrêté du 4 novembre 1999 relatif au CAEA.

Notez que si votre association a signé une convention avec un établissement scolaire et qu'elle fait mention de ces arrêtés ou de la convention de 1999, il faudra les remplacer par les nouveaux.

### Les évolutions en 2015 ?

Suite à un « loupé » juridique concernant la COMIXA (COMmission MIXte Aéronautique), en charge entre autres choses du BIA, les textes officiels mentionnant le BIA et le CAEA sont devenus obsolètes. L'inertie du système et le travail ininterrompu des différents intervenants ont permis de maintenir les formations et les examens 5 années de plus. Cependant, il devenait urgent de redonner une existence juridique au BIA et au CAEA. Plusieurs réunions de représentants de l'Education nationale, de l'Aviation civile et des fédérations aéronautiques se sont donc tenues en 2014. Elles ont abouti à la rédaction de nouveaux arrêtés et convention, qui sont entrés en vigueur en remplacement des anciens textes dès leur publication au Journal Officiel le 19 février 2015.

### Concrètement, voici ce qui change

L'état d'esprit est le même, et les changements sont pour la plupart mineurs. Ainsi, il n'y a plus d'âge minimum pour passer l'examen, mais il est recommandé d'avoir au minimum un niveau de 3<sup>ème</sup>.

Les modalités de passage de l'examen restent identiques pour le BIA et des mentions sont introduites comme pour tous les examens de l'Education nationale. Notez que **la calculatrice n'est plus autorisée** le jour de l'épreuve, les questions étant rédigées de sorte à ce que le candidat puisse s'en passer.

# BIA : DU NOUVEAU POUR 2015

Les changements majeurs se situent au niveau du programme :

➡ **1. les titres des différentes parties changent, sans pour autant chambouler l'ancienne structure, et le contenu de chaque partie est précisé (cf. extrait du programme ci-contre) ;** ▶

➡ **2. les aérostats et le spatial retrouvent une place qu'ils avaient perdue ;**

➡ **3. la partie Histoire mettra moins l'accent sur une succession de dates ou de faits à apprendre. Elle introduit par contre une dimension supplémentaire : " Rapprocher les éléments de l'histoire aéronautique et spatiale des enjeux culturels, sociaux et économiques "**

➡ **4. les options facultatives disparaissent, à l'exception de l'anglais :** option la plus prisée puisque choisie par plus de la moitié des candidats tous les ans. De plus, elle est jugée la plus " utile " aux candidats dans l'optique d'une carrière aéronautique.

## 5 – Histoire et culture de l'aéronautique et du spatial

Compétences attendues	Savoirs associés	Niveau d'acquisition				Commentaires
		1	2	3	4	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Situer les étapes importantes de l'histoire aéronautique et spatiale</li> <li>Établir la relation entre les acteurs, les machines et les innovations scientifiques et technologiques de l'histoire aéronautique et spatiale</li> <li>Rapprocher les éléments de l'histoire aéronautique et spatiale des enjeux culturels, sociaux et économiques</li> </ul>	5.1 – (...)					(...)
	5.2 – (...)					(...)
	<b>5.3 – Les enjeux militaires et les évolutions de l'aéronautique et du spatial</b>					Le rapport de l'aviation à sa dimension militaire en temps de paix ou de guerre doit être tout particulièrement contextualisé, notamment en termes d'accélération des innovations et l'essor des industries.
	- Première guerre mondiale : les techniques et les hommes - Seconde guerre mondiale : le rôle décisif de l'avion et les innovations - Développement des lanceurs, la conquête spatiale - Automatismes (interface homme/machine, drone)					
	<b>5.4 – Les enjeux économiques et les évolutions de l'aéronautique et du spatial</b>					La dimension économique et industrielle de l'aviation et du spatial est une évidence qu'il faut savoir replacer dans une dimension historique. Il s'agit de faire le lien de manière élémentaire entre les différentes variables qui expliquent le développement aéronautique et spatial : innovations techniques, retombées civiles des avancées militaires, etc...
- Grandes étapes du développement de l'aviation commerciale - Place de l'industrie aéronautique et spatiale dans l'économie, la diversité des métiers - Grandes avancées scientifiques et innovations - Le spatial et extension de ses applications civiles (GPS, télécommunication)						
5.5 – (...)					(...)	

## 2015, année de transition

Les changements dans les programmes n'étant pas anodins, il nous a semblé indispensable de laisser aux formateurs le temps de se les approprier et d'adapter leur enseignement. Ainsi, même si cela n'est pas formalisé dans les textes, qui eux entreront en vigueur dès leur parution, **les sujets de la session 2015 ne porteront que sur les parties communes à l'ancien et au nouveau programme.**

Pas de panique donc, préparez vos candidats comme vous en avez l'habitude : ils ne seront pas surpris le jour de l'examen. Quant aux options, l'article 8 du nouvel arrêté sur le BIA officialise le **maintien du choix entre 6 disciplines, dont le vol à voile, pour la session 2015** uniquement. Les sujets des options ont été rédigés au niveau national et seront donc les mêmes dans toutes les académies.

## Et le CAEA ?

Du côté du CAEA, les changements sont plus marqués. Pour ceux qui sont déjà titulaires du précieux diplôme, rien à signaler : leur diplôme reste valide. En revanche, **les modalités pour l'obtenir ont évolué.**

L'examen se compose dorénavant d'une épreuve écrite d'admissibilité, suivie, en cas de succès, d'une épreuve orale d'admission.

## L'épreuve d'admissibilité

- ▶ Elle dure 3 heures ;
- ▶ Elle se compose des 100 QCM de l'épreuve du BIA plus 5 questions par partie (soit 125 questions au total) ;
- ▶ Le programme est le même que celui du BIA, avec cependant un niveau d'exigence un peu plus élevé sur les 5 questions spécifiques de chaque partie ;
- ▶ Le candidat doit obtenir une moyenne de 15/20 minimum pour être admissible.

## L'épreuve orale d'admission est en 2 parties

- ▶ 1<sup>ère</sup> partie : Présentation d'une séance d'enseignement préparant au BIA à partir d'un sujet proposé par le jury (60' de préparation et 30' de présentation) - Durant cette partie, le candidat peut disposer de tous documents, notes ou matériels personnels ;





- 2<sup>ème</sup> partie (durée 30') : Entretien avec le jury qui permet d'approfondir les points qu'il juge utiles. Il permet, en outre, d'apprécier la capacité du candidat à se représenter la diversité des conditions d'exercice et les obligations incombant à un enseignant responsable de la formation préparant au BIA.

Une note inférieure à 10/20 à l'une des parties de l'épreuve orale est éliminatoire.

**Un système de dispense a été mis en place pour tenir compte des qualifications éventuelles détenues par les candidats.**

Ainsi, un instructeur planeur (ITP ou ITV, FI ou FE dans le futur) est dispensé de l'épreuve d'admissibilité, tandis qu'un enseignant titulaire de l'Education nationale est dispensé de l'épreuve orale d'admission.

Concrètement, si vous souhaitez obtenir le CAEA, et quelle que soit votre situation, vous devez vous inscrire auprès de l'académie de votre résidence. Il vous sera alors demandé si vous possédez des qualifications donnant lieu à dispense, et le cas échéant, après contrôle de vos pièces justificatives, vous serez averti de la/des dispense(s) dont vous bénéficiez.

## Session 2015 les dates !



**Candidats au BIA et au CAEA :**  
inscriptions ouvertes du mercredi 18 février  
au mercredi 25 mars.

**Epreuve du BIA, et admissibilité pour le CAEA :**  
le mercredi 20 mai à 14h30.



**Ulrika Poirier**  
Secrétaire générale adjointe FFVV

**30<sup>th</sup> BERINGER 1985... ANNIVERSARY 2015**

**KIT ROUE et FREIN**

**1171€ ttc\*** pour **LS4 nouveau PEGASE ASW20**

**Gain en poids et en sécurité**

- roue TUBELESS
- freinage efficace
- anti-blocage de roue
- hydraulique sans maintenance

04 92 20 16 19  
sales@beringer-aero.com  
www.beringer-aero.com

Agréments:  
EASA Part 21G  
APDOA

**AERO**  
FRANCE

**made in respect**

\* à partir de

# HIER, AVEC UN GRAND H



Le LS1 et Jean Machpy, Le Mans-Tarbes en 1972



Le C 800, utilisé au club dans les années 70

➔ **L'aéroclub de la Sarthe, l'un des plus vieux aéroclubs de France, qui organise son premier meeting aérien en 1911 avec la participation de Roland Garros, a été créé en 1908, quelques jours avant l'exploit de Wilbur Wright qui tint l'air pendant 20 minutes le 12 août, puis pendant plus d'une heure le 21 septembre de cette même année, ceci, à quelques encablures, ou plutôt à moins d'un nautique de l'actuel aérodrome où sont implantées les "Ailes du Maine".**



L'aéroclub de la Sarthe, après la Première Guerre mondiale, retrouve une existence officielle en 1930 et accueille, en 1931, le tour de France des avions légers.

## En 1933

est construit un planeur, l'AVIA XI A, qui n'a pas survécu à son vol d'essai, il est remplacé par un SULKY lancé par un treuil Bollée pendant que les élèves de l'école des chemins de fer mettent en l'air, au sandow, un planeur de leur fabrication.

## 1939

voit la migration des activités aéronautiques, depuis le polygone de Pontlieu vers l'actuel terrain d'Arnage. Celui-ci sera le témoin du passage successif des pilotes réservistes français, des allemands et des américains !

## En 1945,

le terrain rendu à l'Aviation civile signe la renaissance de l'aéroclub de la Sarthe sous le nom des **Ailes du**

**Maine** regroupant les sections de vol moteur, de vol à voile, d'aéromodélisme et de parachutisme.

## En 1952,

la section vol à voile abandonne son treuil BOLLEE au profit de deux remorqueurs mis à disposition par le Service de la formation aéronautique (SFA). Parmi les records locaux, nous pouvons noter :

- 1950m d'altitude sur Emouchet en 1952 par Gérard Thuard
- 07h24 de vol sur Emouchet par Maurice Machpy
- 525 km Le Mans-Tarbes sur LS1 par Jean Machpy en 1972
- 500 km à but fixé par Bernard Metaye et Eric Lafont

Les Ailes du Maine connurent une période de prospérité jusqu'aux années 2000 avec un pic d'activité en 1995 et 2 366 heures de vol.

## En 1999,

les Ailes du Maine se scindèrent en trois associations distinctes - les Ailes

du Maine Avion, les Ailes du Maine Planeur et les Ailes du Maine Aéromodélisme - afin de simplifier une gestion devenue trop lourde.



Vue aérienne du terrain et d'une partie du circuit Bugatti, notre hangar près de la clôture en bas de la photo, le circuit, avec la ligne droite des stands, à droite. Le demi-camenbert est le musée des 24 Heures, en haut et au milieu, le pneu Dunlop après le " S ".

# COMME DANS HISTOIRE



Le buggy nous servant à tirer les planeurs et à remonter les câbles, conduisible par tous

## Aujourd'hui, avec un grand A comme Ailes du Maine

Après l'effervescence, le club est, aujourd'hui, une petite structure d'une trentaine d'adhérents mais disposant d'un parc aérien très honorable constitué de trois biplaces (ASK 21, Janus B, Marianne), de trois monoplaces (Astir et 2 Pegase) et d'un motoplaneur SF 25 D.



Notre motoplaneur SF 25D

Tous ces aéronefs, sauf le SF25 bien entendu, sont mis en l'air à l'aide d'un treuil au gaz SkyLaunch évolution 2, mis en service en 2012, 60 ans après le treuil Bollée ! Le club dispose, également, d'un retriever au gaz Sky-Launch, très bel outil dont la présence s'imposait du fait de la proximité de la route et du célèbre circuit Bugatti.



Le retriever, petit treuil servant à ramener le câble principal dès le largage du planeur

Tout ce beau matériel est abrité sous un hangar distant, malheureusement, de quelques kilomètres de notre clubhouse. Tous les membres du club sont bénévoles ; parmi eux, deux instructeurs et deux mécaniciens.

Les Ailes du Maine, outre les traditionnelles missions de formation au profit des jeunes et des moins jeunes, proposent différents vols d'initiation (VI) avec ses quatre pilotes habilités, des journées " Découverte " et toute activité compatible sur demande.

Le Mans, ville connue dans la France entière pour ses véritables rillettes, l'est également mondialement pour ses " 24 Heures ", qui se déroulent traditionnellement en juin de chaque année. Cette course mythique s'est déclinée en de nombreuses manifestations autour des sports mécaniques, du pilotage et du circuit Bugatti, avec hébergement en camping, hôtel ou gîte, la Sarthe étant l'un des départements français les mieux pourvus en ce domaine.

Ces activités posent parfois quelques difficultés à l'exercice de notre art, aussi, n'oubliez pas de consulter les NOTAM et autres AIP avant de nous rendre visite par la voie des airs.

**Les Ailes du Maine Planeur seront heureuses de vous aider, de vous renseigner et même de vous renvoyer sur les filets d'air lors de votre visite.**



## Contacts



Site Internet du club

📍 <http://lemansplaneurs.free.fr>

Email

📍 [lemansplaneurs@gmail.com](mailto:lemansplaneurs@gmail.com)

## Infos utiles /

ACO

📍 [www.lemans.org](http://www.lemans.org)

Syndicat d'initiative

📍 [www.lemans-tourisme.com](http://www.lemans-tourisme.com)



Notre ASK 21 " regelcoater " depuis l'été dernier

Le treuil SkyLaunch 2 et le Land Rover du club



# NOUVEAUX STAGES MÉTÉO EN PLAINE ET MONTAGNE EN 2015



➔ **La Commission météorologie FFVV a organisé début septembre 2014 un stage météo d'une semaine au CNVV à Saint-Auban. Son objectif était d'aider à la préparation météorologique d'une journée de vol à voile en vue d'en optimiser l'exploitation en vol. Une dizaine de pilotes ont participé à ce stage encadré par des experts comme Michel Charpentier, François Hersen et Alain Poulet. Un groupe de pilotes d'un comité régional également présent a pu profiter des échanges. Avec une belle arrière-saison, de beaux vols ont pu être préparés, réalisés puis analysés.**



Forte du succès rencontré, la Commission météorologie propose de reconduire ce stage cette année. A la version stage au CNVV de Saint-Auban qui permet des vols en montagne, s'ajoute une nouvelle version, stage en plaine en région Centre au club d'Orléans.

## Objectifs

Etude des conditions météorologiques du jour, afin de préparer et optimiser la journée de vol avec l'utilisation d'outils de prévisions météorologiques. Analyse des vols réalisés en débriefing du lendemain.

## Pour qui ?

Tous les pilotes "circuitiers" souhaitant optimiser les vols, les instructeurs cherchant à adapter les vols pour les élèves, les organisateurs de compétitions voulant mieux maîtriser les aléas météorologiques pour calibrer des épreuves...

## Comment ?

Un stage partagé au quotidien entre la préparation en matinée sur la base des informations météorologiques et des outils d'analyse afin de prévoir un circuit optimisé, et l'après-midi, la réa-

lisation du circuit en vol prévu. Le lendemain, un débriefing des conditions météorologiques rencontrées et des vols réalisés constitue une plateforme d'échanges privilégiés en présence des experts. Si un circuit type peut être proposé, chacun peut aussi se le définir pour tenir compte des différents types de planeurs utilisés.

Compte tenu de l'étude et de l'analyse des conditions météorologiques avec les outils actuels, chaque stagiaire doit disposer de son propre ordinateur.

## Encadrement par des experts

Plaine à Orléans :  
Michel Klich et François Hersen.

Montagne à Saint-Auban :  
Michel Charpentier et  
François Hersen.

## Vols

Possibles avec planeur particulier, planeur club, planeurs locaux du CNVV ou du club hôte. Pas de remorquage en plaine, mais treuil et autonome. Possibilité de vols en monoplace ou biplace.

## Dates des stages

Plaine en région Centre à Orléans :  
du 09 au 13 juin 2015.

Montagne à Saint-Auban :  
du 07 au 12 septembre 2015.

## Conditions et inscriptions

maximum de 10 participants :



Stage plaine :  
auprès du club hôte,  
Planeur Orléans,

📧 [planeurs.orleans@orange.fr](mailto:planeurs.orleans@orange.fr)



★ Stage montagne :  
auprès du CNVV,

📧 <http://cnvv.net/booking>

**Ghislaine Facon,**  
pour la Commission météorologie,  
qui vous souhaite de beaux vols.



# SOIRÉE DES CHAMPIONS CNOSF

21 JANVIER 2015



**Romain Vienne à l'honneur.**

Ce 21 janvier 2015, notre Champion du Monde voltige, catégorie Advanced, Monsieur Romain Vienne, a été honoré parmi 250 autres champions du Monde de beaucoup de disciplines sportives.



# STAGE POSITIONS INUSUELLES

23 - 25 JANVIER 2015



**Du 23 au 25 janvier 2015, le premier stage " Positions inusuelles " de l'année s'est tenu à Blois-le-Breuil. Organisé par Lucia Esteban-Loring, CTF Centre, ce stage regroupait une dizaine de participants, encadrés par Daniel Perciaux, le référent voltige.**



Le planeur prêté par le duo Jean-Claude Boulay et Georges Gonet est un Perkoz en version catégorie A, soit 17,50 mètres. Ce planeur s'est révélé très facile pour tous les participants quels que soient les exercices. Après cinq heures de salle et l'emploi de nombreux supports pédagogiques, les stagiaires ont tous réalisé deux vols grâce à l'utilisation de la piste en dur. Au programme : relecture des décrochages, vols aux grands angles, dérapages, virages engagés, autorotations, vrilles, sorties dos.

Puis, quinze jours plus tard, toujours pour la région Centre, à Bourges, un nouveau stage encadré par le référent voltige Alain Verneret.

Nous sommes plusieurs à encadrer ces stages, n'hésitez pas à me contacter afin que je vous dirige vers un intervenant Voltige.



Daniel Perciaux  
Président de la Commission voltige FFVV  
📧 [voltige@ffvv.org](mailto:voltige@ffvv.org)

## STAGE VOLTIGE



Le CNVV met en place des stages voltige tous niveaux au printemps et à l'automne. N'hésitez pas à vous rendre sur le nouveau site pour retrouver les informations.

📧 [cnvv.net](http://cnvv.net)



## CHAMPIONNATS DE FRANCE VOLTIGE

Les Championnats de France Voltige " Unlimited - Advanced et Espoirs " se dérouleront à Saintes-Thenas du mercredi 20 mai au lundi 25 mai 2015.

Rendez-vous sur le site des Planeurs de Saintonge

📧 [acsaintes.pagesperso-orange.fr/index\\_vav.htm](http://acsaintes.pagesperso-orange.fr/index_vav.htm)



# LES ÉVOLUTIONS DE LA NP4.1

## RÈGLEMENT DES COMPÉTITIONS FFV - ÉDITION 2015

# RÉPONDENT À 3 OBJECTIFS

### 1. Rendre les Championnats de France toujours plus accessibles

Tout pilote disposant d'un planeur plastique peut être compétitif chaque année dans un rendez-vous national.

### 2. Densifier la participation dans les classes par regroupement.

### 3. Faire des Championnats de France des compétitions de référence

servant de base à la constitution des équipes de France. La France vise la 1<sup>ère</sup> place au classement mondial des nations véliplanes.

La principale nouveauté porte sur la **possibilité de fusionner des classes en championnat de France**, ceci afin de permettre à tout planeur plastique d'être compétitif dans au moins un championnat de France et d'éviter de diluer les énergies déployées pour organiser ces rendez-vous.

► **Classes Libre et 18 m** sans handicap mais avec un classement spécifique pour les 18 m.

► **Classes Standard, 15 m et Biplaces 20 m** avec des handicaps ajustés, du Pégase ballasté à l'Arcus en passant par les Discus, LS6 ou Janus.



#### Nom de la compétition

#### Type de compétition

Chpt de France - Classes 18m et Libre	[CdF] Championnat de France
Chpt de France - Classe Std +15m +Biplace 20m	[CdF] Championnat de France
Chpt de France - Classe Club	[CdF] Championnat de France
Chpt de France Juniors	[CdF] Championnat de France
Coupe de France des Féminines	[Sélective] Compétition sélective
Chpt Régional Centre	[Sélective] Championnat (inter)régional Senior
Chpt Interrégional Nord-Est	[Sélective] Championnat (inter)régional Senior
Chpt Régional Rhône-Alpes	[Sélective] Championnat (inter)régional Senior
Chpt Interrégional Sud Ouest senior	[Sélective] Championnat (inter)régional Senior
Chpt Interrégional Nord/Pas de Calais - Picardie	[Sélective] Championnat (inter)régional Senior
Chpt Régional IDF - Les 8 Jours de Fontainebleau	[Sélective] Championnat (inter)régional Senior
Chpt Interrégional Grand Ouest - Seniors et Juniors	[Sélective] Championnat (inter)régional Senior et Junior
Chpt Interrégional Junior Sud-Ouest	[Sélective] Championnat (inter)régional Junior
Chpt Interrégional Junior Nord-Est	[Sélective] Championnat (inter)régional Junior
Chpt Interrégional Junior Centre et "Coupe des débutants"	[Sélective] Championnat (inter)régional Junior
Chpt Interrégional Junior Sud-Est	[Sélective] Championnat (inter)régional Junior

## COUPE JACQUES GOMY

➔ Avec 8 130 points, **Paul Castel (Chalons)** remporte la **Coupe Jacques Gomy 2014**, suivi de **Clément Corbille (Graulhet - 7 120 points)** devançant de 10 petites minutes, **Nicolas Garnier (Auch)**.

Au niveau du score cumulé par association, **Challes** et ses 47 jeunes pilotes frappent un grand coup avec 51 240 points. Le record détenu par **Beynes** depuis 1976 avec 63 802 points tient toujours, mais pour combien de temps ? **Graulhet** et **Chalons** complètent le podium, avec 26 650 et 24 673 points.



On notera avec plaisir une **progression de 33 % du nombre de clubs participants et de 171 % du nombre de jeunes pilotes inscrits**. Avec 129 pilotes classés, la Coupe 2014 revient au niveau de participation rencontré il y a 20 ans, lorsque les gagnants actuels n'étaient pas nés...

Rappelons que la participation à ce challenge est **gratuite et vise à encourager tout au long de la saison l'activité des jeunes pilotes entre le lâcher solo et les premiers vols sur la campagne**.



Le niveau d'inscription à ce jour dans l'ensemble des Championnats de France 2015 est très encourageant.

**Il reste encore quelques places.  
A vous de jouer !**

Tous les règlements & outils

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

Calendrier sportif FFVV

<http://ffvv.org/sportif-edito/calendrier-competitions>

**RETROUVEZ TOUTES  
LES INFORMATIONS  
SPORTIVES SUR**

<http://sport.ffvv.org>

Lieu	Classe(s)	Dates des épreuves
Buno-Bonnevaux	18m, Libre	du 23/05/2015 au 30/05/2015
Montluçon - Gueret	Std +15m +Biplace 20m	du 05/07/2015 au 11/07/2015
Rennes Saint-Sulpice	Club	du 18/07/2015 au 25/07/2015
Tours - Le Louroux	Club, Std +15m	du 15/08/2015 au 22/08/2015
Issoudun	Multiclasse	du 06/07/2015 au 13/07/2015
Bailleau	Multiclasse	du 09/05/2015 au 16/05/2015
Haguenau	Multiclasse	du 13/05/2015 au du 17/05/2015
Challes-les-Eaux	Multiclasse	du 14 au 17/05/2015 et du 23 au 25/05/2015
Auch	Multiclasse	du 24/05/2015 au 30/05/2015
Compiègne	Multiclasse	du 14 au 17/05/2015 et du 23 au 25/05/2015
Moret	Multiclasse, club	du 18/07/2015 au 25/07/2015
Fontenay-le-Comte	Multiclasse	du 01/08/2015 au 08/08/2015
Marmande	Multiclasse	du 11/07/2015 au 18/07/2015
Chalons - Ecury	Multiclasse	du 01/08/2015 au 08/08/2015
Orléans - Saint-Denis-de-l'Hôtel	Club	du 02/08/2014 au 08/08/2014
En cours de définition	Multiclasse	en cours de définition

Les résultats sont en grande partie automatisés pour les clubs utilisateurs de GiVaV, ce qui n'empêche pas les autres de participer avec les formulaires classiques.

Souhaitons que les clubs qui n'y jouent pas encore rejoignent la Coupe Jacques Gomy en 2015 !

Page Web dédiée à la Coupe Gomy (règlement, résultats)

<http://sportive.ffvv.org/coupe-jacques-gomy>

Classement individuel				
Place	Nom	Prénom	Association	Points
1	CASTEL	Paul	CHALONS-ECURY	8 317
2	CORBILLE	Clément	GRAULHET	7 120
3	GARNIER	Nicolas	AUCH	7 110
4	VIGOUREL	Yacine	GRAULHET	7 090
5	DELERUE	Ludivine	BEYNES	7 010
6	EYMARD-DUVERNAY	Philippe	CHALLES	6 811
7	FOLIN	Quentin	GRAULHET	5 730
8	QUINTIN	Charlélie	CHALONS-ECURY	4 906
9	MARTINACHE	Alexandre	CHALLES	3 829
10	CORBILLE	Hugo	GRAULHET	3 765

Classement par association			
Place	Association	Ville	Points
1	Centre Savoyard de Vol à Voile Alpin	CHALLES	51 240
2	Association Tarnaise de Vol à Voile	GRAULHET	26 650
3	Association Châlonnaise de Vol à Voile	CHALONS-ECURY	24 673
4	Association Sportive de Vol à Voile - Angers	ANGERS	14 721
5	Planeurs de Brocéliande	PLOERMEL	12 863
6	Centre Aéronautique de Beynes	BEYNES	10 768
7	Planeurs d'Ille et Vilaine	RENNES	9 073
8	Centre Vélivole d'Auch	AUCH	7 110
9	Planeur Club Atlantique	NANTES	5 100
10	Centre de Vol à Voile Roannais	ROANNES	3 942
11	Asso. Aéronautique Coulommiers-Meaux	MEAUX-COULOMMIERS	3 630
12	Aéro-club de Picardie-Amiens Métropole	AMIENS	1 077
Total			170 847

# ANIMATEURS SPORTIFS : COUP D'ENVOI !



Buno 31 janvier, découpage et collage dans la bonne humeur pour discuter de l'organisation sportive du club.

➔ **Les premières formations d'animateurs sportifs se sont déroulées en janvier à Nancy et Blois, lançant la saison avec Pierre Prudhomme et le duo Lucia Esteban / Tina Girard aux manettes.**

D'autres ont suivi à Lyon et Buno, et les premiers retours d'expérience indiquent une envie légitime d'aller encore plus loin que ce que les formateurs ont proposé, signe d'une envie de pratique d'un vol à voile dynamique dans les clubs.

Les instructeurs présents (ndlr : vous n'êtes pas obligé d'être instructeur pour participer à cette formation) envoient également un signe fort : leur volonté d'évoluer vers de l'accompagnement actif des pilotes qui veulent une pratique sportive, une sorte de coaching !

Des contenus complémentaires à la formation sont donc envisagés. Ces domaines seront abordés prochainement par les conseillers techniques lors de la phase d'accompagnement des animateurs sur le terrain.

Enfin, chaque animateur formé va pouvoir demander via son club à devenir commissaire sportif à la Fédération afin d'accompagner les pilotes qui préparent les badges FAI.



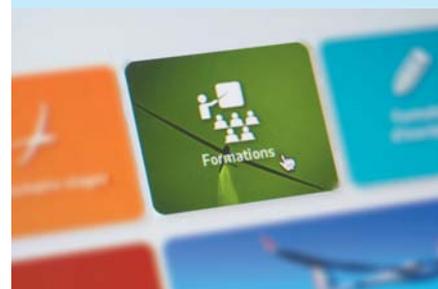
## + D'INFOS

auprès de Benjamin Néglaï :

📧 [benjamin.neglais@ffvv.org](mailto:benjamin.neglais@ffvv.org)

Retrouvez les détails sur le portail des formations :

🌐 [www.cnvv.net/formation](http://www.cnvv.net/formation)



**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](http://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](mailto:info@aerobache.com)  
Tél. Atelier : 04 95 21 83 15  
Portable : 06 09 95 12 40



Votre Pub  
ICI ?



Contactez  
Hervé ou Thierry  
07 88 49 20 52  
06 77 16 28 59  
[regieffvv@gmail.com](mailto:regieffvv@gmail.com)

# LE VOL À VOILE, UN PREMIER PAS DANS LA FORMATION DES PILOTES

➔ **Tous les élèves “ personnel navigant ” de l'École de l'air doivent dorénavant obtenir leur brevet de pilote de planeur. Une première phase obligatoire dans leur formation de pilote.**

Son fuselage blanc et ses ailes de 18 mètres d'envergure lui confèrent des allures d'albatros. Ses manœuvres aériennes, tout en délicatesse et légèreté, en font rêver plus d'un.

Habilement manœuvré par le pilote, le planeur évolue sans moteur dans les airs grâce à l'exploitation des courants aériens. Toujours présente au sein de l'Armée de l'air, cette discipline puise ses origines dans la volonté de pouvoir offrir à n'importe quel aviateur l'opportunité de toucher du doigt “ le fait aérien ”. Si cette pratique demeure accessible à ceux qui souhaitent s'y mesurer, elle connaît aussi une révolution majeure dans son emploi. Dorénavant, la pratique du vol à voile est une étape obligatoire dans la formation des élèves “ personnel navigant ” (PN) de l'École de l'air. Le planeur devient ainsi le premier aéronef sur lequel doivent s'initier les futurs pilotes de l'Armée de l'air. Vice versa, la formation de ces élèves-pilotes devient la priorité des quatre Centres Militaires Planeur (CMP) de l'Armée de l'air.

“ Depuis l'été 2013, tous les élèves PN en formation à Salon-de-Provence doivent décrocher leur brevet de pilote de planeur en parallèle à l'obtention de leur diplôme d'ingénieur ”, explique le lieutenant-colonel Éric Pintat, responsable de la section vol à voile à la Direction des Ressources Humaines de l'Armée de l'Air (DRHAA). Pendant trois ans, les jeunes officiers se formeront, à raison de trois stages par an, dans l'un des quatre CMP : Saintes, Romorantin, Salon-de-Provence ou Grenoble. Cette étape sera indispensable avant leur initiation sur aéronef motorisé, le Cirrus.

La formation des élèves comprend une partie théorique et une partie



pratique. “ Dans un premier temps, l'élève va réaliser des heures de vol sur des planeurs biplaces avec un instructeur diplômé ”, détaille l'adjudant François Marchal, instructeur au CMP de Saintes. “ L'élève pilote commence par s'imprégner des techniques de pilotage telles que le remorquage (le suivi de l'avion remorqueur), l'exploitation des courants aériens afin de rester en l'air ou encore le circuit final avec l'approche au sol ”. Cette première étape aboutit à un premier vol solo, un “ lâcher ”. En moyenne, il faut compter 25 heures de vol en double commande pour atteindre ce vol en solo. Mais à l'image du permis de conduire, l'instructeur pourra envisager plus ou moins d'heures de vol. “ Tout dépend de l'évolution de l'élève et de son investissement ”, ajoute-t-il. A posteriori, l'élève obtient son brevet de pilote de planeur après avoir réussi les examens théoriques et pratiques.

“ Le test théorique comprend 4 modules de 120 questions. L'élève valide son examen avec 75% de bonnes réponses, explique l'instructeur. Pour la partie pratique, l'élève doit tenir en solo une heure en vol et avoir réalisé une dizaine de posés ”. Les élèves précoces, rapidement détenteurs du brevet, continueront malgré tout d'être suivis attentivement par les instructeurs afin de conserver les bonnes pratiques.

Les avantages du vol à voile sont multiples. “ Cette discipline est bénéfique pour la suite de la formation des élèves sur aéronef motorisé ”, confie le

Colonel Pintat. “ En ayant moi-même pratiqué le planeur avant de commencer ma formation de pilote, j'avais déjà acquis des notions de pilotage qui m'ont permis de passer plus vite certaines étapes ”. Et qui dit moins d'heures sur les aéronefs motorisés dit une économie non négligeable. Côté élève, cette nouvelle pratique est vue d'un très bon œil. “ Nous sommes toujours ravis de partir au CMP ”, confie l'un des élèves. “ En l'espace d'une semaine, j'ai réalisé pas moins de 20 heures de vol ”, ajoute un autre futur pilote de l'Armée de l'air. “ Le planeur nous permet de faire ce qu'on aime : Voler. ” Côté instructeur, cette nouvelle approche ne peut être qu'une première étape décisive qu'il faut transmettre avec la plus grande attention. “ En planeur, une décision en vol doit être prise toutes les 7 secondes ”, explique l'adjudant-chef Didier Ritter, chef du CMP de Saintes.

“ Ces jeunes sont là pour apprendre. Nous avons certaines responsabilités vis-à-vis d'eux, car il ne faudrait surtout pas casser une carrière dans l'œuf ”, ajoute l'adjudant Marchal. Le CMP suit d'ailleurs attentivement les fiches de progression de chaque élève, ouvertes à Salon-de-Provence. Cette nouvelle approche semble la bienvenue à tout point de vue et redonne finalement ses lettres de noblesse à une discipline jusqu'alors peu reconnue.

**Lieutenant Alexandra Lesur-Tambute,**  
Journaliste SIRPA Air



AIR

AIRSPORTS ASSURANCES

GROUPE AIR COURTAGE

PLANEUR | MOTOPLANEUR | AVION REMORQUEUR

Votre Courtier d'Assurance spécialiste du Vol à Voile



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

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

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

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

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





# AIDES AUX JEUNES

**Jeunes pilotes ! Vous avez entre 14 et 25 ans (au moment des vols), vous êtes ressortissant de l'Union européenne (Zone Euro), cette information vous concerne.**

**Tout au long de votre formation, vous pouvez prétendre à des aides**

Au début de votre formation, une fois lâché (1<sup>er</sup> vol solo), vous bénéficierez de 150 €.

A l'obtention de votre brevet (BPP) 200 € de plus, et, si vous êtes titulaire du BIA, vous aurez une aide supplémentaire de 100 €.

Vous êtes maintenant pilote de planeur et vous allez vous perfectionner afin de pouvoir réaliser des performances.

A vos premiers 1000 km (cumulés entre 16 et 25 ans) sur la campagne, comme commandant de bord (seul à bord), inscrits à la Netcoupe, l'aide sera de 200 €.

Votre première participation à un interrégional junior, un régional ou un national (1 seule participation entre 16 et 25 ans) vous rapportera 200 €. Qui sait... vous deviendrez peut-être un grand champion !

Enfin, une enveloppe de 100 bourses de 100 €, destinées à favoriser la pratique au profit des jeunes les plus méritants, dévoués ou défavorisés, seront attribuées en fin d'année.

Bons vols.



**Valérie Vankeerberghen**

[valerie.vankeer@ffvv.org](mailto:valerie.vankeer@ffvv.org)



Michel Matei  
Club de Rennes

## PROCÉDURE

Faites votre demande auprès du responsable de votre club, il sera votre interlocuteur auprès de la FFVV.

Des justificatifs seront nécessaires, pensez à constituer votre dossier au plus vite.

Le versement de l'aide se fera par virement sur le compte du club, qui créditera ensuite votre compte pilote.

**N'attendez pas ! Les aides sont attribuées pour l'année en cours. La date limite est le 15 décembre.**

## JUSTIFICATIFS À FOURNIR

### Lâcher

Copie carte d'identité, page du carnet de vol où apparaît le lâcher.

### Brevet

Copie du diplôme du BPP ou licence de pilote de planeur.

### BIA

Copie du diplôme ou relevé de notes.

### 1 000 km

Copie écran des vols sur la Netcoupe.

### Championnat

Copie du classement général.

### Aide aux mérite

Lettre du président du club motivant la demande.



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

[info@ffvv.org](mailto:info@ffvv.org)



Jean-Christophe Clerc  
48 ans - breveté le 20/09/2014  
sur Alliance 34, formé par  
Sébastien Pelissier  
et Pierre Jambon à  
Angoulême.



Gilles Capdegelle  
51 ans - breveté le 18/10/2014  
sur Alliance 34, formé par  
Sébastien Pelissier, Pierre  
Jambon et Klaus Zeter  
à Angoulême.



Julien Belot  
16 ans - lâché le  
7/09/2014 sur Twin I,  
formé par Anne Hazera  
à Bordeaux.



Mathilde Kaddour  
15 ans - brevetée le  
20/12/2014 sur SF 28,  
formée par Pierre Ortet  
et Maxime Bonnissent  
à Bordeaux.



Claude Orlicki  
68 ans - breveté le  
8/09/2014 sur SN 34 et SF 25,  
formé par Anne Hazera et  
Maxime Bonnissent  
à Bordeaux.



Bernard Roget  
62 ans - lâché le  
30/10/2014 sur SN 34,  
formé par Philippe Gourgues  
à Bordeaux.



Axel de Rivoyre  
47 ans - breveté le  
16/07/2014 sur Twin I,  
formé par Anne Hazera  
à Bordeaux.



Marine Roussel  
15 ans - lâchée le  
31/10/2014 sur SN 34,  
formée par Maxime  
Bonnissent  
à Bordeaux.



Dorian Tibourcio  
15 ans - lâché le  
28/08/2014 sur SN 34,  
formé par Philippe Gourgues  
à Bordeaux.



Maxime Forte  
14 ans - lâché le  
1/11/2014 sur SN 34,  
formé par Philippe Gourgues  
à Bordeaux.



Lucie Leger  
14 ans - lâchée par  
Lionel Virely sur ASK 13  
le 14/10/2014  
à Chambéry.



Tatiana Houillot  
16 ans - lâchée par  
Jean-Pierre Roos sur  
ASK 13 le 19/08/2014  
à Chambéry.



Corentin Prunier  
15 ans - lâché sur ASK 13  
le 8/11/2014 par Jean-Michel  
Busschaert à Chambéry.



Christian Levasseur  
66 ans - lâché sur ASK 13  
le 16/09/2014 par Stéphane  
Esnault à Chambéry.



Antoine Monteillard  
21 ans, a été breveté  
le 2/07/2014 sur Twin III,  
formé par Albert de Kersauzon  
et Gilles Germoni  
à Chartres.



Edgard Lagorio  
15 ans, a été lâché  
le 5/08/2014 sur ASK 21,  
formé par Gilles Germoni  
à Chartres.



Thomas Salacroux  
15 ans, a été lâché  
le 1/09/2014 sur Twin III,  
formé par Albert De Kersauzon  
à Chartres.



Jérôme Le Borloch  
25 ans, a été breveté  
le 31/08/2014 sur ASK 21,  
formé par Philippe  
Guiré-Vaka à Chartres.



Théo Baudon-Roy  
19 ans, a été breveté  
le 5/08/2014 sur ASK 21,  
formé par Bruno Marcoult  
à Chartres.



Pierre Vareilles  
59 ans, a été breveté  
le 13/09/2014 sur Twin III,  
formé par Nicolas Lequeux  
et Gilles Germoni  
à Chartres.



Hugo Rebourg  
16 ans, a été breveté  
le 12/09/2014 sur Twin III,  
formé par Lucia Esteban et  
Serge Negri à Chartres.



Shana Wittock  
16 ans a été brevetée  
le 19/06/2014 sur ASK 13,  
formée par François Capelle  
à Fayence.



Anthony Tritter  
19 ans, a été breveté  
le 9/12/2014 sur ASK 13,  
formé par Régis Kuntz  
à Fayence.



Simone Terrando  
33 ans, a été breveté  
le 13/04/2014 sur ASK 13,  
formé par Sébastien Santo  
à Fayence.



Baptiste Sauvecanne  
17 ans, a été breveté  
le 12/08/2014 sur ASK 13,  
formé par Régis Kuntz  
à Fayence.



Antoine Ronk  
18 ans, a été breveté  
le 22/08/2014 sur ASK 21,  
formé par Grégory Hor  
à Fayence.



Gidéon Levingston  
56 ans, a été breveté  
le 3/07/2014 sur ASK 13,  
formé par Régis Kuntz  
à Fayence.



**Alexandre Lebland**  
16 ans, a été breveté  
le 19/08/2014 sur ASK 13,  
formé par Lucas Bottin  
à Fayence.



**Mathias Kowalski**  
27 ans, a été breveté  
le 18/04/2014 sur ASK 13,  
formé par Pierre-Marie  
Dauvergne à Fayence.



**Charles Huckel**  
66 ans, a été breveté  
le 20/06/2014 sur ASK 13,  
formé par François Capelle  
à Fayence.



**Paul Gouaut**  
25 ans, a été breveté  
le 20/05/2014 sur ASK 13,  
formé par Alain Bouchardon  
à Fayence.



**Robin Drevet**  
16 ans, a été breveté le 30/07/2014  
sur ASK 13, formé par Jean-Valéry Masset  
à Fayence.



**Antoine Descamps**  
16 ans, a été breveté  
le 8/08/2014 sur ASK 13,  
formé par Rémy Desbenoit  
à Fayence.



**Floriane Daures**  
18 ans, a été breveté  
le 29/08/2014 sur ASK 13,  
formée par François Capelle  
à Fayence.



**Raphaël Comte**  
17 ans, a été breveté  
le 1/07/2014 sur ASK 13,  
formé par Alain Bouchardon  
à Fayence.



**Romain Cocogne**  
16 ans, a été breveté  
le 29/04/2014 sur ASK 13,  
formé par François Capelle  
à Fayence.



**Myriam Ben Mariem**  
18 ans, a été brevetée  
le 7/03/2014 sur ASK 13,  
formée par Régis Kuntz  
à Fayence.



**François Basquin**  
67 ans, a été breveté  
le 24/10/2014 sur ASK 13,  
formé par Grégory Hor  
à Fayence.



**Alexandre Anzagh**  
16 ans, a été breveté  
le 23/07/2014 sur ASK 13,  
formé par Jean-Valéry Masset  
à Fayence.



**Olivier Ottmann**  
46 ans, a été breveté  
le 21/12/2014 sur Twin Astir II,  
formé par le chef pilote et les  
instructeurs d'Hagenau.



**Laurent Huck-Gerhardy**  
17 ans, a été lâché  
le 11/06/2014 sur Twin Astir II,  
formé par les instructeurs  
d'Hagenau.



**Pablo Jimenez**  
16 ans, a été breveté  
le 29/10/2014 sur G-103,  
formé par Gabriel Briffe  
et Pierre Boucher  
à La Llagonne.



**Jean-Marc Tessier**  
57 ans, a été breveté  
le 19/10/2014 sur Twin Astir II,  
formé par Pierre Boucher  
et Henri Madrenas  
à La Llagonne.



**Margaux Balaguer**  
15 ans, a été lâchée  
le 14/08/2014 sur Twin Astir,  
formée par Denis Calvet  
à La Llagonne.



**Yves de Quengo de Tonquedec**  
69 ans, a été breveté  
le 24/07/2014 sur ASK 21,  
formé par Daniel Monzat  
à Limoges.



**Nicolas Ragozzino**  
53 ans, a été lâché  
le 13/09/2014 sur GROB 103F,  
formé par Philippe Truffet  
à Limoges.



**Anne Carpenet**  
19 ans, a été brevetée  
le 28/08/2014 sur ASK 21,  
formée par Joël Pascaud  
à Limoges.



**Jean-Christophe Chartroule**  
44 ans, a été breveté  
le 27/10/2014 sur ASK 21,  
formé par Daniel Monzat et  
Joël Pascaud à Limoges.



**Aurélien Tabaraud**  
17 ans, a été lâché  
le 1/09/2014 sur ASK 21,  
formé par Joël Pascaud  
à Limoges.



**Jean-Pierre Henri**  
71 ans, a été lâché  
le 5/09/2014 sur Twin F,  
formé par Daniel Perciaux  
à Rennes.



**Louis-Marie Vorger**  
breveté le jour de ses 16 ans, le 29/08/2014  
sur Twin Astir II, formé par Christophe Holenweg  
et Christian Adamo à Rochecourbe.



**André Grimalt**  
71 ans, a été breveté  
le 16/08/2014  
sur Twin G103, formé  
par Adrien Jouvet et  
Patrick Saforcada à  
Toulouse.

# LE VOL ULTRA-LÉGER

## ULM REMORQUEUR

avec

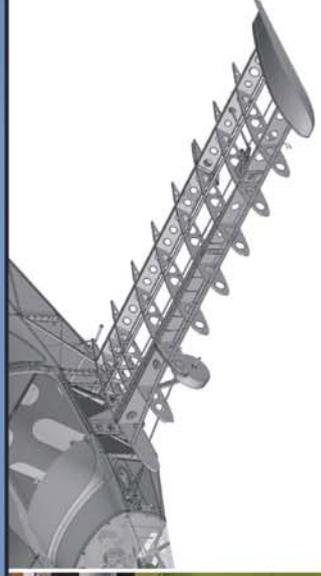
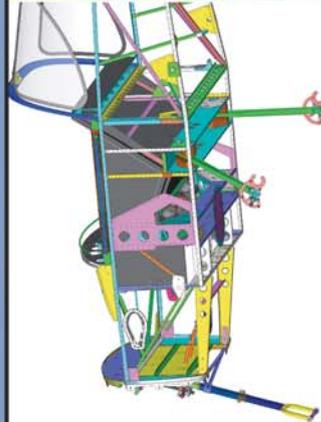
# LE SENSATION



### À partir de 66 000 € HT prêt à remorquer

79 200 € TTC

Prix mars 2015 susceptible de changement sans préavis



**Puissance.....**

**Silence.....**

**Sécurité.....**

**Rentabilité.....**



Tél. +33 (0)2 40 64 21 66 - Fax. +33 (0)2 40 64 15 22

contact@randkar.fr - www.randkar.fr



# ESPACE.

Sous traitant AIRBUS