

# CANARD DE VINON



**N°67**    **JANVIER 2010**

## **SOMMAIRE**

- |                       |                      |              |
|-----------------------|----------------------|--------------|
| • Le mot du Président | Bernard Guillemin    | pages 2 à 4  |
| • Championnats 2010   |                      | page 4       |
| • Extra-ordinaire     | J-François Pouzol    | pages 5 et 6 |
| Nouveau code sportif  | François-Louis Henry | page 7       |
| • INFOS CLUB          |                      | page 8       |

**ANNEXE**

**TARIFS 2010**

**Le conseil d'administration  
et le personnel de l'A.A.V.A.  
vous présentent  
leurs vœux les meilleurs pour 2010**

## LE MOT DU PRESIDENT

Les compteurs de l'année 2009 sont définitivement arrêtés en terme d'activité et la confirmation d'un total d'heures réalisé légèrement supérieur à l'année 2008 d'un peu plus de 400 heures, soit un total de 22 400 heures réalisées. L'activité club est en progression par rapport à 2008 de 750 heures et celle des stagiaires en diminution de 350 heures. Le total des heures de remorqué est en légère diminution de 65 heures pour un total de 650 heures, ce qui se traduit en terme de recettes par une perte d'environ 12.500 € sur le précédent exercice. Comme pour le constat de la fin de l'année 2008, l'année 2009 voit encore une progression de l'activité club des moins de 25 ans de 280 heures, soit un total de 1 950 heures. En 2007 cette même activité était de 1 115 heures. Un grand merci à nos bénévoles qui œuvrent pour le BIA et à notre encadrement qui confirme la politique engagée depuis quelques années envers les jeunes par le Conseil d'Administration de l'Association.

La politique tarifaire mise en place en 2008 et reconduite en 2009 pour un accès plus aisé des jeunes au lâché et au brevet porte ses fruits. L'utilisation de notre simulateur de vol permet de réduire encore plus les coûts de formation et l'existence de notre club house flambant neuf de deux années d'exploitation, un investissement nécessaire à l'ensemble des membres et réalisé grâce à notre niveau d'activité, confirme tout l'intérêt que nous avons eu à le construire.

Nous dépasserons cette année les 25 brevets de 2008, 26 en 2009. Nous sommes donc toujours dans les objectifs suite au contrat passé avec la FFVV dans le cadre du plan de relance (20 brevets par an pendant 5 ans). Au fur et à mesure, cette somme de 60.000 €, que certains veulent considérer comme un prêt (taux d'endettement de l'Association oblige) se transforme bien évidemment d'année en année en subvention, ce que nous avons affiché depuis le départ.

La coupe fédérale, ou plus précisément la Net Coupe fédérale, et ce malgré une météo

moyenne reste pour notre association une référence nationale. Nous sommes à 660 000 km (en 2007 nous avons réalisé 700 000 km). Le deuxième club, Bailleau, n'en compte que 245.000. Nous sommes également premier au "TOP 5" et bien ancrés à cette place. En ce qui concerne le classement à l'indice, nous sommes neuvième, le premier l'AVCASA (11 pilotes licenciés) et l'AAVA (372 pilotes licenciés). Pour le calcul de l'indice, ce nombre étant au dénominateur, nous n'avons donc aucune chance d'être premier à l'indice malgré notre niveau d'activité et nous devons nous y résigner.

Pour les finances, notre Trésorier sera en mesure de vous présenter un compte de résultat équilibré : une légère perte sur l'exploitation, largement compensée par des ventes de matériels suite à des renouvellements. Les comptes n'étant pas encore définitivement arrêtés (écritures de fin d'année) et approuvés par le Conseil d'Administration, je ne rentrerai pas dans les détails. Cette année encore, quelques investissements conséquents et plus particulièrement l'achat du DUO-DISCUS DR équipé de malonniers. Cet investissement, d'un coût final de 147 600 €, est financé à ce jour par la vente du DUO-DISCUS TF à hauteur de 55 000 €, par l'octroi de subventions confirmées à hauteur de 58 000 € (FNDS, Conseil Régional, FFVV, AGEFIPH, Caisse d'Épargne, Fondation MMA) et nos fonds propres pour un solde de 34 600 €, sachant que nous avons sollicité avec notre Trésorier diverses fondations orientées vers ce type de financement pour lesquelles nous attendons des réponses. Notre objectif final est de réduire au maximum la hauteur de nos fonds propres. Depuis le dernier Canard, le TWIN ASTIR KU est reparti dans son club d'origine, PUJAU, en échange de leur ASK 13 F-CECT.

Les tarifs 2010 ont été adoptés au dernier conseil d'administration. Les deux grandes innovations, comme vous pourrez le découvrir dans la feuille des tarifs, c'est le blocage de la facturation des heures planeurs à compter de la 4<sup>ème</sup> heure pour tous les planeurs et la réduction de 30% du prix du remorqué et 50% du prix de

l'heure planeur du 1<sup>er</sup> janvier au 28 février et du 15 octobre au 31 décembre. Les tarifs remorqués n'ont pas été augmentés.

Je vous demande de vous reporter au dernier Canard où je relatais toutes les informations importantes, tant sur le plan matériel, que des résultats de nos champions aux différents concours et de l'activités de nos salariés et bénévoles au sein de l'Association.

Le seul fait marquant depuis ce Canard, c'est l'organisation par Vincent BRAIBANT, du repas de fin saison que nous avons associé au baptême de notre atelier mécanique du nom de Robert GILLET dit "Papy" en présence de ses deux fils. Nous étions une centaine et nous avons eu le plaisir d'accueillir Monsieur le Maire de Vinon, Claude CHEYLAN, pour l'inauguration de la plaque commémorative et l'apéritif qui précédait le repas.

Comme vous le savez, nous organisons pour la deuxième fois consécutive les Championnats de France en 2010, classes Libre, 15 mètres et standard, en mai ; ce choix est confirmé par celui de l'année dernière qui a vu notre activité de mai presque tripler. Régis sera le Directeur de la compétition pendant les 7 jours du concours. Il fait bien évidemment appel, comme l'année dernière, aux bénévoles pour cette organisation. Si vous êtes intéressés pour donner de votre temps ou bien participer comme concurrent, il attend votre candidature.

Donc, toujours pas de CMVVM cette année en juillet, l'activité vol vous est toujours entièrement réservée.

Je terminerai ce mot pour vous donner les options prises en terme de masse salariale par le dernier Conseil d'Administration. Notre souci premier est de stopper son augmentation, voir la diminuer. La nouvelle organisation sera effective et entérinée lors de notre prochain Conseil d'Administration du 16 janvier prochain, à savoir :

Régis KUNTZ

**Chef de Centre** (responsable par délégation du Président du management des salariés, du suivi des dossiers internes (accueil stagiaires,

animations, atelier, infrastructures, camping, piscine) des dossiers externes (DGAC, FFVV, collectivités,...)

Antoine SERRES

**Chef Pilote** (responsable de la sécurité des vols, de leur mise en œuvre (briefing, répartition, progression campagne, machines, etc.)

Philippe BUART

**Instructeur** (mars, avril et de Juillet à septembre)

Lauréna MEI et Laure LA ROCCA

**Secrétariat**

Guillaume VIAL et Eric DELUY

**Atelier mécanique** en ce qui concerne Eric, son embauche sera définitive après l'obtention de sa licence instructeur en mars.

Nathalie SAUSIN

**Entretien locaux**

Le Conseil d'Administration s'est fixé un objectif plafond de 250 000 € pour cette masse salariale, sachant que des économies peuvent être encore possibles à court terme eu égard à certaines modifications pouvant intervenir sur le statut de l'aérodrome de Vinon et permettre ainsi un financement externe d'une partie de notre masse salariale. Je pourrai vous en dire plus lors de notre prochaine Assemblée Générale dont la date sera fixée lors de notre prochain Conseil.

Vous avez pu remarquer que notre ami Philippe BUART sera parmi nous sur une période plus longue et fera office de troisième instructeur. Le quatrième instructeur CDD est donc pour le moment supprimé. Le Conseil d'Administration a choisi cette option dans la perspective de motiver et d'impliquer d'une manière plus constructive les moniteurs bénévoles désireux de donner de leur temps à l'Association. Pour ceux-ci, je les invite à prendre contact sans tarder avec le Chef Pilote Antoine SERRES pour lui apporter tout le soutien dont il aura besoin à l'organisation des vols de la saison qui arrive.

Je suis convaincu, grâce avec la participation positive de tous, que cette nouvelle organisation portera ses fruits, tant vis-à-vis de la sécurité des

vols, que du plaisir que chacun aura de venir voler et enfin, c'est là bien le but, de réduire nos coûts.

et que tous ensembles nous continuions à œuvrer pour la cause commune, notre Association.

Il ne me reste plus qu'à vous souhaiter à vous et à vos proches tous mes vœux de bonheur et de bonne santé pour cette nouvelle année 2010. Qu'elle voit l'aboutissement de tous nos projets

**Amicalement**

**Bernard GUILLEMIN**

## **CHAMPIONNATS 2010 A VINON**

Pas de C.M.V.V.M. en 2010 car la F.F.V.V. confie à l'association l'organisation des

### **Championnats de France classes Standard, 15 M, et Libre.**

**Calendrier : Entraînement possible les 13 et 14 mai 2010**

**Accueil et briefing d'arrivée le 14 mai**

**Epreuves du 15 au 22 mai**

**Repas de clôture et remise des prix les 22 et 23 mai**

**Directeur de la compétition : Régis Kuntz**

**Inscriptions, informations, documents téléchargeables actuellement sur le site :**

<http://www.soaringspot.com/cdf2010>

**Organisation :**

***Compétences et disponibilités nécessaires sont très diverses. Il y a du travail avant et pendant les championnats. Votre aide est attendue :***

- |              |   |
|--------------|---|
| AVANT pour - | Préparer des câbles de remorquage                               |
|              | - Rechercher des sponsors et des lots                           |
|              | - Préparer le plotage des pistes                                |
|              | - Mettre en place la salle de briefing                          |
|              | - Installer l'informatique, le PC vache, ...                    |
|              | - Vérifier les infrastructures piscine et camping               |
| PENDANT pour | - Accrocher les câbles en piste                                 |
|              | - Pesée, planche de vol, GIR                                    |
|              | - PC vache, réception des loggers, ...                          |
|              | - Communication (presse, photos ...)                            |
|              | - Journal du championnat  |
|              | - Plotage du matin  |
|              | - Logistique générale (salle briefing, piscine, sanitaires ...) |
|              | - Repas de fin de championnat et remise des prix                |

Et tout ranger le 23 mai après la remise des prix.

***La grande majorité de ces tâches n'empêchent pas de voler chaque jour après le lancer de l'épreuve !***

***Inscrivez-vous auprès de Régis.***

L'histoire se passe à Vinon, fin 82 ou début 83.

Ce jour là, l'aspect du ciel et le vent très faible laissent peu d'espoir sur la valeur d'éventuelles ascendances. Toutefois, la forme particulière d'un petit nuage à haute altitude m'incite à demander à mon remorqueur d'amener mon Twin vers le pont de Manosque, juste « pour voir ». Et, à mesure que l'on monte et qu'on s'éloigne vers le Nord Est, ça « bloblotte » un peu, puis vers 1200 QNH, tout redevient calme et le vario affiche un taux de montée bien supérieur à celui constaté en remorqué en air calme. Serait-on en laminaire ? Largage et constat immédiat qu'il reste quelque chose d'exploitable.

J'informe le starter et les 2 ou 3 planeurs prêts au départ qu'il faut venir là et je reçois en retour la demande suivante : « penses-tu qu'on peut envoyer le remorqueur de la région parisienne avec l'oxy et un baro pour son gain de 3000 ? »

Le vent faible et la facilité de cette ondulette inespérée m'engagent à répondre par l'affirmative et quelques temps après j'entends sur la radio le décollage de l'Astir IF.

Grands coups d'aérofreins pour descendre récupérer le « poussin » et lui assurer l'accrochage. Pas de problème, à 1200 m le ressaut est bien là et nous montons régulièrement. Vers 3500 m je lui dis de se préparer à prendre l'oxy et de continuer la grimpe jusqu'à assurer son gain, puis de redescendre en dessous de 4000 m (en ce temps là les règlements européens n'avaient pas encore inventé le FL 115 !) pour économiser l'oxy.

Quant à moi, n'ayant pas d'oxy à bord, je file prospecter vers le Lubéron.

Tout se passe idéalement ; l'astir annonce qu'il a fait son gain largement et qu'il est en descente.

Une paire d'heures plus tard, l'après-midi hivernale s'achève tranquillement, sauf ... que pendant qu'on déséquipe le Twin, un appel jaillit du starter : « Hé, les gars, l'Astir n'est plus qu'à 1800 m et il dit qu'il est perdu ! ».

Branle-bas de combat et questions fébriles pour essayer de comprendre, et la stupéfaction de constater que l'astir qui passe 1500 m en descente régulière doit être au sud de la Ste Victoire, pas loin de la cheminée de Gardanne, et le soir tombe ! Rapidement un avion décolle pour essayer de le localiser et éventuellement de lui trouver un champ posable. Le contact radio avec l'Astir est perdu, seul l'avion peut relayer les messages. Arrivé sur la zone, il signale l'Astir posé sans casse ni pour le pilote ni pour le planeur et précise qu'il fait fissa pour rentrer vu que la nuit tombe vitesse grand V.

A ce moment, dopé par la poussée d'adrénaline et la colère après ces « pilotes de plaine » (de surcroît parisien, moi qui suit un fervent supporter de l'OM), je lâche sur la fréquence la remarque la plus fielleuse qui me traverse l'esprit (citation non garantie mais très proche) :

« Je croyais que tous les Mongolitos de la région parisienne se retrouvaient au Parc des Princes. Bon, maintenant je sais qu'il y en a au moins un qui fait du vol à voile ».

Le lendemain, après vérification et remontage du planeur, qui n'avait pas souffert de cette vache inopinée, nous voilà réunis pour débriefer le coupable.

Le « coupable », c'était Robert Gillet, pas encore surnommé Papy à l'AAVA. Il semblait porter sur ses épaules tout le poids de l'humiliation et de la honte suite à sa bévue de la veille. Il devait être tellement convaincu que son avenir vélicole à Vinon était compromis qu'il en oubliait même

de maigréer. Finalement, l'homme n'avait rien d'un kamikaze et ayant spontanément reconnu ses erreurs, nous prenons la seule décision pertinente : le Sieur Gillet aura droit à un briefing complet sur l'onde et effectuera à la première occasion un vol en conditions ondulatoires avec un instructeur.

Après tout, n'aurait-on pas dû commencer par cela malgré les 40 ans d'expérience aéronautiques du pilote en question ?

Le futur Papy redresse la tête et sort du bureau ragaillardi, puis en passant la porte il me tire la manche et dit en grommelant comme à son habitude : « Eh, Johnny, tu sais quoi ? Ben, le mongolito, qui va pas au parc des Princes, il t'emm... ! »

Bien des mois plus tard, après avoir fait plus ample connaissance, Papy m'a confié que, contrairement à moi, qui du stater ne recevait plus ses messages, il avait continué à entendre tout ce qui se disait depuis le starter.

De cette histoire rocambolesque, j'ai retenu deux choses :

- Que quelle que soit l'expérience présumée d'un pilote, on ne peut se permettre de l'envoyer faire un vol particulier sans, au moins' un briefing préalable, sinon un vol en double.

- Que les ondes radios ont parfois de telles facéties qu'il vaut mieux, quelle que soit la colère ou le soulagement, ne pas se lâcher impunément et tenir sa langue plutôt que de se faire ensuite clouer le bec.

Je vous raconterai d'autres épisodes de la carrière véli-vole de Papy à Vinon.

Amitiés aéronautiques à tous,

*Jean-François Pouzol  
Dit Johnny*



*Coucher de soleil à Vinon le 24 octobre 2009*

*Jour du baptême de l'atelier « Robert Gillet »*

## NOUVEAU CODE SPORTIF



Le nouveau code sportif vélivole de la FAI est en vigueur depuis le 1er octobre 2009.

Le document en anglais et sa traduction en français sont disponibles sur le site officiel de l'IGC:

[http://www.fai.org/gliding/sporting\\_code](http://www.fai.org/gliding/sporting_code)

La traduction et divers documents y afférents sont également consultables sur le site de la Commission Sportive de la FFVV : <http://sportive.ffvv.org/>

L'édition 2009 a été profondément remaniée pour actualiser le déroulement des épreuves de badge et des records. **L'esprit qui a guidé cette nouvelle rédaction est bien illustré par les trois changements notables ci-dessous :**

### 1. Les conditions d'homologation

Les appareils photographiques ne sont plus acceptés. Par contre, des "enregistreurs GPS simples", agréés par la FFVV (comme les FLARM), peuvent maintenant être utilisés pour valider les distances d'argent et d'or.

### 2. L'arrivée libre (ou vache virtuelle)

Toutes les performances de distance, sauf celles à but fixé ou en circuit déclaré, peuvent désormais se terminer par une arrivée libre ou vache virtuelle, c'est à dire un relevé de l'enregistrement choisi après le vol. (à noter que cette avancée résulte d'une initiative des représentants français à l'IGC).

Pour réussir sa distance d'argent, il suffit désormais de s'éloigner à plus de 50 km de son point de largage.

### 3. La zone d'observation

Le "passage" d'un jalon (point de départ, point de virage ou point d'arrivée) est validé par le survol de son quadrant d'observation, le cercle d'observation n'étant utilisable que pour les points de virage. Le quadrant devient donc la zone d'observation préférentielle pour laquelle devraient être réglés tous les loggers du club. Et quand le quadrant d'un point de virage a été manqué, ce jalon peut encore être validé s'il a été approché à moins de 500 m.

Ce nouveau Code Sportif Vélivole, s'il n'a pas été autant simplifié et clarifié que le souhaitent initialement ses Rédacteurs, n'en est pas moins en sensible progrès sur le précédent et devrait constituer une aide efficace à la diffusion des nouvelles règles du jeu vélivole.

*François-Louis HENRY*

**MICHOU CARTRY A L'HONNEUR**

Le service des sports de Manosque et Pierre Moreels ont proposé pour la médaille de la Jeunesse et des Sports, sans qu'elle le sache, Michelle Cartry.

Cette médaille est la reconnaissance de son engagement bénévole comme instructeur planeur et voltige, comme remorqueur, vice-présidente de l'Entente Provence Manosque Vol à Voile, et surtout la mise en place du BIA au lycée Esclangon avec ses 3 compères il y a 8 ans.

Chaque année, les résultats sont là et une belle équipe de jeunes brevetés "D" "E" "F" vient rajeunir le club.

*Jean-Michel Richard*

\*\*\*

**HOMMAGE A EDOUARD.**

Edouard Holassian nous a quittés.

Passionné d'aviation, il se destinait à sa pratique professionnelle.

Pour franchir les premiers pas, Edouard s'est inscrit à l'AAVA en août dernier.

Le vol à voile lui était indispensable.

Charmant, discret, Edouard participait avec ferveur à notre activité.

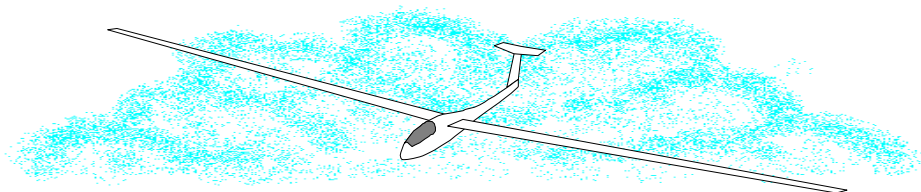
Hélas, en octobre 2009, à l'âge de 19 ans, un brutal accident interrompait son rêve.

Edouard, nous ne te rencontrerons plus. Mais nous t'imaginons évoluer dans l'immensité du ciel, ce ciel que sans cesse fixait ton regard.

A ses parents, madame Catherine Lenoir, monsieur Holassian, Charlotte sa petite amie, sa famille et ses proches, nous présentons nos condoléances émues.

*Jean Marie*

\*\*\*



*Prochain canard en avril 2010.*

*Merci de m'envoyer des articles ou des petites infos, des dessins...*

*avant le 1<sup>er</sup> mars 2010.*

*Marie Bonnefon*