

MOT DU PRESIDENT

Une érosion importante du nombre de ses adhérents touche cette année la FFVL. Les licences en étant le revenu principal, des économies sont déjà engagées et les budgets vont en conséquence être revus à la baisse.

Une fédération forte est nécessaire pour organiser et surtout représenter et défendre le Vol Libre, face à de fortes pressions de la part, par exemple de l'aviation commerciale en pleine restructuration. Une fédération forte s'est avant tout des adhérents en nombre.

Prendre sa cotisation à la FFVL, c'est un aussi un acte militant visant à pérenniser l'activité. Bien sûr on peut voler sans, en particulier en étant adhérent du CAF. Pourtant depuis très longtemps les responsables des sports aériens du club alpin l'ont bien compris et encouragent ses membres à prendre la licence FFVL en complètement.

Bien sûr l'effort individuel est aussi financier, mais peut-être est-ce le moment de marquer son attachement au vol libre en cotisant aux deux fédérations FFVL et CAF, comme le font de nombreux membres de notre club, reflet de cet assemblage fructueux.

Remi

REUNION

Un aperçu du parapente à LA REUNION, par notre envoyé spécial Pierre-André, Ardennais exilé, qui a pris la plume pour nous raconter le parapente sur l'île.

En chiffre tout d'abord : 700 licenciés dans 10 club, 25 professionnels parapente, biplaceurs surtout, 10 sociétés pro pour faire voler, 5 écoles parapentes forment 100 à 200 nouveaux parapentistes. 10000 (et plus) biplaces sur l'année sont faits par les pros et un peu par les



biplaceurs associatifs. 35 compétiteurs régionaux et une organisation regroupant les énergies, les clubs, la ligue (LVLR), le CROC VL qui obtient en 2003 la finale de la coupe du monde, le championnat de France 2005.

Sur l'île, 10 décollages, 3 principaux sur la côte sous le vent, à l'ouest de île. Le décollage des COLIMACONS stade de décollage unique dans son genre, préparé pour la coupe du monde, dans les cirques déco montagne à 2200m le MAÏDO, à 3070 le Piton des Neiges, à 2500 m le rempart près du volcan de la Fournaise

CONDITIONS DE VOL

Vol possible 300 jours par an, et plus, pas de saison contre indiquée, sauf pendant un cyclone.

Température moyenne entre 20 et 34 °, donc vol en short et chemise sauf pour les grands vols, et en montagne, bien sur.

Le matin , vol balistique sur les reliefs on peut faire 2000m de dénivelé, mais toujours à 100 m du sol, descente le long de la pente , A partir de 10 h30 et plus vol avec thermiques, petits, teigneux, couchés, avec confluences, vent de retour, et utilisation des ravines, grosses falaises faites par les rivières et torrents en crus. Les plafonds en place des 10 h nous obligent à cheminer bas et court surtout, pour transiter .

On assimile nos cross à des petits vols de plaine.

En moyenne un bon plafond se situe vers 1000m et un exceptionnel se situe à 1400m

On vole donc en permanence sous le vent, protégé du relief avec souvent peu de gain sous les pieds, puisque les plafonds viennent coller à la pente du relief.

Par contre les arrivées, et atterro en bord d'océan, près du lagon sont magiques du point de vue spectacle.

L'année dernière des biplaceurs sont passés au dessus de baleines et baleineaux, dans le lagon de ST LEU.

Dans l'ensemble, les vols sont très agréables, faciles pour débutants, plus techniques ensuite pour faire mieux ou plus.

Le niveau de pratique reste moyen tant la pratique facile ne permet pas de progresser.

Il faut se forcer et s'engager mentalement sur les hauts reliefs et en compétition pour aller plus loin.

L'activité est très connue et médiatisée sur l'île, ST LEU étant la ville du parapente et du surf.

L'office du tourisme compte beaucoup sur le parapente et les activités de plein air puisque l'on peut pratiquer toute l'année dans des décors hors du commun.

Les hébergements sont nombreux faciles et proches des zones de vol.

Je pense que tout de même, le niveau de pratique est stable, les pilotes des ALPES restant le top du top.

Nos conditions de vols sont trop liés au relief et non à la météo presque sans effet sur nos différents vols.

PROGRESSION

Depuis mon arrivée en août 2000, j'ai globalement fait plus de 400 vols et 400 heures en l'air.

On vole quasiment tous les jours, quand on peut, le matin, le soir, et la journée pour les thermiques.

L'île, un volcan, sur l'eau, permet de voler avec un dénivelé très intéressant depuis que les voiles ont des finesses suffisantes pour suivre les reliefs.

J'avais 100 vols, fait 3 cross de 5, 7, et 20 Km, dans nos ARDENNES, fait un stage progression dans les ALPES, mais appris à voler grâce au gens du club, Gilles, Xavier, les Malos, et Remi évidemment.

Il me fallut un an pour réussir à faire du cross ici tant les conditions sont aléatoires, et vraiment différentes.

Pendant cette première année de vols sur 3 décos principaux, Dos d'Ane, Colimaçons, et Bellemène, je faisais des vols de 20 à 60 minutes, essayant de comprendre l'aérodynamisme très fine du secteur sous le vent de la cote ouest.

J'ai changé d'aile, suis passé sous une GIN BONNANZA, (presque Gilles Bonazza, bizarre bizarre) me mis 2 fois dans les arbres, (dont une fois en faisant un retour pente avec la chance de m'en sortir indemne)

Je me mis à faire de la compète régionale, et fis tous les stages FFVL possibles ici. Grâce à CORTELLA je fis mon premier cross de 20 bornes, une veille de compète, un déclic se fit. Je commençais à progresser lentement sur nos parcours SNCF, de st LEU essentielle-ment.

Sous Xérès ma 2e année de vol, fut beaucoup plus riche en perfor-

mance, je bouclai une manche de 35 Km, fit un grand cross de 33 Km vers le grand sud, en stage avec MATHURIN entraîneur de l'équipe de France delta.

Depuis 2003, j'ai racheté une Boom d'occase, suspentes normales, fait plein de vols de 1 à 2 h 30, mais toujours en local, 10 à 22 Km de distance.

Mes vitesses de vols restent très faibles 10 à 12 Km heure, tant il faut à tout prix rester au plafond pour éviter le tas.

Ma moyenne horaire est de 1 heure par vol.

En octobre 2003, juste après la finale de coupe du monde organisée ici, et des vacances à MADAGASCAR, je vole, soit sous une Valluna montagne, soit sous un bolide de compète Firebird, la Tribute suspendée fin de notre copain et ami, Gros-Nez.

Évidemment, sous la voile montagne, je fais des vols plaisirs superbes et agréables, sous la Tribute, je m'engage dans des manches avec l'objectif de taquiner les meilleurs du classement Réunion.

J'arrive au mieux de mon classement à faire 7^{ème} au général, 4^{ème} d'une manche rase-motte de 25 km sur 35 à faire.

Après 3 années de compète B, et 400 vols, voila ou j'en suis en mai juin 2004.

Avant les FRANCE à Chamonix, un gros vrac très très très chanceux 2 vrilles à plat à toute berzingue suivi d'une gamelle dans une cour privée.

Je suis indemne avec une chance inouïe. Je peux aller à CHAMONIX, personne ici mieux classé que moi, ne veux se déplacer Je décide de faire la compète avec la Valluna et de retrouver nos potes Ardennais exilés en montagne.

Une semaine exaltante, difficile par les conditions, géniale par la participation à une telle rencontre, mais surtout de vivre une semaine avec 3 potes dont la séparation géographique n'a rien changée à l'esprit d'amitié sincère qui nous unis.

Je reconnais que depuis, rien n'est pareil, je souhaite revoler dans Les Alpes, les conditions sont vraiment autres. J'ai rangé la Tribute au placard, plus de risque à prendre.

Je remets en cause ma motivation, mes objectifs, mes choix.

En 2005, après les 3 dernières manches de la saison, après la sélective coupe du monde de novembre 2004, ici, je vais devoir réfléchir et prendre des décisions.

Pierre André

LE PETIT DOSSIER « XC ».

Le plaisir, ces sensations, ces sentiments agréables, ces contentements ou ces satisfactions, ne constituent peut-être pas la grande finalité d'une vie mais contribuent à la rendre plus facile et plus joyeuse. Dans notre cas, il semblerait que la pratique de l' « XC » soit source d'un grand plaisir, de grandes satisfactions. Afin de partager, de décupler ces moments de bonheur, je vous propose une petite méthode (sans prétention aucune et bien aidé par quelques revues spécialisées...). N'y voyez pas là un altruisme forcené, j'y trouverais moi aussi mon compte...

« X » pour les traversées en tous sens de notre terrain de jeu (« cross » symbolisé par un X en anglais) et « C » pour la campagne, la carte qui défile sous nos pieds (« country »). L'approche du vol de plaine sera d'abord **technique** et ensuite plus **tactique**. Ce petit dossier pourra être complété, amélioré voir corrigé... grâce à nos nouvelles expériences... Les perfs sont bien entendues considérées comme des sources de plaisir, non pas en soi mais pour les paysages survolés, les sensations vécues... et puis demandez à ceux qui prétendent le contraire : « pourquoi ont-ils une mine si triste et désabusée, lorsque vous rentrez de vos promenades ??? »

Les techniques du vol de plaine.

Nous passerons volontairement sur les techniques de base qui doivent être maîtrisées grâce à de nombreuses heures de tenue de voile au sol et de nombreux ploufs (déco face et dos voile, à ne pas oublier, positionnement dans l'espace, PTU, atterro précis et sûrs...). La météo est bien entendue prépondérante, on peut noter que sur les dix plus beaux vols de France, huit ont été réalisés avec du vent de nord-est... ne négligeons pas pour autant les autres orientations, mais à l'évidence...

Le **thermique** (Aérial n°34).

Les formes d'ascendances sont très variées et toutes particulières. Le jeu consiste donc à recentrer et optimiser sans cesse la bulle afin de mieux monter et si possible de ne pas vraquer !!! Le vent incline très souvent l'ascendance en plaine. Nous pouvons jongler entre un pilotage réactif et volontaire pour noyauter les bulles et un pilotage plus souple mais tout aussi précis, pour travailler une colonne.

La faible réserve de vitesse de notre aéronef, doit nous inciter à rester vigilant vis à vis du vent. Les conditions thermiques à propre-

ment parler, sont très très rarement trop forte en plaine (rien à voir avec la montagne), c'est l'association thermodynamique qui peut rendre les turbulences plus soutenues. A nous donc de trouver le bon compromis. C'est principalement aux sensations, au son du vario que l'on recentre une bulle. La partie sous le vent du thermique étant turbulente nous rechercherons plutôt au vent. Pour enrayer efficacement, calez-vous main intérieure au virage, au taux de chute mini pas plus et extérieure quelques centimètres au-dessus. Le reste à la sellette, à plat puis je me penche à l'intérieure si le thermique diminue, légèrement à l'extérieure si je me rapproche du noyau afin de suivre le thermique même couché. L'objectif n'est pas de décrocher ou de faire une vrille à plat, mais d'optimiser la montée !!! La présence d'autres ailes est un énorme avantage, pour matérialiser, décaler, retrouver un thermique, à condition d'enrouler dans le même sens et de se placer en vis-à-vis des autres voiles. La priorité revenant à l'aile au-dessous si elle vous rejoint.

Pour gérer son altitude, il nous convient de diviser notre gain en trois parties. Imaginons par exemple un gain de 1200 m.

Dans le **tiers bas**, de la planète à 400 m, c'est la zone critique, on cherche les terrains « chauds » propices au déclenchements au vent ou un site relais exposé au thermodynamique, en volant lentement et en prospectant méticuleusement. L'avantage du site relais, c'est que l'on peu attendre le thermique dans la dynamique du site. Si je pars de Volmerange j'arrive bas sur la plaine de Létanne, je peu rattraper le coteau remonter et prospecter de nouveau sur la plaine devant ou si l'altitude est suffisante (rouleaux) derrière mais bien au-dessus des cultures sous le vent. Gardons toujours un œil sur une vache possible du fait de l'altitude peu élevée. En basse couche OBTENEZ !!! Les buses, nuées d'hirondelles, une fumée qui part à plat et soudainement se redresse...

Dans le **tiers moyen**, de 400 à 800 m, nous pouvons toujours observer le sol mais c'est le ciel qui devient plus intéressant (cums, barbules...). Au sol, les zones sous le vent pourront être survolées sans risque. Le cheminement sera plus rapide qu'en basse couche, nous veillerons toutefois à ne pas redescendre. Il est nécessaire de voler vite, et voler vite c'est avant tout savoir ralentir au bon moment. Si t'es posé c'est trop tard !!! Et surtout en plaine du zéro ça ne se né-

glige pas !!!

Dans le **tiers supérieur**, de 800 à 1200 m, au plafond et pas avant, « OUF !!! » nous y voilà enfin, souriez, appréciez le paysage... quelques secondes et c'est reparti, il est temps de mettre en pratique la stratégie mûrement réfléchie durant la montée. Suivre un cap repéré à l'avance (boussole) sous une rue ou avec la meilleur vitesse vent arrière pour optimiser sa finesse sol...

Pas de plaisir, de satisfaction, sans un petit effort qui pourra cependant être soulagé par une approche plus tactique du vol.

Progresser et se faire plaisir grâce au vol en patrouille. (volez ! n°79)

Loin d'un esprit de compétition égocentrique, c'est une émulation intelligente et conviviale qui prévaut, qui décuple le potentiel et le plaisir du vol vécu et partagé en direct.

L'avantage est de mettre en commun une masse d'information, rapportée par les pilotes (2 à 6) constituant la patrouille. L'émulation créée par la proximité constante de ces partenaires implique que l'on veut grimper aussi bien, optimiser les transitions et surtout motive à abandonner moins vite qu'en « solo ». Le coté sécurisé de ce vol est aussi à prendre en compte. Pour les excités de la gâchette qui se précipitent et se retrouvent vite... posés, le vol en patrouille incite à la temporisation.

Enfin l'aspect essentiel du vol en patrouille réside dans le plaisir de l'expérience partagée, la joie commune engendrée par un circuit réussi, alors que le pilote solitaire restera seul avec sa satisfaction. Même une vache sera mieux vécue à plusieurs, dans la mesure où les plaisirs du vol resteront prépondérants.

Tout le monde n'est cependant pas apte au vol de groupe, tous les caractères ne peuvent pas s'associer avec succès. Persister à penser que son propre avis est forcément le meilleur ne fonctionne pas. Nos propres intérêts doivent passer au second plan pour que chacun puisse compter à 100% sur l'autre. Si déstabilisé par un



point bas, un coéquipier n'arrive plus à monter correctement et envisage d'abandonner, c'est à c'est partenaires d'imposer la continuation du vol, quitte à descendre pour aider la remontée de son collègue, même si se choix n'est pas favorable dans l'immédiat à celui qui descend.

Il est nécessaire de s'accorder pour que ne naissent pas d'incompréhension durant le vol. La conduite à tenir est simple, rester en vue des autres, caler les instruments au même niveau, utiliser une fréquence commune... être en mesure de renoncer à un avantage personnel dans l'intérêt du groupe. A long terme, ce



désagrément sera compensé par l'avantage prédominant de la continuation du vol en commun. Sans encombrer la fréquence, échanger régulièrement des informations sur les paramètres tel que : ascendance, évolution météo, tactique de vol, zone inhospitalière... L'éloignement entre chaque aéronef ne doit pas être trop important. Dès qu'un des membres du groupe enroule il doit en informer les autres, pas au bout de cinq tours ou l'espacement distance altitude désunira le groupe.

Il doit être clair que le renoncement à un avantage (avance, altitude), sera compensé à plus long terme par des acquis du vol de groupe, ce qui permettra d'augmenter la probabilité de réaliser de grande distance par rapport au vol solo.

Pour débiter, une patrouille de 2 à 3 pilotes sera largement suffisante.

Fab. à suivre...

Le petit dossier ne doit pas vous empêcher d'aller en librairie acheter les bons livres, les bonnes revues...

BIENVENUS

Nouveaux venus, Thierry Yol, Simon Dablain, se perfectionnent à vue d'œil, ils ont commencés leur formation par des stages en école et poursuivent leur progression par des vols autonomes en conditions calmes. Ils ont choisi la bonne méthode, la sécurité.

Z'EVENEMENTS DE L'ANNEE



REMISE DES PRIX

Les 2 Vireux ont organisés une sympathique remise de médailles en l'honneur des sportifs « méritants » de l'année. Notre association était présente et les pilotes vainqueurs en 2003 reçurent une médaille des mains des élus. Ce fut aussi l'occasion de remercier ces 2 communes de leur accueil et de leur aide habituelle.

MATÉRIEL

Le club complète son équipement : Nous avons acheté avec l'aide de la ligue, de la DDJS, une nouvelle aile biplace neuve « Combi Aiwave », avec secours, sellettes. Déjà utilisée par les pilotes du club, elle va compléter le parc et augmenter les offres de vols découverte qu'ils proposent chaque fois que possible.

INAUGURATION

La commune de Bogny sur Meuse inaugurerait un nouveau stade de foot le samedi 28/08, situé sous le déco de Bogny, le maire nous demandait de voler ce jour là pour compléter l'animation de cet événement. Plusieurs pilotes du club étaient volontaires car les communes qui accueillent notre activité sont sympas et c'est lors de ces occasions que l'on peut les remercier. La météo en décida autrement, merci quand même aux pilotes.



JOURNEES BIPLACE

15/16 mai la journée bi organisée avec la section randonnée du CAF n'a permis de faire voler que quelques marcheurs à Nohan, le vent ne permettant pas de poursuivre en sécurité.

3/4 juillet pluie annulée.

18/19 septembre pour la journée « sport en famille » initialement programmée à cette date par Jeunesse et sport, déplacée ensuite le jour de notre compétition. Le samedi trop de vent, le dimanche, le vent contre toute attente, baisse dans l'après-midi permettant de faire quelques vols alors que nous avions presque perdu tout espoir.

Nombreuses autres tentatives d'appel dans la liste des candidats inscrits, à chaque fois qu'un créneau s'est présenté. Plusieurs personnes ont volé malgré une année « venteuse... »

STAGE CROSS MIEUSSY du 20 au 23 Mai 2004

Bien que les conditions météo aient été moins favorables qu'en 2003, ces quelques jours passés en gîte de groupes et sur différents sites de la région m'ont laissé un agréable souvenir.

J'ai personnellement été très impressionné par le professionnalisme de nos deux moniteurs tant sur le plan technique que pédagogique. Ces gaillards volent comme ils respirent, mais ils ont su nous faire partager leur savoir très humblement.

Peu de cross, mais quelques beaux vols dans des paysages de toute beauté. Beaucoup d'enrichissement pour chacun d'entre nous et le sentiment accru de se dire que voler reste merveilleux mais impose sans condition le respect des règles de prudence, de sécurité et d'humilité. Le parfait savoir, dans notre discipline, reste rarement voire jamais totalement acquis.

Merci au club P.A.P, à Jean RAMOS pour l'organisation, à Pascal et Val, à nos supers et fidèles accompagnatrices (Jaja , Huguette, Jeanine) ainsi qu'aux autres participants pour ces bons moments passés en toute camaraderie.

Jacki BAILLE

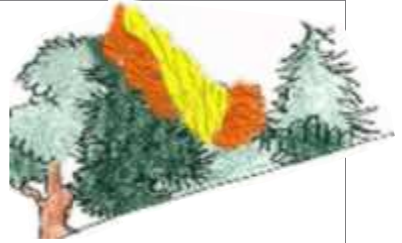
RENCONTRE AMICALE du 5/6 juin

Une réussite, cette année avec météo sympa même si le matin fut couvert. Les grimpeux de la section escalade du CAF 08 se joignent à nous et mettent en place plusieurs voies au Roc la Tour. Les volants se confrontent au rocher par équipe de quatre, tous participent, femmes et enfants compris. Vers midi le groupe se déplace vers le site de Nohan, le vent est Nord et s'installe progressivement le temps de casser une petite croûte. C'est au tour des grimpeux de devenir volants. Tous les animateurs du matin et parfois leur compagne auront droit à un vol biplace alors que les inscrits à la rencontre marquent leurs points en distance, durée ou PA. Ensuite direction Vireux pour le traditionnel barbecue avec tombola, remise des prix, avec un lot pour chacun. Puis Max nous fait danser jusque tard dans la nuit...

Beaucoup de satisfaction pour tous en particulier lors de cet échange avec le groupe d'escalade qui permet de se connaître mieux, de faire, qui sait, de nouveaux adeptes dans les deux disciplines et sera sûrement renouvelé. Merci de votre participation.

SECURITE

Quelques réflexions relatives à la sécurité nous parviennent suite à différents événements survenus dans l'année.



LES AVENTURIERS DU MALGRÉ TOUT.

Le Malgré-Tout est un site délicat, il faut l'aborder avec précaution. Le comité le classe comme site interdit aux pilotes débutants, et recommande le brevet de pilote comme minima pour y voler. Le dimanche 15/08, un petit groupe de pilotes présents à Fallières décide de s'y rendre constatant que le vent prend un peu de SO. L'option semble correcte si l'on ne tient compte que de l'orientation et pas du niveau des pilotes....

Un premier pilote termine dans un arbre en arrière du déco surpris par l'effet « falaise » lors du décollage, un autre laisse sa voile faire l'hélicoptère lors d'une première tentative, la repose au sol, tente à nouveau de décoller sans suffisamment vérifier et quitte le sol avec un twist. Il n'a pas accès à ses commandes d'après lui et subit une rotation à 180° puis une fermeture qui le pose dans un arbre sous le déco. Cet arbre est salvateur, car situé juste au-dessus d'une dalle de schiste abrupte...

Cette fois encore le parapente pardonne. Mais que serait-il advenu d'eux si ces arbres ne les avaient pas retenus ?

L'analyse de cette situation est claire : ces pilotes ne maîtrisent pas suffisamment leur voile lors de la phase de décollage, subissent plutôt qu'ils ne contrôlent ce qui est dangereux sur tous les sites, mais qu'il l'est plus encore sur un site falaise comme le Malgré-tout. De plus dans le second exemple décoller avec un twist est une grave erreur pourtant facilement évitable par un contrôle prévol simple.

La solution : encore et toujours le travail au sol pour apprendre à gérer sa voile et contrôler ses mouvements intempestifs. Rigueur avant le décollage en toutes circonstances, surtout en cas d'échecs répétés quand le stress a tendance à occulter la raison...

RAPPEL le site du Malgré-tout est un site de départ en cross, interdit aux pilotes débutants, réservé aux pilotes brevetés au minimum voire titulaires du brevet confirmé.

REFLEXION

Le contexte : ce courrier nous est parvenu après la survenue de 2 accidents simultanés sur le petit site de Beaumont, dans le Re-thélois. Un jour de vent fort, deux pilotes se sont retrouvés au sol avec douleurs dans le dos, nécessitant leur transfert à l'hôpital. Témoin, Thierry nous livre sa pensée.

Je crois que j'ai beaucoup progressé hier avec ces 2 accidents. En effet, il faut toujours avoir conscience que le parapente ne tolère pas l'"à-peu-près" et que l'accident en sport aérien est toujours grave. Je n'ai pas encore de nouvelles de nos 2 collègues et copains, mais je croise les doigts pour eux.

Je dois avouer que dans l'heure qui a suivie l'accident, durant le temps où j'avais les 2 blessés sous les yeux, je m'étais résigné à "raccrocher". Mais petit à petit, en discutant avec les autres, je me suis rendu compte qu'il s'agissait encore, dans ce cas, d'une erreur d'appréciation des conditions de vol, pour ne pas dire d'une imprudence. J'ai, hélas, à mon actif, en 3 ans, déjà 2 entorses et 1 retour à la pente assez brutal, mais sans gravité, et je prenais cela comme de petits "incidents" de parcours, mais hier, en voyant la brutalité des chutes, la souffrance, et le pire qui aurait pu arriver, je ne vois plus les choses sous le même angle.

Je sais qu'il y a toujours la crainte de se faire "rabrouer", mais les "vieux briscards" ne devraient jamais avoir peur d'émettre leur avis lorsqu'ils "sentent" un danger possible pour les autres. Même si eux peuvent voler, ils pourraient ajouter: "Moi j'y vais, mais pour toi c'est dangereux, attends plutôt un peu!". Car je viens d'apprendre que les 2 accidentés étaient prévenus du risque, et que cela avait même frôlé l'altercation.

Je crains, mais ça sera peut-être un bien finalement, qu'il s'instaure un système de contrôle sur les sites, suite à cette série d'accidents consécutifs.

Bon, j'arrête là. Prudence donc !

Thierry GODET

Les accidentés sont hors de danger, mais en convalescence et rééducation. (NDLR)

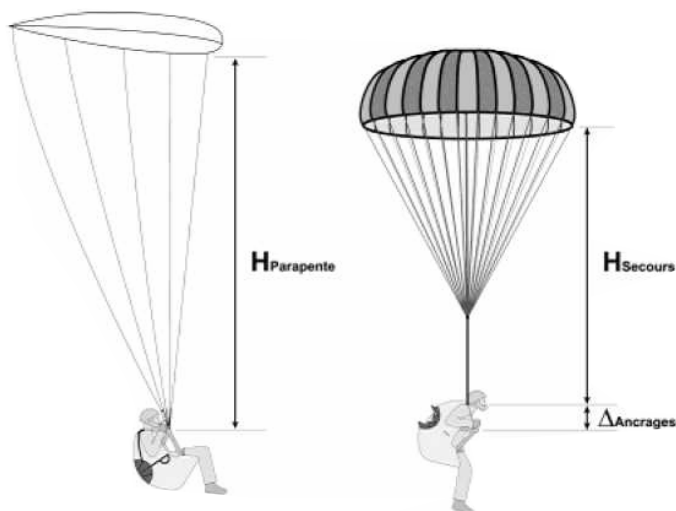
INFOS PARACHUTE DE SECOURS

Le parachute de secours doit être compatible avec l'aile en termes de longueurs respectives des cônes de suspendingage :

Le parachute doit se déployer plus bas que le bord d'attaque du parapente.

Dans le cas contraire, il peut se retrouver dans la dépression d'extrados de l'aile et ne pas s'ouvrir.

La hauteur du cône du secours doit donc être inférieure à celle du parapente.



$$H_{\text{Parapente}} > H_{\text{Secours}} + \Delta_{\text{Ancrages}}$$

Pour vérifier cela, il faut comparer :

- La hauteur du suspendingage du parapente ($H_{\text{Parapente}}$, mesurée depuis la base des élévateurs jusqu'aux points d'ancrage sur l'aile des suspentes A centrales).
- La somme de la hauteur du suspendingage du parachute (H_{Secours} , mesurée depuis la base des élévateurs jusqu'aux points d'ancrage des suspentes sur le bord d'attaque de la coupole) et de la distance D_{Ancrages} qui sépare sur la sellette les ancrages du parapente de ceux du parachute.

Retenir l'essentiel lors du pliage et de la remise en place :

Bord d'attaque bien rangé dans le pod

Laisser 1m 20 de suspentes hors pod lovées en haut du logement du secours de la sellette et secours par-dessus pour éviter l'accroche des suspentes lors du rangement

Vérifier l'élastique, les suspentes doivent coulisser sans soulever le pod.

Enfin vérifier l'aiguille qui doit libérer l'ouverture des volets

LIGNES HT

Suite à la rencontre de l'un de nos visiteurs Belge avec la ligne HT poche du site de Haulmé, des « contacts » (si l'on peut dire...) fructueux ont été pris avec les services de RTE NORD-EST.

Des panneaux d'information sont en place sur les sites concernés, des cartes signalant les trajets des lignes de plus de 50 000 Volts dans les Ardennes sont à notre disposition et seront affichées lors de nos organisations.

Sur chaque pylône est inscrit un n° il est la référence à communiquer au service d'astreinte de RTE (03 24 37 66 82) en cas d'accident. La localisation de l'incident sera ainsi plus facile, car le personnel dispose des référence GPS de chaque poteau.

VIDEOTHEQUE

Le club possède quelques K7 de vidéo parapente chez le président accessibles au prêt pour les adhérents. Si vous êtes intéressé en voici une liste non exhaustive :

Coupe Icare 97; 2000;

Reportages divers : traversée des Alpes, Sandie Cochepain, Nicolas Hulot...

du « **SAT** » la Maniobra, Attack, et Traversa de la Nueva Era (acro);

E=M6 l'émission sur le parapente

Ardennes : un reportage de FR3 sur le club en 97

Coupe de France de Plaine 2001 en région parisienne, **2002** dans les Ardennes avec tous les journaux régionaux de la semaine, le film des événements, les images de l'Indien, de Benoît.

Le DVD **Soul Flyers**.

Si vous possédez des films vous pouvez aussi enrichir la vidéothèque du club... Merci d'avance...

CONTRÔLE VOILE

RIPAIR propose des tarifs préférentiels aux clubs pour contrôler les ailes par lot de 5 du 01/11 au 29/02. Il faut un interlocuteur club et un règlement groupé. Contrôle simple 68 au lieu de 80, complet 106 au lieu de 125. Un tableau récapitulatif des prestations est disponible pour faire votre choix. Délai d'immobilisation de 3 à 5 semaines. Si vous êtes intéressés faites le savoir à René lors de l'AG ou au : 06 76 18 07 33 - laurent.bechu@free.fr

INFOS SITES

Haulmé, nouveau responsable de ce site Frédo lui a fait prendre un coup de jeune. Il a revu complètement l'affichage des infos sur le panneau en particulier les conseils relatifs à la ligne Haute Tension. La pente est régulièrement débroussaillée, les abords entretenus, la manche à air changée. Armé d'une brosse et d'un seau d'eau il a même nettoyé les graffitis et autres bombages qui avaient fleuri sur la cabane technique du relais. A l'atterro le panneau a été remis en place après nettoyage et actualisation des données. Bravo donc pour tout ce travail effectué et merci de contribuer à rendre accueillant ce site pour les volants et les randonneurs de passage. Puisse son travail être respecté le plus longtemps possible.

Revin - Alain reprend la responsabilité du site de Revin et nous promet la mise à jour et l'affichage des informations et des règles d'accès, la remise en place des fléchages manquants, l'actualisation du panneau FFVL.

Entretien d'été

Revin et Haybes/Fumay ont été tondus pendant la saison par Jean, Remi et Jean-Pierre, **Joigny** par Stéphane chaque fois que nécessaire. Le tracteur propriété du club passe entre leurs mains expertes pour cet entretien nécessaire. Les volontaires sont les bienvenus... la conduite du tracteur n'est pas très compliquée et nous sommes prêts à vous apprendre...pour à votre tour vous faire passer « expert tracteur ».

Entretiens hivernaux.

Une nouvelle débroussailleuse est aussi arrivée pour cet hiver. Les nettoyages sont fixés sur une date avec un report possible sur une seconde afin de contourner les difficultés de météo et de chasse qui peuvent nous empêcher de bosser. La confirmation sera à cha-



nettoyé fleuri sur

que fois sur le répondeur club la veille à 17 h comme à chaque événement club. Grillades fournies par le club après le travail...

Nohan le 7 novembre avec report le 14

Fumay le 20 février,

Revin le 27 février report le 6 mars pour les deux.

AGENDA 2004/2005

04/12 : AG du club Pointe Ardennes Parapente (C'est nous...)

À la Maison pour Tous, de Vireux-Molhain

15 h 30 licences

17 h Assemblée Générale

Repas et soirée club ensuite. (Voir encart central pour les détails)

04/12 : 19 h report AG du CAF, Maison des sports, 11 Bd G. Poirier, Charleville-Mézières

11/12 : AG du club Icarus à 18 H à l'Auberge du Cheval Blanc à Mouzon

22/01/2004 : AG de la ligue Ch./Ardennes à Reims

L'actualité et toutes les dates en direct sur notre site en temps réel, n'hésitez pas à y faire un tour régulièrement. (www.pap.fr.vu)

PROJETS 2005

Déjà des propositions pour l'année prochaine

Reconduite d'un stage d'entraînement compétition, d'un stage initiation distance, le stage formation biplace sera organisé tous les deux ans si des candidats se font connaître, donc pas en 2005 à priori.

L'idée de sorties club lors des compétitions proches (Vosges, Haute-Marne ou Jura) revient. Les pilotes de l'équipe se déplacent sur les épreuves organisées dans les Vosges, les membres du club intéressés pourraient les accompagner pour grouper les frais, profiter des conseils et de l'expérience, découvrir et voler sur de nouveaux sites, le tout dans l'atmosphère conviviale habituelle du groupe...

Si vous avez des idées ou des projets, faites les connaître...

CARNET ROSE

Dans le foyer de Stéphane Contesse un petit Lucas s'est posé en douceur dans les bras de sa maman. Suspentes Fines adresse ses félicitations à toute la famille.



LES COTISATIONS 2005

Comment voler en règle ?

Au sein de notre club, vous avez le choix de votre adhésion à la FFVL ou au CAF (nous sommes affilié aux deux), la loi vous donne le choix de votre assurance RC Aérienne, mais cette dernière est obligatoire. Des assurances complémentaires facultatives sont aussi proposées. Voir les documents proposés par les assureurs ou la page adhésion du site <http://www.chez.com/cmep/adhesion.htm>

Un certificat médical est obligatoire, valable 3 ans pour les moins de 40 ans, deux ans pour les plus de 40 ans, 1 an pour les compétiteurs.

Adhésion club.

La cotisation club Pointe Ardennes Parapente est de **5 €** en choisissant de vous affilier par notre intermédiaire, à l'une de ces deux fédérations, **de 30 €** pour les autres.

Vous trouverez dans ce numéro, votre fiche d'accompagnement club. Elle a pour but de vous aider à vous souvenir des choix que vous avez faits en début de saison pour souscrire votre responsabilité civile. Vous y trouverez également les références qui en découlent. Renseignez cette fiche avec le plus de précision possible en la contrôlant et en la complétant si besoin. Toutes ces indications resteront confidentielles au niveau du club et permettront d'améliorer la communication entre ses membres tout en facilitant le travail imposant de secrétariat.

1^{ère} solution : la plus souhaitable. Vous rapporterez cette fiche le samedi 4 décembre (jour de l'A.G.) à partir de 15 heures et vous en profiterez pour renouveler vos cotisations.

2^{ème} solution : vous ne pouvez venir à l'A.G. alors vous renvoyez cette fiche à notre secrétaire qui vous retournera le matériel nécessaire au renouvellement de vos cotisations.

Cotisation FFVL 2005	Tarif	Vol Passion (Revue facultative)	RC Aérienne	Total
Volant	51	4	29	84
Volant – de 21 ans	28	4	18	50
Compétiteur (en + de volent)	+ 7	4	29	87
Cerf-volant	10	4	4	18
Biplace associatif	51	4	46	101
Non volants	7	4		11

COTISATIONS CAF 2005

Votre assurance va cesser au 31/12/04. Pensez à acquérir votre carte 2005 auprès de **Nadine GILLE**

Les chèques bancaires ou postaux sont à rédiger à l'ordre de :

CLUB ALPIN DES ARDENNES (CCP : 709- 63 J Chalons en Champagne)

RAPPEL : Ne réglez pas votre cotisation avant d'avoir reçu l'appel initial envoyé chez vous par la Fédération CAF le 15/10/04 au plus tard et joignez cet appel à votre envoi à Nadine avec votre règlement.

CATEGORIES		Sans RC	Avec RC	Avec ASSURANCE DE PERSONNE	Avec Revue la Montagne
T1	Titulaire de 25 ans et + (né avant le 1.01.80)	41,80	43,80	51,80	+ 13
J1	Jeune de 18 à 24 ans (né après le 01.01.80 et avant le 31.12.85)	28,40	30,40	38,40	+ 13
J2	Jeune de moins de 18 ans (né après le 31/12/85)	20,00	22,00	30,00	+ 13
C1	Conjoint de membre titulaire même club	27,30	29,30	37,30	
E1	Enfant de membre de 18 à 24 ans	23,90	25,90	33,90	
E2	Enfant de membre de - de 18 ans	13,80	18,80	26,80	
A1	Membre de + de 65 ans et Cafiste +25 ans (né avant le 01.01.39 et inscrit avant le 1.1.79)	31,00	33,00	41,00	+ 13

Assurance responsabilité civile **2 €**

Assurance de personne facultative **8 €** couvre les dommages corporels et les frais subis par l'adhérent.

Pour la REVUE LA MONTAGNE (Facultatif) : ajouter **13 € + 5,00 €** si envoi à l'étranger et toujours : **5 €** d'entrée sont demandés aux nouveaux adhérents T1, J1 et J2.

REMARQUES SUR L'ASSURANCE:

Par application de la loi sur le sport la Fédération des clubs alpins français n'intègre plus le prix de l'assurance RC dans le coût la licence car l'adhérent a le choix de souscrire une autre assurance que celle proposée par sa fédération. L'adhérent qui ne souhaite pas contracter l'assurance de la Caf en déduit donc le montant (2 €) du décompte. Mais attention ! Cette assurance, ou qu'elle soit souscrite, demeure obligatoire. Aussi, pour pouvoir participer aux activités pratiquées au sein des Caf, l'adhérent doit fournir une attestation d'assurance valable pour ces activités et attestant qu'il est à jour du paiement des primes jusqu'au 31 décembre 2005. En conséquence, aucune licence ne sera délivré sans cette attestation.

IMPORTANT

Pour les adhésions, licences, assurances, modifications d'adresses s'adresser à :

NADINE GILLE - 17, rue des Ecureuils
Lotissement du Bois Sanfort - 08000 LA FRANCHEVILLE
Tél : 03.24.59.37.90 - portable : 06.87.46.84.11
Email : n.gille@free.fr

VOLS ET DISTANCE

Tous les tableaux des vols de l'année. Classement pilotes :

Classement club à la CFD : Tous les vols déclarés	Points CFD	Distance totale	Nombre de vols	Challenge Club	Classement Club
Brion Yves	249	268	4	147	1
Robin Christophe	248	464,5	9	122	3
Burgy Benoit	217	244	4	27	6
Malospirito J-P	193	241	5	123	2
Contesse Stéphane	180	209	4	117	4
Flamain Remi	130	177,5	5	0	8
Cousina Martine	109	109	3	54	5
Renaud Bernard	18	18	1	18	7

Année	Class. Club	sur	Nombre de pilote	Total Km	Vols
CFD 2003/2004	14	131	8	1344	35 vols déclarés
CFD 2002/2003	15	138	10	1215,5	38 vols déclarés
CFD 2001/2002	11	100	10	1463,7	44 vols déclarés
CFD 2000/2001	10	92	10	1135,4	45 vols déclarés

Les 35 vols des pilotes du club déclarés à la CFD 2003/2004 (en gras les vols comptabilisés pour le challenge Club)

Nom du pilote	Date du vol	Dép.	Décollage	Atterrissage	Dist.	Points
Yves Brion	27/05/2004	08	Nohan	(Chalons/champagne)	102.00	102.00
Stephane Contesse	28/05/2004	08	Letanne	Coucy les Eppes 02	92.00	92.00
Christophe Robin	12/04/2004	08	Létanne	St Pierre	90.00	90.00
Christophe Robin	28/06/2004	08	Fumay	Eschdorf	90.00	90.00
Yves Brion	08/08/2004	08	Revin	N-Dame Louvigny (B)	87.00	87.00
Benoit Burgy	03/09/2003	08	Letanne	Cormontreuil	82.00	82.00
Benoit Burgy	24/09/2003	08	Letanne	ZI Reims	81.00	81.00

Les 35 vols des pilotes du club déclarés à la CFD 2003/2004 (en gras les vols comptabilisés pour le challenge Club) - (Suite)

JP Malospirito	08/08/2004	08	revin	Hevillers (belg)	75.00	75.00
JP Malospirito	28/06/2004	08	Fumay	Bastogne	70.00	70.00
Christophe Robin	18/05/2004	08	Nohan	Ecurey	68.00	68.00
Yves Brion	15/08/2004	08	Revin	Gesves (Belg.)	60.00	60.00
Christophe Robin	29/07/2004	38	Collet d'Alle- vard	attero allevard	48.00	57.60
Christophe Robin	25/05/2004	08	Nohan	Rethel)	56.00	56.00
Martine Cousina	11/04/2004	08	Létanne	Hauviné	54.00	54.00
Benoit Burgy	18/05/2004	08	Nohan	Stenay	54.00	54.00
Stephane Contesse	06/06/2004	08	REVIN	Etroeungt 59	53.00	53.00
JP Malospirito	29/05/2004	08	Revin	Loverval	48.00	48.00
Remi Flamain	28/07/2004	08	Letanne	Pargny Resson	48.00	48.00
Remi Flamain	18/05/2004	08	Nohan	Beaumont (08)	42.00	42.00
Remi Flamain	24/09/2003	08	Letanne	Mazagran	40.00	40.00
Christophe Robin	27/05/2004	08	Nohan	la terre aux prêtres	38.00	38.00
Martine Cousina	24/09/2003	08	Letanne	Attigny	36.00	36.00
Stéphane Contesse	15/05/2004	08	Nohan	Neuvisy	35.00	35.00
Christophe Robin	11/04/2004	08	Létanne	silos de Grandpré	32.00	32.00
Stéphane Contesse	12/04/2004	08	Letanne	Vouziers	29.00	29.00
JP Malospirito	10/04/2004	08	Nohan	Remilly Aillicourt	28.00	28.00
Benoit Burgy	12/04/2004	08	Letanne	Ballay	27.00	27.00
Christophe Robin	28/07/2004	38	chamrousse (1650)	entre Tencin et Goncelin	27.00	27.00
Remi Flamain	27/05/2004	08	Nohan (08)	Sapogne Feuchère	24.50	24.50
Remi Flamain	25/05/2004	08	Nohan	sud Boulzicourt	23.00	23.00
JP Malospirito	14/04/2004	08	Létanne	Cheveuges	20.00	20.00
Martine Cousina	03/09/2003	08	Letanne	Brieulle Sur Bar	19.00	19.00
Yves Brion	15/06/2004	08	Fumay	Membre	19.00	19.00
Bernard Renaud	12/04/2004	08	Letanne	Authe	18.00	18.00
Christophe Robin	02/08/2004	74	Planfait	chateau de momthouz	15.50	15.50

POUR JOINDRE le PAP : Tél. (Répondeur club) 06 86 22 97 79

Courrier : 38 rue de Gaulle 08090 AIGLEMONT remi.flam@neuf.fr

Président : Remi FLAMAIN : 06 80 14 24 77 - 03 24 33 55 24

Vice-président d'honneur, organisation festives : Alain MAQUA 03 24 41 62 25

Vice-président : Pascal 06 07 96 50 56 gennesseaux.pascal@wanadoo.fr

Secrétaire : Nadine 03.24.59.37.90 - 06.87.46.84.11 n.gille@free.fr

Trésorier, Matériel et brevet : René 06 76 18 07 33 laurent.bechu@free.fr

Compétition : Totoph : 06 81 83 27 76 robin.totof@voila.fr

Biplace : Christophe 03 24 53 44 91 christophe.brouet@libertysurf.fr

Sites et tracteur : Jean 06 89 93 48 43 jean.ramos.08@wanadoo.fr

Frédéric 03 24 37 97 86 frederic.maqua@wanadoo.fr

Yannick 03 24 37 93 00 Yhudreaux@wanadoo.fr

Pierre 06 76 38 62 27 janik.pierre@wanadoo.fr

Internet : Jean-Pol 03 24 33 63 07 jean-pol.deloecker@wanadoo.fr

Site : <http://www.pap.fr.vu> ou <http://www.chez.com/cmep> ou <http://www.cmep.fr.st>

Mail : cmep@chez.com ou pap@fr.vu

Chamonix, 4 Ardennais au Championnat de France A



Samedi

Arrivée de Gilles, Xavier, Totoph et Pierre-André pour les inscriptions au pays du gypaète barbu, aigle royal et faucon pèlerin...

Dimanche

Météo non favorable. Montée à pied à la mer de glace, redescente par le petit train du Montenvers. Direction

pub anglais pour une victoire du football Français face aux British.

Lundi

Bus (2h) direction Lébodiaz près d'Alberville. Manche de 55kms.

Gilles aux arbres à 2 km du but, Marsupilacim, Rentrée à Chamonix à 2h du matin.

Mardi

Téléphérique pour déco Plampraz sur le Brévant. Manche de 75kms bouclé par Gilles. Les 3 autres posés près de St Gervais reviendrons par le train de 15h40 après 3h d'attente autour d'une longue partie de belotte.

Mercredi

Rebelotte de comptoir, Plampraz, manche de 44kms.

Jeudi

Rebelotte couinée, Plampraz, Manche de 65kms, Gilles boucle.



Vendredi

Le petit train du Mont Blanc, manche annulée, vent fort. Les ardennais remporte le tournoi de belotte.

Samedi

Plaine Joux, Manche annulée. Remise des prix : un jeu de 32 cartes auraient contenté l'équipe Ardennoise.

Conclusion

Seul Gilles, nul à la belotte, termine 50^{ème} au général (35^{ème} si un arbre n'avait pas traversé son cheminement lors de la 1^{ère} manche). Dix de der pour les 3 autres se disputant les dix dernières places du classement. Mais, maintenant, chacun de nous connaît toutes les variantes de la belotte, les horaires de tous les téléphériques, trains et bus de la vallée de Chamonix et de St Gervais.

Avis aux amateurs...

