

CANARD DE VINON



N° 72 *SEPTEMBRE 2011*

SOMMAIRE

• Le mot du Président	Bernard Guillemin	pages 2 à 4
• Retour d'expérience	Régis Kuntz	page 5
• Hypoxie		pages 6 à 7
• Un peu d'oxygène	Laurent Thomas	page 8
• Planning des visites	Guigui	page 9
• Puimoisson et Marcoux		Page 10
• Championnats		page 11
• INFOS CLUB		page 12



LE MOT DU PRESIDENT

A cette époque de l'année, nous avons coutume de considérer que la saison véli-vole se termine. Le mois de septembre 2011 a perdu 700 heures par rapport au mois de septembre 2010. Le début octobre semble prometteur puisque à ce jour nous avons atteint l'activité totale du mois d'octobre 2010. En termes d'activité, l'année 2011 sera sensiblement équivalente à 2010, avec une légère baisse (- 5 %) des heures de vol totales (essentiellement due à une baisse d'activité des propriétaires stagiaires et une faible participation aux Championnats de France et à la CMVVM) et une augmentation sensible de l'activité club (+ 11%). Une activité remorqués en nette progression avec une augmentation de plus de 100 heures de vol cette année. Le nombre de mouvements est passé de 7.473 sur toute l'année 2010 à 7.502 à fin septembre 2011 (en prévision pour fin 2011, 8.000 mvts).

Nous constatons pour la troisième année consécutive une augmentation de l'activité des jeunes avec 1.881 heures à fin 2010 et 2.043 heures à fin septembre 2011.

Malgré ces chiffres encourageant sur notre activité purement club, force est de constater que nous avons perdu 100 inscriptions cette année avec 270 membres qui ont volé en 2010 non réinscrits en 2011, 140 nouveaux inscrits et 30 membres ayant repris une activité véli-vole arrêtée avant 2010.

En ce qui concerne la coupe fédérale, notre Association caracole toujours en haut du classement à plus de 420.000 points du deuxième. Nous avons dépassé les 850.000 km, du jamais vu à Vinon.

En terme d'activité d'école de début, de BPP et de lâcher campagne, vous avez pu suivre,

comme les années précédentes, les informations données au fur et à mesure par Régis sur le yahoo-groupe sous la rubrique « tableau d'honneur ». Nous avons battu encore des records en termes d'épreuves et autres lâchés campagne. Nous maintenons ainsi notre feuille de route pour être en phase avec les objectifs du dossier « plan de relance » que nous avons signé avec la F.F.V.V.. En effet notre objectif à minima était de 17 BPP cette année et nous avons atteint à ce jour les 20.

Nous avons reconduit cette année pour la troisième édition, l'organisation du stage ASAF sur trois semaines. Ce dernier est une totale réussite pour chaque partie. Tous ces jeunes ont mis de l'ambiance pendant tout l'été. Mais ce stage a failli mal commencer et nous avons frôlé la catastrophe, car Roxane PATAT, originaire de la région de Perpignan, s'est retrouvée plaquée au sol par le bord d'attaque de l'aile droite d'un planeur au tout début du décollage. Un traumatisme crânien et quelques jours en observation à la clinique Clairval à Marseille où j'ai pu rencontrer sa maman. Roxane sera parmi nous pour le prochain stage 2012.

Hormis l'accident de Roxane, nous n'avons à ce jour cette année rien de bien grave à déplorer en casse et qui surtout ne nous a pas obligé de mobiliser les fonds ANEPVV comme les années précédentes.

Les remorqueurs ont tourné normalement sans problème majeur de fonctionnement et leur coût d'entretien s'en est ressenti à la baisse.

En matière d'investissements, comme nous l'avions annoncé à la dernière A.G., 2011 est une année très sobre, puisque le chiffre de 30.000 € ne sera pas dépassé, dont une subvention d'investissement du Syndicat Mixte du Pays du Verdon de 10.000 € pour l'aménagement de bandes de roulement (camping et accès 28 auxiliaire).

Comme je vous l'annonçais plus haut, nous avons organisé les Championnats de France 18m et biplaces couplés à notre CMVVM. La participation fut décevante et, grâce aux planeurs basés à Vinon, nous avons pu valider ce championnat. En effet, la pléthore de championnats, aussi bien en France qu'en Europe disperse beaucoup trop les candidats aux concours vol à voile.

L'année prochaine, nous organiserons le pré Européen couplé au Championnat de France 2012 pour la classe « standard - 15m ». Les dates sont arrêtées : du samedi 2 juin au samedi 9 juin 2012 avec une semaine d'entraînement pour tous les compétiteurs intéressés.

Bravo aux Vinonnais José JAIME pour sa première place en classe 15m, à Didier HAUSS champion de France 2011 en classe 18m et Gilles Navas pour sa deuxième place, Ludovic HIRTZ deuxième et Hermann MOLLER troisième au championnat de France classe biplace et Dimitry BOROVYK pour sa première place en classe libre. Anne DUCAROUGE a pour sa part été 2^{ème} aux championnats du monde féminin en Suède.

Mais aussi un grand bravo à Antoine LUCAS qui est Champion de France Juniors classe A ex aequo et Romain BRAIBANT qui a décroché la 4^{ème} place aux Championnats de France Classe Club et Juniors.

L'automne approche et le programme des visites annuelles des planeurs se met en place. Un premier pégase va déjà sortir de l'atelier.

Guillaume VIAL rentre de vacances le 11 octobre et sera à votre disposition pour encadrer les bénévoles désireux d'apporter leur contribution à l'entretien annuel du parc.

Habituellement le Canard de fin d'année permettait de faire le bilan complet de l'année passée, sur le plan de l'activité, des finances et du personnel. Cette année et eu égard aux objectifs que le Conseil d'Administration s'était fixé :

- **maintien de la masse salariale 2010**
- **maîtrise des charges extérieures**
- **réajustement des prévisions de recettes en modifiant le plafond des forfaits heures**
- **introduction d'un complément frais de gestion par membre**
- **mise en place de la promotion de nos stages campagne et perfo.**
- **gel de nos investissements 2011**

Il était entendu que l'évolution de notre activité et par conséquent celle de nos comptes serait suivie au mois le mois et que la fin de l'année ne serait pas une étape pour envisager, si nécessaire, des redressements éventuels de cap, mais bien au contraire qu'à fin août, où l'activité et les tendances à venir sont pratiquement connues, nous ferions une projection de bilan en fin d'année.

Nous constatons que le chiffre d'affaire sera légèrement supérieur à celui de 2010, mais sans produit exceptionnel (vente de deux remorqueurs en 2010). Les charges externes sont maîtrisées, la masse salariale est en légère hausse par rapport aux prévisions (+ 15.000 €).

Le prévisionnel de notre Trésorier en terme de recettes est déficitaire de 20.000 €.

Il nous manquera donc 35.000 € en fin d'année et par conséquent notre courbe d'un retour à l'équilibre ne s'infléchira toujours pas.

Comme il est maintenant impossible de jouer sur les recettes, et cette année a été une bonne année, le Conseil d'Administration, comme il l'avait envisagé en début de saison si cela s'avérait nécessaire, a décidé de jouer sur le levier « masse salariale », seule alternative possible.

Une procédure de licenciement économique collective a donc été décidée et tous les détails de cette décision est à votre disposition dans le procès verbal du CA du 10 septembre 2011 approuvé par CA du 1er octobre 2011 en ligne sur le site de l'Association.

La procédure étant en cours, je me contenterai de vous informer que les trois salariés concernés sont Régis KUNTZ, Laure LA ROCCA et Nathalie SAUSIN.

Pour un Président responsable, ces moments sont toujours difficiles et désagréables. Arriver à faire la part des choses entre l'intérêt individuel et collectif n'est pas une mince affaire et l'expliquer encore moins. Heureusement des solutions peuvent encore exister et restons toujours optimistes.

Sans vouloir remettre en cause la compétence de chacun, je tiens à remercier tous nos salariés sans exception pour le travail accompli, parfois dans des conditions particulières et difficiles, parfois au vu et au su des membres, mais le plus souvent dans l'ombre et la discrétion, le travail se fait, pourquoi s'en plaindre.

Nous allons donc restructurer notre masse salariale de sorte que nous allons solliciter davantage nos membres bénévoles car c'est nécessairement une des clefs de la continuité de notre Association. Je remercie bien vivement tous ceux qui nous ont aidé jusqu'à ce jour et plus particulièrement ceux qui ont œuvré pour la réussite de nos différentes manifestations.

Enfin je vous donne rendez-vous à notre A.G.E. et à la soirée de fin de saison qui suivra le 22 octobre prochain.

Bons derniers vols 2011 à toutes et à tous.

Bernard GUILLEMIN



RETOUR D'EXPERIENCE

Le samedi 10 septembre 2011, lors du montage d'un Pégase en vue d'une exposition sur la place du village, le bénévole assurant l'exposition constate un blocage des commandes en procédant aux essais après montage (Pégase C101 à branchement automatique).

Le démontage du baquet permet de mettre en évidence la cause du blocage. Il s'agit du petit capuchon jaune permettant de fermer un sachet de compote à boire (Cf. image jointe).

Selon toute vraisemblance, ce petit capuchon était déjà dans le planeur depuis un certain temps...., il a bougé lors du démontage ou du montage du planeur pour venir dans une position amenant à bloquer les commandes.

Origine probable : Un pilote a laissé

tomber ce capuchon dans le puits de manche après avoir pris sa collation en vol et n'a pas mesuré les conséquences que cela pouvait entraîner....

Fort heureusement, le blocage a eu lieu au sol. Il aurait pu avoir lieu en vol, y compris pour le pilote qui a dégusté cette compote !!!



Enseignements :

- ***Pilotes ! Prendre une petite collation ou se désaltérer en vol n'est pas interdit, c'est même vivement conseillé.***
- ***Cependant, vous devez être vigilant et ne rien laisser traîner dans la cabine, voire ne rien laisser s'égarer dans le puits de manche....***
- ***Si c'est le cas, signalez-le en rentrant de vol. Cet objet doit être impérativement retrouvé avant le prochain vol.***

Régis Kuntz

LES DANGERS DE L'HYPOXIE

Gaston TISSANDIER, passionné de Physique autant que de Chimie, était convaincu que l'on ne ferait progresser la Météorologie qu'en observant les phénomènes à grande hauteur. Il résolut donc de s'élever dans les airs et d'y porter ses investigations. Cela fut le début des ascensions qui rendirent bien vite son nom populaire.

Le **16 août 1868**, il fit avec Jules Duruof sa première ascension en ballon, et, profitant des courants contraires superposés, il manœuvra de façon à montrer que souvent on pourrait obtenir une sorte de direction naturelle des ballons.

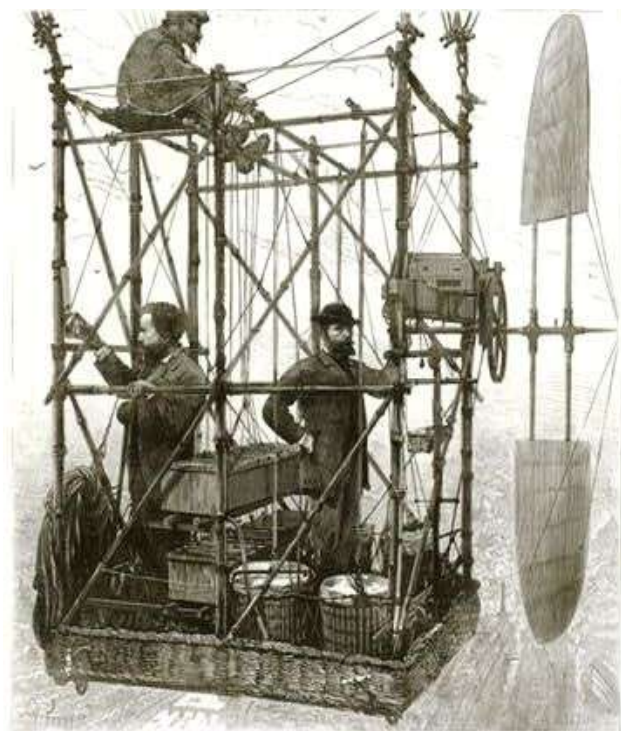
Après la guerre, il prépare et accomplit, avec son frère Albert, l'ascension de longue durée du ballon le Zénith, de Paris (décollage de l'usine à gaz de La Villette) à Lanton, près d'Arcachon (Gironde), voyage qui a lieu les **23 et 24 mars 1875**, au cours duquel ils battent le record de durée, avec **22 h 40 min.**

Le **15 avril 1875**, Gaston Tissandier accompagne les aéronautes Joseph Croce-Spinelli et Théodore Sivel lors de la seconde tentative de montée au-delà de 7 300 mètres d'altitude. La lettre de Paul Bert qui les avertissait de la nécessité d'emporter des réserves d'oxygène plus importantes ne leur parvient pas à temps. Les trois hommes s'évanouissent, le Zénith s'écrase au sol à Ciron dans l'Indre. Seul Tissandier, qui parvient à reprendre connaissance lors de la descente, échappe à la mort.

Il raconte :

« Vers 7500 mètres, l'état d'engourdissement où l'on se trouve est extraordinaire. Le corps et l'esprit s'affaiblissent peu à peu graduellement, insensiblement, sans qu'on en ait

conscience. On éprouve une joie intérieure, et comme un effet de rayonnement de lumière qui vous inonde. On devient indifférent, on en pense plus à la situation périlleuse ni au danger, on monte et on est heureux de monter.... Je veux m'écrier « nous sommes à 8000 mètres » mais ma langue est comme paralysée. Tout à coup, je ferme les yeux et je tombe inerte, perdant absolument le souvenir. »



En 1881, à l'Exposition d'électricité, Gaston et Albert Tissandier contribuent au premier modèle de ballon dirigeable mû par l'électricité (vol non habité en intérieur). L'ascension du premier aérostat dirigeable électrique a lieu le **8 octobre 1883**.

Sites encyclo.voila.fr

Les pilotes de planeur volent souvent plusieurs heures à altitude élevée (entre 1 500 et 3 500 m) dans une atmosphère turbulente et sous une verrière surchauffée. L'hypoxie s'ajoute alors à la fatigue et à la déshydratation et leurs performances mentales s'en trouvent affectées.

Le comportement induit par l'hypoxie évoque une intoxication alcoolique : euphorie, altération du jugement, troubles de la mémoire.

On constate également une augmentation des fréquences cardiaques et respiratoires.

Altitude (ft)	Signes cliniques
4500	début des manifestations pour les individus atteints d'insuffisance respiratoire ou de pathologies cardiaques
12000 (Max ULM)	maux de tête, fatigue
18000	maux de tête, somnolence, perturbations visuelles, troubles du comportement, perte de coordination
22000	palpitations, hyperventilation, collapsus, perte de conscience
25000	convulsions, collapsus

signes cliniques de l'hypoxie en fonction de l'altitude

Au delà de 12000 ft

il est nécessaire de pressuriser l'avion
ou d'utiliser un masque à oxygène.

Cela fait maintenant quelques années que nous portons une attention toute particulière à notre installation d'oxygène et à sa sécurisation pour la mise en œuvre du chargement des bouteilles individuelles et des utilisateurs. Cette sécurisation passe principalement par l'analyse de la réglementation la plus adaptée à notre secteur d'activité et à la mise aux normes du matériel que nous détenons et utilisons.

L'équation est certes difficile, car nous n'appartenons de manière précise à aucune règle. Ni l'oxygénothérapie réservée aux services de secours et médicaux, ni à l'oxygène aéronautique, ni au transport, le secteur d'appartenance le plus proche serait celui régissant les bouteilles de plongée sachant toutefois que les bouteilles que nous détenons n'appartiennent pas à la réglementation française. En toutes causes et quelque soit la réglementation à appliquer nous devons nous soumettre et appliquer les règles élémentaires de bon sens régissant les appareils sous pression et gaz dangereux qui impose que les récipients et dispositifs de gonflage soient adaptés et conformes à la réglementation et aux gaz mis en œuvre c'est-à-dire vérifiés et éprouvés périodiquement, possédant des organes de sécurité et mis en œuvre par du personnel qualifié et informé des risques encourus.

Nous avons depuis 2004 essayé de répondre à ces obligations en faisant ***l'acquisition de bouteilles neuves adaptées à notre besoin, et en équipant notre installation d'organes***

de sécurité adaptés à la pression de gonflage de nos bouteilles.

Malheureusement, au même titre qu'il soit difficile de répondre totalement à la réglementation, il est aussi difficile de répondre à toutes les demandes de tous et de toutes les installations fixes et mobiles de nos superbes oiseaux. ***Nous réalisons actuellement un nouveau poste de chargement fixe, adapté au gonflage des dispositifs mobiles et offrant prochainement la possibilité de gonfler les installations fixes des planeurs sous toute réserve que les bouteilles qui seront gonflées soient en cours de validité.***

Nous ne sommes pas sans savoir que la manipulation de l'oxygène requière des précautions très particulières même si les vieilles habitudes montrent qu'il n'y a jamais eu de problème. Tout manquement à certaines règles de base fera qu'un jour et de façon certaine, un incident ou accident surviendra. Faisons tout pour que ce jour n'arrive pas.

Nous faisons de notre mieux pour que cette installation soit aussi rapidement que possible disponible, sachant que les aménagements sont en cours de réalisation. ***Afin de satisfaire les demandes, avec l'autorisation du Président et après reprise d'une fuite, l'actuel bloc de gonflage sera remis provisoirement en service en attendant la nouvelle installation.***

Laurent Thomas

PLANNING ENTRETIEN DU MATERIEL 2011 - 2012

Pour les bonnes volontés (nécessaires), voici le planning des visites cette année, susceptible d'évoluer cependant.

	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin
1		1	1	1	1	1	1	1	1	1
2		2	2	2	2	2	2	2	2	2
3		3	3	3	3	3	3	3	3	3
4		4	4	4	4	4	4	4	4	4
5		5	5	5	5	5	5	5	5	5
6		6	6	6	6	6	6	6	6	6
7		7	7	7	7	7	7	7	7	7
8		8	8	8	8	8	8	8	8	8
9		9	9	9	9	9	9	9	9	9
10		10	10	10	10	10	10	10	10	10
11		11	11	11	11	11	11	11	11	11
12		12	12	12	12	12	12	12	12	12
13		13	13	13	13	13	13	13	13	13
14		14	14	14	14	14	14	14	14	14
15		15	15	15	15	15	15	15	15	15
16		16	16	16	16	16	16	16	16	16
17		17	17	17	17	17	17	17	17	17
18		18	18	18	18	18	18	18	18	18
19		19	19	19	19	19	19	19	19	19
20		20	20	20	20	20	20	20	20	20
21		21	21	21	21	21	21	21	21	21
22		22	22	22	22	22	22	22	22	22
23		23	23	23	23	23	23	23	23	23
24		24	24	24	24	24	24	24	24	24
25		25	25	25	25	25	25	25	25	25
26		26	26	26	26	26	26	26	26	26
27		27	27	27	27	27	27	27	27	27
28		28	28	28	28	28	28	28	28	28
29		29	29	29	29	29	29	29	29	29
30		30	30	30	30	30	30	30	30	30
31		31	31	31	31	31	31	31	31	31

GO - KV = GV
EH - MF = ID

CT = entoilage Fuselage
AX = gelcoat profond

VA - SQ
Janvier - Février

TL = Verrière
Verrière - GO - VT - TA - MF.
Q2 = entoilage gouvernes

USAGE DES PISTES A PUIMOISSON

Consignes Locales (source : JPM)

Il y a deux bandes bitumées :

La 08 / 26 Nord, la plus large et la plus longue

La 08/26 nord doit être laissée libre pour tout besoin de décollage et d'atterrissage. On n'y stationne donc pas, même pour des actions vitales ou un point fixe, et on n'y met donc pas de planeur en attente de décollage.

La 08 / 26 Sud, la plus étroite et la plus courte

La 08/26 sud est utilisée pour le remorquage, et on y aligne les planeurs en attente de décollage en file en 26. S'il y en a trop, on les met côté sud en dehors de la piste.

Avec cette disposition, les planeurs basés se posent en général en 26 nord et dégagent au nord vers leurs remorques ou point d'amarrage. Les atterros se font aussi en 08 nord, quand des remorques sont parquées côté sud près du seuil 26 sud, ou pour pouvoir redécoller en 26 en se posant long, ou pour les remorqueurs entre deux remorqués... Mais il faut toujours dégager l'axe au plus tard en fin de roulage pour laisser la bande libre.

Tous les décollages se font en 26 nord pour toutes les machines autonomes. Préparatifs, actions vitales, points fixes, sont faits à l'extérieur des limites de la piste (marques blanches) en herbe et côté nord (en retrait du taxiway bitumé). Seuls les remorqueurs font ça en général côté sud, à l'extérieur, où ils sont d'ailleurs très souvent stationnés.

Naturellement, tout ceci suppose des conditions locales disons "habituelles", c'est-à-dire vent faible de secteur compris entre sud et ouest-nord-ouest.



AIRE DE SECURITE DE MARCOUX

Sur la limite nord de la piste, des piquets métalliques de 2 m de haut ont été plantés par le voisin. En conséquence, tout atterrissage vers le sud doit se faire avec passage au seuil nord de la piste à au moins 3 m du sol.

CHAMPIONNATS 2011

QUELQUES RESULTATS

Championnat du Monde Féminin 2011 - Arboga (Suède)

Classe 15m : Anne Ducarouge (2ème)

Classe Club : Aude Grangeray (8ème)

Championnat de France Classe Club à ISSOUDUN :

Romain BRAIBANT (-25) : 4ème

Championnats de France 18 M et Biplace à Vinon

18 M

1. **Didier HAUSS** FRA / Vinon
 2. **Gilles NAVAS** FRA / Vinon
- HC **A. DARLINGTON** GBR / Lasham

Biplace

1. **Pierre LEMAIRE** FRA / CNVV
2. **Ludovic HIRTZ** FRA / Vinon
3. **Hermann MOLLER** NL / Vinon

CMVVM à Vinon

Classe Open

1. **Dmytry BOROVIK** UKR / Vinon
2. **Michael PAUL** GER / Offenbach Reinheim
3. **Jürgen WENZEL** GER /

15 M

1. **José JAIME** BEL / Verviers
2. **Jan OMSELS** GER / Brüggem
3. **Thomas SÜTTERLIN** SUI / SG Dittingen



Anne Ducarouge



Didier Hauss

Le repas de fin de saison se déroulera, sous la forme d'un buffet,

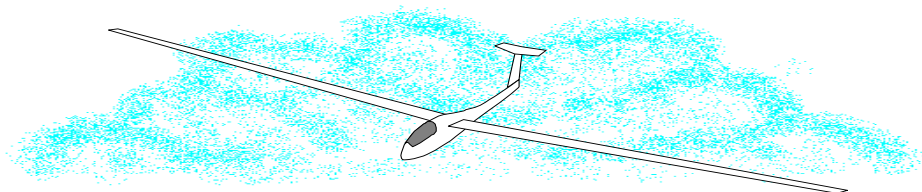
le samedi 22 Octobre

*dans l'atelier de l'AAVA
après l'Assemblée Générale Extraordinaire.*

Les frais d'inscription au buffet sont de 20€.

Les inscriptions doivent parvenir au secrétariat de l'AAVA avant le samedi 15 Octobre.

Nous espérons vous voir nombreux, et à l'Assemblée Générale, et au buffet qui, si il clôt la saison d'été, ouvre aussi celle d'hiver !



Prochain canard en décembre 2011.

*Merci de m'envoyer des articles ou des petites infos, des dessins...
avant le 15 novembre 2011.*

Marie Bonnefon