

Planeur école et de voltige accessible

aux personnes
handicapées

à tous



Centre de Vol à Voile de Saint-Florentin - Chéu



Table des matières

Introduction.....	4
Qu'est ce que le handicap.....	5
Nous sommes tous différents.....	5
... et c'est une richesse.....	5
Oublier le handicap, s'adresser à la personne.....	6
Les trois dimensions du handicap.....	8
Le handicap physique.....	8
Le handicap psychologique.....	9
Le handicap social et culturel.....	11
Le Centre Vol à Voile de Saint-Florentin - Chéu.....	13
Notre infrastructure.....	13
L'aérodrome.....	13
Le club-house.....	13
Les hangars.....	13
L'atelier.....	13
Les véhicules.....	14
Le parc planeurs.....	14
Nos moyens humains.....	14
Nos plus belles réussites.....	15
La relance de l'activité par l'utilisation du treuil.....	15
La création de structures de qualité.....	15
Les développements en cours.....	16
L'ouverture aux handicapés.....	17
Comment adapter notre activité.....	17
Aider et renforcer ce qui fonctionne déjà.....	17
Deux nouvelles formes d'action.....	18
Les moyens à engager.....	18
Des nouveaux moyens matériels.....	18
Des nouveaux moyens humains.....	20
Les intervenants externes.....	20
Budget de l'opération.....	21
ANNEXES.....	23
ASK 21.....	23
Supplément motoplaneur.....	23
Informations sur le CVVSFC.....	23



Introduction

Si notre objectif est bien de dépasser le handicap, il est important d'identifier toutes ses composantes et ses conséquences qui limitent le développement des personnes concernées.

A un instant donné, proposer une réponse « mécanique » au problème physique est essentiel. Sans cela, la société commet un grave déni.

En revanche, quand cette solution est disponible, et quand la personne handicapée est réellement en mesure de se l'approprier, il convient de connaître et de combattre les nombreux effets négatifs que le handicap a déjà produit depuis son avènement.

Le vol à voile accepte les différences, voire il les sublime en offrant à chacun l'accès à une nouvelle dimension inconnue de tous.

Depuis de nombreuses années, le centre de Saint-Florentin modèle ses structures pour ouvrir les portes du ciel à tous. L'achat d'un planeur-école accessible aux personnes handicapées est la suite logique de cette stratégie.

S'appuyant sur les expériences positives de nombreux centres de vol à voile français et européens, le CVVSFC sollicite aujourd'hui le soutien de l'ensemble des structures concernées par cette action:

- celles qui soutiendront financièrement ce projet,
- mais aussi celles qui nous aideront à partager notre passion du vol silencieux avec le plus grand nombre d'handicapés, et à apprendre le pilotage des planeurs à tous ceux qui le souhaitent.



Qu'est ce que le handicap

Nous sommes tous différents...

Selon la définition internationale, le terme "handicapé" désigne toute personne dans l'incapacité d'assurer par elle-même tout ou partie des nécessités d'une vie individuelle ou sociale normale, du fait d'une déficience de ses capacités physiques ou mentales.

Pour définir l'impact du handicap dans la vie courante, il faut l'analyser selon trois plans:

- la déficience entraînant l'altération d'une fonction psychologique ou physiologique,
- l'incapacité plus ou moins prononcée d'accomplir une activité de façon normale,
- le désavantage lié aux difficultés d'intégration scolaire, sociale ou professionnelle qui en découlent.

C'est ce dernier point qui justifie l'emploi du mot « handicap » dont la définition originelle est « désavantage imposé à un concurrent en fonction de sa supériorité sur les autres, pour égaliser les chances de victoire », avant de finalement devenir « désavantage quelconque ».

Ainsi, qu'il soit imposé au plus fort pour égaliser les chances des sportifs, ou subit par le plus faible qui ne peut progresser normalement dans un environnement conçu pour les autres, le terme handicap désigne autant l'incapacité de la société que celle des individus qui la composent.

Hélas pour les personnes concernées, dans les deux cas, c'est à l'individu qu'il est demandé d'assumer la plus grande part de ses différences avec une normalité définie comme étant l'état du plus grand nombre.

... et c'est une richesse

Quand elles sont acceptées, quand elles sont dépassées au point de ne plus être un centre d'intérêt qui attire le regard et les attentions, les différences entre les êtres, les cultures et les pensées sont la source et l'essence de toute communication intelligente et enrichissante.

Certaines communautés savent plus que d'autres tirer parti de cette richesse. Le milieu du vol à voile est de celles-ci, il le doit à certaines caractéristiques originales:

- la passion du vol qui nous réunit n'a pas de racine privilégiée dans une culture ou une couche sociale particulière. Pour se retrouver un jour dans un planeur, il suffit souvent d'avoir levé les yeux, d'avoir voulu aller au bout d'une curiosité, ou le plus souvent d'avoir accueilli un heureux hasard. Ainsi, en dehors de la passion du vol silencieux qui les unit, les vélivoles ont des origines, des métiers et des centres d'intérêts très divers.



- ensuite, durant la formation initiale et tout au long de la progression, les critères de « niveau » qui ont souvent cours dans la société sont chamboulés: les gestes du pilotage et les qualités utiles pour évoluer aisément dans la troisième dimension sont inconnus de tous. Chacun se retrouve à égalité, simplement obligé d'apprendre à se maîtriser pour appréhender un nouvel espace régi par des règles particulières.
- enfin, au delà des bases du vol et de la réglementation qui sont vite acquises, la réussite s'appuie sur des qualités très diverses: l'un « sentira » le paysage pour cheminer sur le meilleur trajet, un autre gagnera par un pilotage rigoureux ou en élaborant la meilleure stratégie. Un vélivole n'atteint pas l'excellence en dépassant ses semblables sur une échelle physique ou intellectuelle, mais en assemblant subtilement ses plus belles qualités.

Ses structures et ses habitudes de fonctionnement poussent le mouvement vélivole à rechercher constamment des talents et des connaissances de toutes sortes. L'ensemble des tâches indispensables au centre de vol à voile sont assurées par des bénévoles qui tous ensemble doivent savoir tout faire:

- la pédagogie pour l'instruction théorique et pratique,
- la mécanique, et les connaissances sur les matériaux composites et le bois pour l'entretien des planeurs,
- l'organisation et la gestion pour administrer avec rigueur le centre qui ressemble à une petite entreprise,
- etc...

Enfin, chaque centre de vol à voile rayonnant sur une région importante, chaque membre partage les particularités et les événements marquants de son lieu de vie. Cela ajoute une diversité supplémentaire, et diminue le risque de collusion avec les situations qui encombrant souvent le quotidien de notre lieu de travail ou de notre voisinage.

Oublier le handicap, s'adresser à la personne

Par définition, lors de son avènement, le handicap est un « désavantage » qui freine le développement de la personne concernée. Selon sa nature, ses conséquences sont plus ou moins graves, et elles peuvent marquer tous les instants de la vie privée, sociale et professionnelle.

Leur impact grandit au fur et à mesure que la personne handicapée avance dans la vie. L'écart se creuse avec les personnes de son environnement qui peuvent s'appuyer sur des acquis qu'il n'a pu obtenir.

Très vite, le poids de cet écart peut dépasser celui du handicap originel. Par exemple, un handicap physique, même léger, peut empêcher un enfant d'aller dans l'école la mieux adaptée. Plus tard, le manque de formation s'ajoute à son handicap pour augmenter la difficulté de la recherche d'emploi. Le chômage qui en découle le prive des moyens de pratiquer les loisirs auxquels il aspire, favorise son isolement et entraîne



une frustration qui aggravent le handicap d'origine.

C'est pour cette raison qu'une action destinée à aider les personnes handicapées doit couvrir non seulement le handicap proprement dit, mais aussi toutes les conséquences qu'il a entraîné au fil des années.

*On s'habitue à ses infirmités,
Le plus difficile est d'habituer les autres.*



Les trois dimensions du handicap

Quelle qu'en soit la cause originelle, le handicap a souvent des implications plus ou moins lourdes sur les plans physique, psychologique et social.

Le handicap physique

Le handicap physique concentre une grande part des moyens et des actions destinées à améliorer les conditions de vie des personnes handicapées:

- c'est aisément compréhensible dans la mesure où il est le plus souvent visible,
- son coût est souvent négligeable si les contraintes sont prises en charge au moment de la conception des équipements,
- son origine accidentelle est fréquente, chacun est susceptible d'en être un jour victime,
- le fait que le handicap physique soit souvent utilisé pour les campagnes d'information le place naturellement au centre des préoccupations. Par exemple, l'impact du logo signalant la présence de places de parking réservées ou d'équipements adaptés est tel que le handicap est immédiatement associé à la paralysie des jambes et au fauteuil roulant.

Avec un planeur adapté, le vol à voile est aisément accessible aux hémiplegiques:

- un constructeur important propose un équipement répondant aux normes aéronautiques pour ajouter aux palonniers une commande manuelle de la gouverne de direction: le manonier,
- le vol en planeur se conduit assis, très allongé dans des sièges confortables, et sanglé par les ceintures de sécurité. Il dure ainsi plusieurs heures, et la main qu'un hémiplegique utilise pour le manonier n'a pas de fonction particulière de pilotage durant le vol.

En plus de l'hémiplégie, diverses contraintes plus légères peuvent empêcher une personne de pratiquer le vol à voile. Nous nous attacherons à y apporter une solution, d'autant plus qu'elles sont beaucoup plus répandues. Il s'agit essentiellement de:

- pour respecter les contraintes de performance aérodynamique, l'accès au poste de pilotage est souvent problématique pour des personnes valides mais peu agiles,
- la taille du cockpit qui peut être trop étroite pour des personnes souffrant d'un embonpoint excessif,
- la lourdeur des commandes qui peut entraîner un excès de fatigue chez des personnes fragiles des membres supérieurs ou inférieurs.



Le handicap psychologique

Même s'ils sont moins visibles et moins faciles à décrire objectivement, des troubles psychologiques freinent ou bloquent le développement de la personne et son insertion correcte dans son milieu social ou professionnel. Ils répondent parfaitement à la définition du handicap tel qu'il doit être pris en charge par la société.

Face à ces troubles, la pratique du vol à voile peut intervenir sur deux plans:

- en soulageant les effets du symptôme par une pratique sécurisante et valorisante dans un cadre adapté,
- en participant directement au traitement de la cause.

Dans la plupart des cas, ces deux plans sont indissociables, et l'on peut agir sur les aspects endogènes du problème et sur les conséquences comportementales et sociales d'un handicap physique ou psychique.

L'extrême diversité des troubles concernés interdit de les décrire ici, nous présentons quelques apports caractéristiques du vol à voile qui peuvent être utilisées simplement et efficacement pour participer à leur traitement.

Tout d'abord le vol à voile offre un environnement très structurant dans lequel les cinq dimensions de l'activité humaine s'équilibrent harmonieusement:

- la dimension physique est présente d'une façon originale et particulièrement enrichissante: comme dans beaucoup d'activités sportives, l'aspect psychomoteur s'exprime par la coordination de gestes simples dont le dosage et la synchronisation sont essentielles. Mais en vol à voile, le système psychosensoriel commande et contrôle cette coordination dans une boucle continue et infinie action – sensation. Le corps tout entier perçoit directement les effets de chaque action au travers de la vue, de l'ouïe, du toucher et des sensations du système vestibulaire. Les gestes sont légers et de faible amplitude, mais le ressenti est complexe et sans rupture.
- la dimension rationnelle est permanente. On dit qu'un pilote de planeur prend une décision toutes les 10 secondes, et toutes les 2 secondes en compétition. Pour ce faire, l'observation du sol et des nuages est confrontée en permanence avec les connaissances techniques et météorologiques du pilote et avec son expérience des vols précédents pour réussir la mise en oeuvre de sa stratégie.
- la dimension affective est ressentie au travers des images et des sensations du vol. De la joie de l'ascension à la crainte de se poser dans un champ, en passant par la beauté de la nature et le partage du ciel avec les oiseaux, les émotions sont nombreuses.
- la dimension sociale est présente en permanence avec une échelle de valeur qui manque souvent dans notre société: tous les membres du centre de vol à voile sont bénévoles bien que beaucoup de tâches exigent de la compétence et de la rigueur. La réglementation aérienne pour la circulation et l'entretien des planeurs est précise et stricte. La

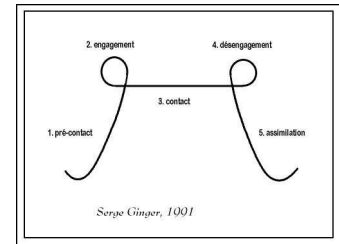


réussite d'un vol sanctionne positivement le résultat de ce subtil mélange entre l'entraide et la rigueur qui constituent l'essence de tous les échanges entre les membres du centre.

- la dimension spirituelle est plus subjective à chacun d'entre nous. La volonté de communier avec la nature, et la vision globale du monde que nous donne l'altitude inspire souvent des riches réflexions.

Le double objectif d'augmenter la capacité d'adaptation à des êtres ou des environnements différents, et de restaurer la liberté de choix sont présents en permanence et très naturellement dans le vol à voile,

L'apprentissage du « cycle de contact » qui est si important pour établir des relations sociales harmonieuses est largement favorisé par la présence des procédures qui encadrent chaque phase du vol. Serge Ginger qui est le spécialiste de ce sujet écrit: « l'engagement et le désengagement sont de brefs instants, délicats, décisifs; ils m'évoquent le décollage et atterrissage d'un avion ». Même le symbole qu'il en donne illustre fortuitement mais parfaitement un vol en planeur ;-)



Enfin, le vol à voile porte en lui deux caractéristiques originales qui augmentent significativement ses effets bénéfiques:

- en vol à voile, la justesse d'une décision ou d'un geste se mesure instantanément par l'efficacité qu'il donne au planeur. La justesse d'une stratégie est sanctionnée de façon objective et impartiale par la vitesse moyenne et la distance parcourue. Le joueur d'en face ou le gardien de but n'interfère pas, le vélivole assume seul le niveau de sa réussite.
- aucune école, aucune culture ne prédispose pour l'aptitude au vol, aucune situation vécue ne peut influencer directement la conduite d'un vol. Mieux que beaucoup de discipline, le vol à voile bouscule les croyances qui poussent ou limitent un individu. Il est un paysage vierge dans lequel chacun peut se construire sur des bases nouvelles.

Le handicap social et culturel

Le handicap social peut se manifester seul ou être une conséquence aggravante d'un handicap physique ou psychologique.

Il est donc le plus courant, et c'est aussi celui qui éloigne le plus souvent les personnes concernées des solutions que le vol à voile peut proposer.

En effet, notre sport « bénéficie » injustement de l'image négative que porte l'aviation générale du fait de son coût, et le statut enviable des pilotes de ligne ou des pilotes de chasse entretient l'image d'Epinal selon laquelle le pilotage est une chose complexe réservée à une élite.

Nous connaissons bien cette problématique et nous la combattons de toutes nos forces, notamment pour favoriser la pratique des jeunes.



En revanche, nous savons que si nous dépassons cet à priori, les caractéristiques du vol à voile produisent leur effet avec l'efficacité expliquée ci-dessus.

Comme dans le cas du handicap psychologique, toute limite dépassée dans le cadre vol à voile élargie d'autant le champ des nouvelles capacités dans la vie scolaire, professionnelle et sociale.



Le Centre Vol à Voile de Saint-Florentin - Chéu

Notre infrastructure

L'aérodrome

Situé près de Saint-Florentin sur les communes de Chéu et de Jaulges, l'aérodrome est parfaitement plat, doté de 3 pistes parallèles d'environ 1100 mètres de long:

- une réservée aux avions et aux ULM,
- une réservée à l'atterrissage des planeurs,
- une réservée au décollage des planeurs par treuillage.



Quatre activités cohabitent et peuvent fonctionner simultanément:

- le vol à voile,
- l'aviation moteur,
- le parachutisme,
- l'ULM.

Une ligne électrique 220/380V alimente le treuil et des équipements domestiques à chaque seuil de piste.

Le club-house

Les membres du CVVSFC ont construit par eux-mêmes un vaste club-house équipé d'une cuisine et d'une salle utilisée pour la formation, la détente et l'organisation de soirées.

Les sanitaires vastes et modernes sont prévus pour l'accueil des personnes handicapées, ils sont équipés de douches, lavabos et WC.

L'ensemble des installations offertes au public est de plein pied.

Un accès internet public WIFI est à la disposition des pratiquants.

Les hangars

Nous utilisons deux hangars pour le stockage des planeurs, de leurs remorques et des véhicules.

L'atelier

Notre centre comporte une Unité d'Entretien Agréée (UEA) conforme à la



règlementation de la Direction Générale de l'Aviation Civile. C'est une composante importante de notre centre pour l'entretien des planeurs et véhicules dans le respect des règles aéronautiques.

L'UEA permet de réduire le coût d'entretien et c'est un outil idéal pour l'intégration des membres qui apportent leurs compétences particulières au centre.

Les véhicules

Nous disposons de 3 golfettes électriques, et d'un véhicule de type tracteur de loisir 4x4 automatique. Ces véhicules sont utilisables aisément pour le transport des personnes handicapés.

Le parc planeurs

Nous disposons d'un parc de planeurs optimisé pour la progression des vélivoles depuis la formation initiale jusqu'au perfectionnement au niveau des championnats de France.

L'école de début se déroule sur deux ASK13 réputés pour leur simplicité, leur robustesse et leur longévité.

Deux KA8 qui reproduisent les sensations de pilotage des ASK13 sont utilisés pour les premiers vols en solo.

La transition vers les planeurs modernes est assurée à l'aide d'un planeur monoplace plastic de type Junior.

Trois monoplaces de type Pégase sont utilisés par les pilotes confirmés pour les longs circuits sur la campagne et les compétitions en classe Club.

Notre planeur biplace performant à volets de type Janus C permet de perfectionner le pilotage après le brevet et d'enseigner le vol sur la campagne.

Notre monoplaner SF28 est en cours de remplacement par un motoplaner école biplace côte à côte (voir dossier en annexe).

Nos moyens humains

Dans une activité entièrement bénévole, les membres sont la principale richesse. C'est encore plus vrai au CVVSFC à cause de l'importance des infrastructures et des contraintes administratives et de sécurité imposées par la réglementation aérienne.

Trois instructeurs assurent





l'instruction, ils sont parfois épaulés par des instructeurs extérieurs qui les aident bénévolement.

Un groupe d'environ 10 personnes ayant de solides compétences dans différents secteurs garantit l'exécution des tâches administratives et techniques.

En fonction de leur capacité et de leur disponibilité, l'ensemble des membres participent à ces tâches lors des journées de vol en été, et lors de week-end travaux en hiver.

Compte tenu de notre développement et de notre volonté de favoriser l'utilisation de nos structures pendant la semaine, nous travaillons actuellement sur un projet de détachement d'un permanent à mi-temps ou à temps plein.

Nos plus belles réussites

La relance de l'activité par l'utilisation du treuil

Alors que le centre connaissait quelques difficultés, un groupe de membres a décidé de remplacer le remorquage par avion par l'utilisation d'un treuil.

Cette décision courageuse a permis de diminuer significativement le coût de la pratique du vol à voile et de relancer l'activité.

Depuis lors, le treuil est devenu notre marque de fabrique:

- Pascal Jouannard est reconnu comme le meilleur spécialiste du domaine en France, il préside la Commission treuil de la FFVV, et à ce titre, favorise et supervise le déploiement de ce mode de lancement dans toute la France.
- nous avons introduit en France le premier treuil électrique,
- deux de nos membres ont établi les premiers records du monde de hauteur de treuillée sur les pistes de 3000 mètres de Chambley,
- des clubs extérieurs choisissent régulièrement Saint-Florentin pour proposer des stages de formation treuil à leurs membres.

La création de structures de qualité

Cette relance s'est accompagnée d'un nécessaire renouvellement du parc car certains planeurs ne pouvaient pas être treuillés.

Les membres ont construit eux mêmes un magnifique club-house équipé de sanitaires réglementaires adaptés à l'accueil des personnes handicapées.

Une ligne électrique de 1600 mètres suffisamment puissante pour connecter notre nouveau treuil a été enfouie sur l'aérodrome.

Une liaison radio a été installée entre le clocher de l'église de Jaulges et le club-house pour couvrir l'aérodrome avec une liaison internet performante.



Le parc des véhicules de piste a aussi été renouvelé par l'achat de trois golfettes électriques et d'un véhicule 4x4 automatique pour la traction des câbles treuil.

L'ensemble de ces réalisations représente un effort humain et financier exceptionnel pour une association de cette taille, surtout dans un contexte où ces équipements sont la propriété des collectivités territoriales propriétaires de l'aérodrome.

Enfin, pour de faire connaître largement la disponibilité de ces installations, nous avons organisé les championnats de France en 2007 et en 2008. Ces deux compétitions ont été une grande réussite à tout point de vue, y compris avec une météo exceptionnelle en 2008 ! Nous avons profité de ces occasions pour intervenir massivement dans les médias. En 2007, une émission de télévision a eu lieu en direct sur l'aérodrome. En 2008, un tiré à part de 4 pages a été diffusé dans tous les foyers icaunais via le support de l'Yonne Républicaine.

Les développements en cours

Après ces importants investissements d'infra-structure, nous réorientons nos efforts en vue d'ouvrir ces installations le plus largement possible.

En effet, pour l'essentiel, elles sont aujourd'hui ouvertes le week-end et durant les vacances scolaires et sont essentiellement orientées vers les loisirs.

Notre volonté est de les mettre à disposition des collectivités pour un usage social. Nous sommes persuadés de l'immense intérêt du vol à voile dans ce domaine et nous attendons en retour que cette belle pratique soit partagée par une part beaucoup plus large de la population.

Dans cet objectif, nous avons transformé la classe aéronautique de Saint-Florentin, organisée dans le cadre de la classe de troisième du collège, pour qu'elle devienne une réalisation locale et pluri-annuelle s'appuyant sur les jeunes des quartiers défavorisés. Cette initiative est devenue les « Cadets de Saint-Flo ». La première session de la formation théorique a eu lieu le 11 octobre 2008.

En parallèle, pour que le vol à voile soit praticable en semaine avec un nombre réduit de personnes, nous sommes en cours de remplacement de notre moto-planeur par un modèle qui permettra de pratiquer l'école de début avec seulement un l'instructeur. Nous pourrons ainsi compléter notre action des Cadets par une activité en temps périscolaire.



L'ouverture aux handicapés

Comment adapter notre activité

Aider et renforcer ce qui fonctionne déjà

Pour le **handicap social**, c'est à dire pour tout ce qui concerne le coût de notre pratique, aucun changement fondamental n'est nécessaire dans notre façon de pratiquer en interne:

- l'accès des plus défavorisés a toujours été au centre de notre motivation, c'est ce qui a inspiré notre engagement en faveur du décollage au treuil, ainsi que la constitution de notre parc de planeur,
- nous pratiquons déjà des tarifs très bas (moins de 1000 € par une année, tout compris, pour une personne adulte qui vole à volonté),
- le mécanisme des bourses permet de faire voler et de former un jeune pour environ 200 € par ans. Dans le cadre des cadets de Saint-Flo, 5 jeunes bénéficient de la préparation au brevet quasiment gratuitement.

En revanche, nous constatons parfois que les efforts très importants que nous avons réalisé en communication doivent être relayés par les structures sociales pour que nous soyons entendus, et pour que le fait de devenir pilote de planeur soit considéré pour « imaginable ». C'est d'autant plus vrai que les personnes sont profondément isolées.

Il est donc essentiel que les structures qui peuvent bénéficier de nos moyens intègrent cette possibilité dans leur propres actions. Bien entendu, nous sommes ouverts pour que d'autres projets du type des Cadets de Saint-Flo voient le jour.

Concernant le **handicap psychologique**, la situation est très proche. Et si l'on considère que travailler pour conserver la bonne santé est la première étape des soins, on peut même dire que nous sommes tous bénéficiaires de notre pratique dans ce domaine ;-)

La remarque ci-dessus concernant les structures extérieures est ici encore plus vraie, voire indispensable. Et pour avoir déjà accueilli des groupes de personnes concernées, nous avons pu constater le bien fondé de ces actions. En revanche, il nous semble qu'il faille profiter davantage du suivi qu'offre ces organismes pour aller au-delà du simple baptême sans lendemain.

Deux nouvelles formes d'action

Pour que nos résultats soient en rapport avec notre volonté, il nous faut avancer dans deux directions.

La première est incontournable: nous devons nous affranchir d'un maximum de contraintes physiques qui peuvent empêcher de voler librement et confortablement dans un planeur, que ce soit pour les vols d'initiation, les stages de courte durée et le cursus de formation complet.



Cela passe obligatoirement par l'achat d'un planeur adapté.

La seconde, pour que cette pratique ne reste pas dans le domaine de l'exceptionnel, consiste à multiplier les opérations découverte en partenariat avec les centres et les structures accompagnant les handicapés dans le travail, les loisirs et l'animation sociale.

Ces opérations doivent être possible en dehors de notre seul aérodrome de Saint-Florentin pour que toute la région en bénéficie.

Les moyens à engager

Des nouveaux moyens matériels

Nous disposons de nombreux atouts pour accueillir dignement et confortablement les personnes souffrant d'un handicap physique dans notre centre:

- la quasi totalité des locaux sont accessibles de plein pied,
- nos sanitaires sont aisément accessibles, et l'un d'eux a été conçus pour les personnes en fauteuil roulant,
- nos véhicules de piste sont pratiques et sans danger (golfettes).

En revanche, nous avons besoin d'un planeur spécialement adapté.

Parmi les modèles disponibles, l'un d'eux dépasse très largement tous les autres, il s'agit de l'ASK21.

L'ASK21 est produit par la société allemande Alexander Schleicher, il présente de nombreux avantages pour l'utilisation avec des personnes handicapées:

- c'est un planeur école réputé:
 - sa robustesse est presque légendaire, c'est le planeur plastic ayant le plus haut potentiel (18 000 heures)
 - la légèreté de ses commandes rappelle celle des planeurs bois et toile ASK13, ce qui est un avantage appréciable pour certains handicaps,
- son cockpit offre un espace généreux,
 - il est doté de deux verrières. Celle de la place avant s'ouvre vers l'avant ce qui permet d'aider une personne par les deux cotés du fuselage, et le tableau y est fixé pour dégager une large place pour placer facilement ses jambes. Ces caractéristiques sont idéales pour l'installation des personnes hémiplegiques.
- la commande manuelle de la gouverne de direction est proposée par le constructeur, c'est un gage de sérieux et de tranquillité sur le plan



règlementaire. Elle est conçue de sorte que le planeur reste utilisable avec les palonniers.

- son domaine d'utilisation en école est très large:
 - même si la durée de l'apprentissage avant le lâcher est légèrement plus longue qu'avec un ASK13, l'école de début est facile et extrêmement sécurisante,
 - sa finesse de 34 est faible pour l'école campagne de haut niveau, mais suffisante pour expérimenter les principes par petit temps et réaliser des circuits intéressants lors des belles journées,
- il est agréé pour la voltige en biplace. C'est bien entendu un gage de robustesse supplémentaire, et cet aspect en fait une machine qui offre un potentiel de progression intéressant, y compris pour les pilotes qui devraient toujours voler en double-commande. Ainsi, l'ASK21 n'est pas une machine ghetto qui isole dans un ersatz de vol à voile, mais bien un planeur qui fédère les personnes valides et handicapées autour des mêmes valeurs, et avec des objectifs ambitieux.

Bien que sa rareté sur le marché de l'occasion implique l'achat d'un planeur neuf, son coût est exceptionnellement bas au fur et à mesure que l'on augmente son utilisation. C'est une excellente raison pour qu'il soit utilisé intensément sur tous les aérodromes de la région en dehors des week-end traditionnels de vol à voile pour des opérations de découverte organisées en collaboration avec les structures sociales.

La possibilité de se déplacer sur les aérodromes de la région avec une équipe réduite a déjà été évoquée dans le contexte des jeunes pour rentabiliser l'achat du moto-planeur école.

Le financement obtenu et les moyens du centre ne permettent pas aujourd'hui de retenir un modèle utilisable en remorqueur. Il est encore temps de faire jouer la dynamique commune entre ces deux projets pour qu'une augmentation faible du budget global améliore très significativement l'efficacité de chacun. Cette hypothèse sera étudiée dans la partie budgétaire.

Des nouveaux moyens humains

Nous souhaitons rappeler ici le projet sur lequel nous travaillons pour qu'un instructeur soit présent au centre à temps plein ou à mi-temps.

Là aussi, ce sujet a été évoqué lors de la présentation des Cadets de Saint-Flo, et nous avançons dans cette direction:

- Christophe Legrain, fonctionnaire à la DDE 58 et instructeur planeur bénévole à Saint-Florentin, qui est pressenti pour ce poste, prépare actuellement le théorique de la qualification supérieure (ITV),
- en parallèle, nous examinons l'ensemble des possibilités administratives qui permettraient la prise en charge de la part des coûts salariaux correspondant à sa présence au centre,



- et enfin, nous étudions la possibilité d'augmenter l'implication de notre centre dans l'activité véliole nationale, toujours dans le but d'utiliser mieux nos ressources.

Les intervenants externes

Quelles que soient notre volonté et l'importance de nos moyens matériels et humains, nous avons conscience de l'efficacité qui naîtrait d'une plus grande collaboration si les structures départementales et régionales intégraient le potentiel de notre centre.

Nous constatons régulièrement les bienfaits de notre pratique pour nous mêmes et pour les personnes de tout âge dont nous accompagnons la progression dans le cadre d'une activité de loisir et d'une pratique sportive que nous serons heureux partager avec les personnes handicapées qui pourront nous rejoindre.

Les apports originaux du vol à voile dans une démarche de développement personnel ou d'intégration sociale sont démontrés, ils méritent une prise en compte par les professionnels compétents.

Nous invitons toutes les personnes qui souhaitent connaître ces possibilités plus en détail à nous contacter. Nous sommes certains que nous trouverons dans nos expériences respectives les moyens d'avancer ensemble sur des voies passionnantes.



Budget de l'opération

Achat

La renommée de l'ASK21 est telle qu'il est extrêmement difficile d'en trouver sur le marché de l'occasion, et les rares exceptions qui se présentent portent sur les anciens modèles incompatibles avec l'équipement manonier.

Le prix neuf est d'environ 125 000 euros TTC, incluant l'équipement pour personnes handicapés.

Le potentiel actuel de l'ASK21 est de 18 000 heures, et il augmente régulièrement au fur et à mesure que le constructeur et l'administration constatent le bon vieillissement des planeurs en service.

Rapporté à ce potentiel, le prix neuf permet d'atteindre facilement un coût horaire lié à l'investissement d'environ 15 euros, ce qui est très largement compatible avec les objectifs sociaux du projet.

Réaliser ce nombre d'heures sur une durée de vie raisonnable de 45 ans représente 200 heures par an. A titre de comparaison, c'est le nombre d'heures réalisable dans notre région par un planeur école de base utilisé par un seul club durant les week-end et les vacances.

En ajoutant des opérations à l'initiative de divers organismes régionaux et un usage en semaine, on peut facilement baisser ce coût.

Le dossier des Cadets de Saint-Flo joint en annexe présente les hypothèses financières pour l'achat d'un motoplaneur biplace côte à côte en remplacement de notre SF28.

Le financement obtenu sur ce projet nous permet aujourd'hui de le lancer conformément à son hypothèse basse de 40 000 euros (25 000 financés par le CVVSFC, 10 000 par le CNDS, 5 000 par la FFVV), en achetant un Dimona d'occasion de 80 cv.

En choisissant un modèle plus récent (Super Dimona 100 cv), qui coûte environ 75 000 euros en occasion, on dispose de plusieurs avantages importants:

- l'utilisation du moto-planeur en école est plus efficace car le temps de montée à l'altitude de travail est 2 fois plus court donc plus économique,
- sa fonction remorqueur permet de réaliser des journées sur les aérodromes extérieurs avec un très bon prix de revient, en remorquant l'ASK21 pour le convoyage et le remorquage sur place.

Ce coût supplémentaire de 35 000 euros permet de multiplier l'impact global des deux projets et d'accélérer considérablement le retour sur investissement.

Ainsi, sur le seul sujet concernant les personnes handicapées, le différentiel est le suivant:



- la pratique devient possible sur les aérodromes de la Bourgogne qui n'ont pas d'activité vol à voile régulière,
- pour une augmentation de 50% de nombre d'heures, soit 300 h/an au total, le coût horaire lié à l'investissement passe de 15 à 11 euros, supplément moto-planeur inclus.
- dans l'hypothèse probable d'une présence à mi-temps de Christophe Legrain, le chiffre de 400 heures annuelles est facile à atteindre. Le coût horaire lié à l'investissement total est alors de 8,8 euros,
- du point de vue patrimonial, cette solution est plus avantageuse et ne présente aucun risque car la décote des Super Dimona est beaucoup moins rapide que celle des Dimona.

En retenant cette dernière hypothèse, le plan de financement est le suivant:

Planeur handicapés

CVVSFC	20,00%	25000
Conseil Général	15,00%	18750
Conseil Régional	15,00%	18750
CNDS au titre de l'accessibilité	50,00%	62500
Total		125000

Supplément remorquage Moto Planeur

CVVSFC	20,00%	7000
Conseil Général	40,00%	14000
Conseil Régional	40,00%	14000
Total		35000

Fonctionnement

Le coût de fonctionnement sera pris en charge par le CVVSFC.

Ce matériel sera intégré à sa flotte, et entretenu par son Unité d'Entretien Agréée.



ANNEXES

ASK 21

Plaquette de l'ASK21

Descriptif de l'ASK21

Devis pour un ASK11

Supplément motoplaneur

Projet Cadets de Saint Flo

Plaquette du Super Dimona

Marche de l'occasion des motoplaneurs

Informations sur le CVVSFC

Bilan des investissements du CVVSFC

Activité du CVVSFC et Développement Durable