

LA TRANSVERSALE N° 14

La newsletter du CND pour les pilotes delta / par les pilotes delta
septembre 2017

ÉVÉNEMENTS À VENIR

En septembre, il y a bien sûr la Coupe Icare, mais également encore des formations prévues (cf. <https://delta.ffvl.fr/Calendrier>) et surtout, les assises du CND (11-12 novembre) !

Notez également :

- AG de l'ADPUL à la Coupe Icare, le dimanche 24 à 10 h.
- Réunion annuelle des commissions formation les 22-23 novembre puis Rasmo (rassemblement des moniteurs) à la suite, les 24-25 novembre, le tout à Voiron.

ASSISES DU CND 2017 : TOUS À MILLAU !

Marquez sur votre calendrier votre week-end du 11 et 12 novembre 2017 : rendez-vous à Millau pour les assises du CND.

Cet événement annuel rassemble tous les deltistes qui veulent avoir leur mot à dire dans la politique fédérale, avoir une meilleure vision de ce qui se fait pour le delta et ce qui va se faire ou apporter leurs idées et propositions. C'est aussi le moment où l'on peut voter (si on est licencié FFVL en pratique principale « delta » ou « rigide ») certaines décisions ou pour pourvoir d'éventuels postes vacants.

En tout cas, c'est là que vous rencontrerez les forces vives du delta, simples pratiquants, responsables d'une commission, professionnels du vol libre et que vous pourrez aussi vous investir pour notre activité.

VOLER MIEUX : BILAN DES ACTIONS DE CET ÉTÉ

Voler mieux ! Une prétention affichée pour ce programme porté par la FFVL qui doit permettre d'inclure tous les pilotes. En effet, chacun et quel que soit son niveau doit avoir dans notre sport éminemment individuel l'humilité et la curiosité d'écouter, de se remettre en cause et d'apprendre ou réapprendre...



VOTRE MESSAGE DANS
LA PROCHAINE PARUTION:

CONTRIB-TRANSVERSALE@FFVL.FR

LA TRANSVERSALE N° 14

La newsletter du CND pour les pilotes delta / par les pilotes delta
septembre 2017

En 2017 sur l'activité delta, 3 dispositifs sont proposés en parallèle :

- **Des actions portées par les clubs pour des groupes de pilotes** qui vont chercher l'expertise d'un professionnel le temps d'une ou plusieurs journées. En 2017, 3 clubs de delta en ont profité sur des actions de « reprise en pente école » et « état des lieux au décollage et à l'atterrissage ». C'est peu, surtout que ce dispositif a été conçu pour être des plus simples à mettre en place et sans frais pour le club ! plus d'info : <https://federation.ffvl.fr/actus/voler-mieux>
- **Des bons d'invitation envoyés individuellement aux pilotes** ayant plus de 10 années d'expérience et distribués également par les moniteurs des structures d'enseignement FFVL au public. D'une valeur de 60 €, ils permettent un état des lieux auprès d'un professionnel. Le CND ne peut qu'inciter tous les deltistes à envisager ce type de « recyclage technique individuel ». Malgré une diffusion large, il reste encore une majorité de bons non utilisés.
- **Des interventions d'un moniteur professionnel dédié à la sécurité** sur des événements delta (Coupe de France des Clubs, Championnat de France...). Très bien accueillie par les pilotes comme les organisateurs, cette initiative qui va chercher les pilotes là où ils pratiquent pour apporter des messages sécuritaires sera sans doute reconduite l'année prochaine.

COMPÉTITION : RETOUR SUR LES DIFFÉRENTS CHAMPIONNATS

Mondial classe 2 : les Swifts et autres à Aspres

C'était du 28 juillet au 5 août sur l'aérodrome du Chevalet à Aspres. Jacques Bott finit second derrière l'inusable Manfred Rühmer, Pascal Lanser pointe à la 6^e place. Sur le site de l'ADPUL, allez voir [les résultats](#), [les traces](#) et surtout [le film](#) !

Mondial classe 1 : les souples à Brasilia

C'était du 9 au 15 août, à proximité de la capitale brésilienne qui offre la possibilité unique de fixer le but... en plein centre-ville ! Récits des manches et images sur



VOTRE MESSAGE DANS
LA PROCHAINE PARUTION:

CONTRIB-TRANSVERSALE@FFVL.FR

LA TRANSVERSALE N° 14

La newsletter du CND pour les pilotes delta / par les pilotes delta
septembre 2017

<https://delta.ffvl.fr/node/1651> (et manches suivantes de 1652 à 1660)

Le Tchèque Peter Beneš est le nouveau champion du monde, devant Alessandro Ploner et Christian Ciech, deux habitués des podiums mondiaux. Marion Alonzi pointe à la 6^e place, Christian Pollet à la 29^e et Laurent Thévenot à la 53^e.

Championnats de France au Lachens

Récits des manches et en dernière page, tous les résultats, toutes les photos, les comptes-rendus, le film... sur <https://championnatdefrancedelta2017.blogspot.fr/>

En Classe 1 (delta sans mat) : Mario Alonzi reprend son titre de champion de France, devant Jean-Yves Tous et Antoine Saraf.

En classe Sport (delta à mat) : Pierre Vallet gagne le titre devant Serge Mainente et Nicolas Boucley.

ALERTE SÉCURITÉ : FIXATION DE LA VOILURE SUR LES ATOS

Constaté à au moins deux reprises cet été sur des Atos VQ ou VR postérieurs à 2006, la clé de tension de la voile au niveau de la quille peut être fêlée sans que cela ne soit visible lors du montage...



Vérifier impérativement cette pièce avant votre prochain vol. Le CND a fait remonter ce problème au constructeur A.I.R. qui recherche les causes possibles de cette faiblesse...



VOTRE MESSAGE DANS
LA PROCHAINE PARUTION:

CONTRIB-TRANSVERSALE@FFVL.FR

LA TRANSVERSALE N° 14

La newsletter du CND pour les pilotes delta / par les pilotes delta
septembre 2017

LE COIN SÉCURITÉ

Dans chaque numéro de *La Transversale*, nous évoquons un accident récent dans le but d'apporter des préconisations afin qu'il ne se reproduise pas. Aujourd'hui, **le risque des herbes hautes à l'atterrissage.**



Ce qu'il s'est passé : site du Sapenay, à l'atterrissage. Une bande d'herbe fauchée permet d'envisager l'atterrissage sur les roulettes alors que le reste du terrain, immense, est en herbe haute. Après une approche approximative, le pilote se trouve long et comprend qu'il ne posera pas dans le terrain fauché. Il reste malgré tout sur son plan initial et tente de poser allongé, sur les roulettes. La barre de contrôle est arrêtée brutalement et le pilote vient percuter la quille

du delta. Choc au visage et 12 points de suture !

Pourquoi ? : Le posé roulette demande par définition une phase de roulage qui ne peut avoir lieu sur un terrain avec des herbes hautes (ou un sol trop irrégulier ou caillouteux).

Comment éviter cet accident ?

- Diminuer la vitesse avant le contact au sol lors d'un posé roulette :
 - **je dissipe toute l'énergie en diminuant ma vitesse** en palier au maximum avant que les roues touchent le sol ;
 - **J'effectue mon palier à faible hauteur** (30 cm) par rapport aux obstacles (sommet des herbes) ;
 - Mes roues touchent le sol une fois les bras tendus et toniques sur la barre de contrôle **pour accompagner le roulage** et éviter le basculement de l'aile sur le nez.
- Envisager un plan B :
 - **Analyser le terrain** avant d'envisager un posée « roulette ».



LA TRANSVERSALE N° 14

La newsletter du CND pour les pilotes delta / par les pilotes delta
septembre 2017

- **Savoir se relever si mon plan d'approche m'amène hors du terrain officiel**, dans une zone où le roulage ne sera pas satisfaisant.
- **Pousser pour diminuer ma vitesse** et arrêter mon aile avant que la barre se trouve à hauteur de l'obstacle (herbes hautes).
- Prendre en compte la spécificité d'un terrain « de campagne » :
 - Dans tous les cas, il faut poser en faisant abstraction du niveau du sol réel et en le remplaçant par celui **du sommet des obstacles**.

Pour aller plus loin sur le posé roulettes : lisez les conseils de la fiche « [Atterro Roulettes delta](#) » disponible sur le site www.delta.ffvl.fr.

LES TRACEURS : UN PLUS AU NIVEAU SÉCURITÉ MAIS PAS QUE...

Au cours des dernières années nous avons vu fleurir beaucoup de solutions de « tracking » des plus sophistiquées aux plus simples. Le suivi en temps réel des pilotes est un gage de sécurité pour les pilotes mais offre également d'autres avantages : diffusion de la manche en direct, aide à l'organisation et au scoring de la manche pour certaines solutions.

La commission compétition a maintenant suffisamment de recul sur les différents systèmes essayés depuis plusieurs années :

Sites spécialisés (Airtribune, Livetrack24, etc.) + smartphones des pilotes

Incontestablement la moins coûteuse (si chaque pilote a un smartphone compatible), cette solution n'offre que peu de services et de possibilités d'analyse pour l'organisation. En outre, la fiabilité est très aléatoire : les sites spécialisés sont aujourd'hui de plus en plus engorgés, la disponibilité n'est plus suffisante pour la sécurité.

Balises de type SPOT avec repérage GPS

Système très fiable offrant plusieurs options en termes de secours : appel personnalisé, appel secours (option payante) etc. Mais l'intervalle d'enregistrement est trop long (avec une option payante, on peut descendre à 2 minutes au mieux. C'est bien assez pour la sécurité mais peu exploitable pour diffuser la course sur internet. Les applications



VOTRE MESSAGE DANS
LA PROCHAINE PARUTION:

CONTRIB-TRANSVERSALE@FFVL.FR

LA TRANSVERSALE N° 14

La newsletter du CND pour les pilotes delta / par les pilotes delta
septembre 2017

spécialisées ne sont pas toutes compatibles et le scoring avec cette solution n'est pas aisé.

Traceurs dédiés (type Flymaster)

Les trackers Flymaster (il y en a d'autres, mais on a trois années de retour d'expérience positive avec ceux-ci) sont fiables et ont démontré leur capacité à émettre dans la plupart des circonstances (même au fond d'un harnais). Testés lors de nombreuses compétitions (notamment Big Task Open 2015, Pré-Mondial classe 2 2016, Mondial classe 2 2017), on a relevé quelques soucis lors de vols à plus de 4 000 m mais ils restent très satisfaisant avec l'avantage de produire un scoring automatique et disponible dès que le dernier pilote a posé.



Notre retour d'expérience plaide en faveur de l'utilisation de traceurs de type « Flymaster » pour plusieurs raisons, dans l'ordre d'importance :

1. La sécurité : on peut rapidement transmettre des coordonnées aux pompiers en cas d'urgence et ils prennent le relai avec une application de localisation propre. Autre exemple lors des championnats de France au Lachens, c'est la position immobile du traceur d'une pilote au milieu d'une clairière qui nous a permis de savoir qu'il y avait un problème et de la retrouver bien plus rapidement.
2. Calcul des résultats : pratiquement automatique et instantané en fin de compète. Non seulement cela soulage grandement l'organisation mais c'est bien accepté (le traceur pour le score, la trace GPS du vario en cas de réclamation).
3. Suivi de la course pour l'organisation : le Directeur d'Épreuve peut prendre de meilleures décisions en fonction de l'évolution météo puisqu'il sait où sont les pilotes.
4. Suivi de la course pour le public : en quasi-direct sur l'internet, c'est facile à propager (liens, blogs, pages Facebook, etc.). Le public est friand de ces partages en « live » comme cela a été le cas sur les mondiaux de classe 2 (rigides type Swift) mais aussi de classe 1 (deltas souples) récemment.
5. C'est également un excellent moyen d'analyse de vol a posteriori : revoir et comparer les traces des différents pilotes, comprendre où et pourquoi certaines options ont été décisives.



VOTRE MESSAGE DANS
LA PROCHAINE PARUTION:

CONTRIB-TRANSVERSALE@FFVL.FR



LA TRANSVERSALE N° 14

La newsletter du CND pour les pilotes delta / par les pilotes delta
septembre 2017

Exemple de traces du Mondial de classe 2 en 3D sur Livetrack24 et en 2D sur Flymaster :
<https://www.mondialdepul2017.com/pages/le-coin-des-pilotes/livetrack24.html>

En conclusion, la commission compétition pense que l'utilisation de ces traceurs est plus que souhaitable dans les grandes compétitions, et doit être budgétisée par leurs organisateurs (avec un éventuel appui financier du CND). Les évolutions techniques étant rapides il est préférable de louer le matériel à chaque compétition (actuellement, 18 € par traceur).

Pascal Lanser, commission compétition



VOTRE MESSAGE DANS
LA PROCHAINE PARUTION:

CONTRIB-TRANSVERSALE@FFVL.FR