



Championnat de France de Vol à Voile Saint-Florentin - Chéu, 2ème !

Après le succès de l'édition 2007, la Fédération Française de Vol à Voile confie à nouveau l'organisation des Championnats de France au CVVSC (Centre de Vol à Voile de Saint-Florentin - Chéu). Ils se dérouleront du 17 au 24 mai 2008 sur l'aérodrome de Saint-Florentin - Chéu.



En 2007, la participation de l'ensemble des communes concernées et de la communauté a permis de mettre en valeur les installations d'une plate-forme déjà reconnue pour son dynamisme. La qualité de l'aérologie Bourguignonne n'a pas été démontrée en 2007 du fait d'une météo capricieuse... 2008 effacera ce petit regret !

Les Championnats de France sont divisés en 5 classes correspondant à des types de planeurs différents, Chéu accueillera les pilotes des classes Club et 15 mètres, avec plus de 20 concurrents dans chacune.

Déroulement des épreuves

L'accueil des concurrents est assuré à partir du 12 mai pour qu'ils s'entraînent et découvrent notre région, un maximum de sept manches seront disputées du 17 au 24 mai.

Chaque jour, une épreuve différente est imposée aux concurrents par le directeur de course. C'est un circuit sur la campagne avec plusieurs points de virage. Sa longueur varie de 100 à 500 km en fonction de la météo du jour.

Les concurrents décollent en fin de matinée ou en début d'après-midi.

Quinze minutes après le dernier décollage, « la porte est ouverte », c'est à dire que la course peut réellement commencer. En fonction de sa stratégie et de sa compréhension des conditions météorologiques, chaque concurrent choisit son heure de départ en franchissant une ligne virtuelle. L'enregistrement dans son GPS en fera foi pour le calcul de sa performance.

Cet enregistreur de vol équipe chaque planeur. Il est utile pour établir le classement et vérifier sans ambiguïté le respect de la distance minimum imposée et des règles de la circulation aérienne. La première place est attribuée en fonction de la vitesse et de la distance parcourue, en tenant compte d'un coefficient de performance des planeurs. Ainsi, seul le savoir faire du pilote est déterminant.

Un beau spectacle à Chéu

Les décollages et les arrivées sont spectaculaires.

Selon le choix du concurrent, le décollage se fait avec un avion remorqueur ou un treuil. L'utilisation du treuil à ce niveau de compétition est une première réalisée l'an dernier à Saint-Florentin. Il faut environ une heure pour lancer tous les planeurs, Les décollages successifs, dominés par la ronde des premiers planeurs qui attendent l'ouverture de la porte sont un magnifique spectacle.

Quand le temps est ensoleillé, l'arrivée des concurrents, la profondeur des couleurs de fin d'après-midi, le sifflement des planeurs qui arrivent à grande vitesse et les traînées d'eau qui se vaporisent lors du vidage des ballasts composent des images inoubliables.



L'attente avant le décollage



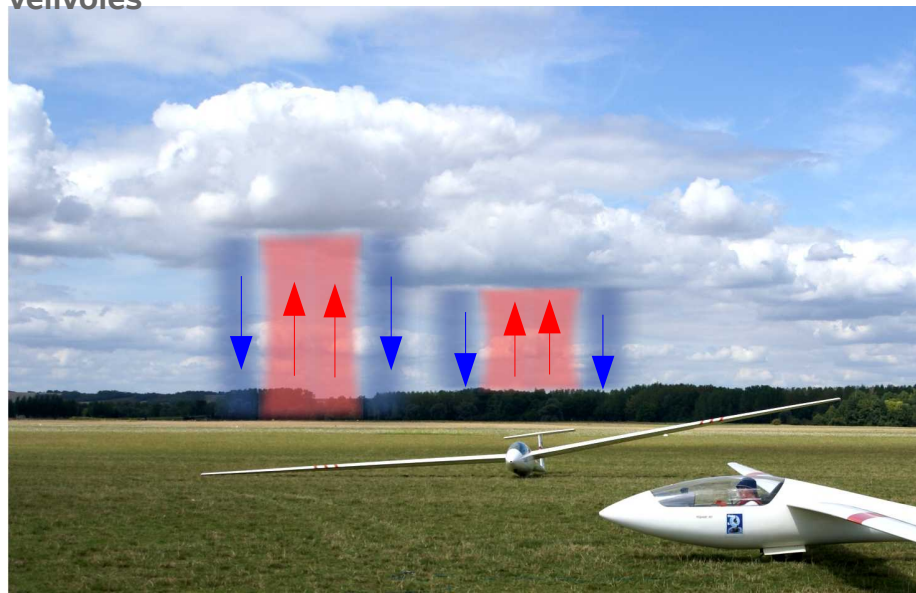
Christian Mallick, Champion de France 2007, classe Club



Gilles Navas, Champion de France 2007, classe 15 mètres

Comment vole le planeur

Comme l'avion, le planeur est plus lourd que l'air, et pourtant, sans moteur, il parcourt de grandes distances. Cette énigme est la base de la passion qui unit les vélivoles



Sur cette photo, les ascendances qui ont créé les cumulus sont matérialisées: en rouge l'air chaud qui monte, en bleu l'air froid qui redescend et qui se réchauffera à nouveau au contact du sol pour entretenir la convection.

Portance et plané

Pour que le planeur vole, une force doit le tirer vers le haut pour s'opposer à son poids. Grâce à la forme particulière de l'aile, l'écoulement de l'air s'accélère sur sa partie supérieure, ce qui crée une différence de pression à l'origine de la force de portance, qui est d'autant plus forte que la vitesse est élevée.

Pourvu qu'il conserve une certaine vitesse, le planeur est donc « aspiré » vers le haut et il continue à planer. C'est pourquoi la croyance selon laquelle les planeurs « tombent quand il n'y a plus de vent » est fautive.

Cependant, l'air exerce aussi une force de frottement, la traînée, qui freine le planeur même si son aérodynamisme est très poussée. Pour conserver sa vitesse, l'avion utilise la traction de son hélice, mais le planeur, tel un skieur, doit suivre une trajectoire descendante. Il perd donc constamment de l'altitude: c'est le vol plané.

Mais alors, comment peut-on parcourir des centaines de kilomètres sans consommer une goutte de carburant, et en descendant tout le temps?

Ascendances et convection

Pour prolonger son vol, le planeur doit régulièrement regagner l'altitude nécessaire à un nouveau vol plané en utilisant les courants ascendants de l'atmosphère.

Sous l'effet du soleil, selon la couleur et la nature du sol avec lequel il est en contact, l'air se réchauffe plus ou moins. La densité d'un gaz diminue avec sa température, l'air chaud, plus léger que l'air froid, s'élève et est remplacé par de l'air plus frais qui se réchauffe à son tour. Avec un ensoleillement suffisant, ce mouvement est entretenu et il forme des colonnes ascendantes plus ou moins larges, plus ou moins puissantes.

Sous l'effet de la diminution de pression liée à l'altitude, l'air qui monte se détend, ce qui le refroidit de 6,5°C par 1000m. Quand l'air ascendant arrive à la même température que l'air stable environnant, l'ascension cesse, et il redescend pour remplacer l'air nouvellement réchauffé.

L'ensemble de ces phénomènes, qui permettent la pratique du vol à voile en plaine, s'appelle la convection thermique. En montagne, des phénomènes dynamiques liés à l'effet du relief et du vent s'y ajoutent.

Exploitation des ascendances

Toute la science du vélivole consiste donc à trouver les bonnes ascendances, et à s'y maintenir en décrivant une spirale pour atteindre une altitude permettant de poursuivre le vol en plané.

Plusieurs indices l'aident à détecter les meilleures zones. Tout d'abord, il recherche des sols chauds capables de déclencher une ascendance:

- soit à cause des activités humaines (usines, villes, voies de chemins de fer, feux ou même moissonneuses-batteuses),

- soit par des contrastes naturels (les zones sombres absorbent mieux le rayonnement solaire que les zones claires, elles sont donc plus chaudes).

Le pilote peut aussi trouver sa pompe, l'ascendance dans le jargon vélivole, en regardant le ciel (activité qui occupe une grande partie de son temps libre, en vol comme au sol...). Si l'air est suffisamment humide, les ascendances sont surmontées par des cumulus, ces « nuages de beau temps », qui sont au vélivole ce que sont les stations-service à l'automobiliste.

Certains rapaces volent aussi en exploitant les courants thermiques, et sont autant de guides naturels pour le pilote. Devenir une buse est donc le rêve ultime du vélivole...

Quelques records en planeur

Comme dans tous les sports, de nombreux records jalonnent l'histoire des pionniers, et poussent les contemporains à progresser. En voici quelques uns qui illustrent la performance des ingénieurs et des aventuriers:

- record de distance: 3009 km
- vitesse sur 500 km: 306,8 km/h
- record d'altitude: 15 460 m

L'une de ces catégories de records est maintenant interdite car elle poussait les pilotes à voler jusqu'à l'épuisement. Il s'agit des records de durée dont les dernières tentatives ont eu lieu dans les années 50 à Saint-Rémy de Provence. Le dernier record homologué est celui de Charles Atger en 1952 avec 56h15mn en monoplace !

S'il te plaît Monsieur, dessine-moi un planeur

En aéronautique, le planeur est symbole de pureté, la simplicité et la douceur de ses lignes lui donnent les meilleures qualités de vol qui soient. En voici une description à grands traits tirée du site web du CVVSFC que vous pouvez consulter pour plus de précision (www.planeur-stflo.net).

Les parties principales du planeur

La voilure du planeur est constituée d'ailes de grande envergure: de 15 mètres pour les monoplaces standards à plus de 25 mètres pour les biplaces de performance. A chaque extrémité de l'aile on trouve les ailerons.

Le fuselage est étroit pour offrir le moins de résistance possible à l'air, il se termine par l'empennage qui porte les gouvernes de profondeur et de direction.

On commande ces gouvernes avec le manche et le palonnier pour modifier l'assiette et l'inclinaison du planeur. C'est ainsi qu'on règle sa vitesse et que l'on prend les virages.

L'habitacle offre un confort permettant des vols de plusieurs heures pour une ou deux personnes. Il est fermé par une large verrière garantissant une excellente visibilité dans toutes les directions.

L'exigüité apparente du cockpit disparaît totalement derrière la sensation de totale liberté que procure le vol.

Les planeurs biplaces sont utilisés pour l'école et les ballades à deux. Lors des baptêmes et des vols d'initiation le

passager est placé à l'avant, il profite ainsi des meilleures sensations.

Sauf quelques rares exceptions, le train d'atterrissage est monorace, c'est à dire constitué d'une seule roue dans l'axe du fuselage. Il est rentrant sur les planeurs performants.

Au décollage, un aide maintient l'équilibre sur les premiers mètres du roulage en soutenant l'extrémité de l'aile. Dès qu'il atteint une faible vitesse, le pilote contrôle seul cet équilibre grâce à l'efficacité des ailerons.

A l'atterrissage, en fin de roulage, le planeur s'incline et se pose sur l'une de ses ailes.

Un planeur pour chaque usage

Vous pouvez remarquer sur ces vues 3D de deux planeurs que leur construction est très différente. Le premier est un planeur de performance, l'ASW22. Vous remarquez ses ailes étroites, de grande envergure (26,5m) et la faible épaisseur de son profil. Ces caractéristiques donnent à l'ASW22 une finesse de 60, l'une des meilleures aujourd'hui.



Bienvenue dans l'Yonne à tous les participants aux Championnats de France de Vol à Voile 2008 qui se dérouleront sur l'aérodrome de Saint-Florentin-Chéu. Merci aux organisateurs du club d'avoir choisi notre département pour cette importante manifestation.

Nous sommes heureux d'accueillir une nouvelle fois les pilotes sur la terre icaunaise mais aussi bien sûr dans le ciel de notre département. De là-haut, comme j'ai pu le faire l'an dernier, ils pourront admirer nos paysages, nos forêts et nos rivières et au retour la chaleur de notre accueil.

Bonne chance à tous.
Jean-Marie ROLLAND
Député de l'Yonne
Président du Conseil Général

C'est naturellement avec un très grand plaisir que la ville de Saint-Florentin reçoit par l'intermédiaire d'une de ses associations très active, le Centre de vol à voile, l'organisation des championnats de France de vol à voile pour la 2^{ème} année consécutive.

Ancien pilote amateur moi-même d'avion et de planeur, je suis fier, pour avoir créé cette association avec Monsieur Briatte, de constater l'évolution constante due au dynamisme des présidents et des équipes successifs, qui fait que le site de Saint-Florentin soit reconnu comme un centre majeur de vol à voile en France.

Je resterai naturellement un grand supporter de cette équipe de bénévoles qui s'est toujours soucieuse d'exercer sa passion en respectant le mieux possible les contraintes pour faire subir à la population un minimum de nuisances.

Remplacer le remorquage des planeurs auparavant tractés par un avion remorqueur par un treuil électrique ne produisant aucun bruit, est une preuve réelle du respect des autres.

Félicitations à tous, bon courage et bonne chance pour que ces Championnats de France se déroulent avec la meilleure météo possible et dans des conditions optimales

Le Maire de Saint-Florentin,
Yves DELOT

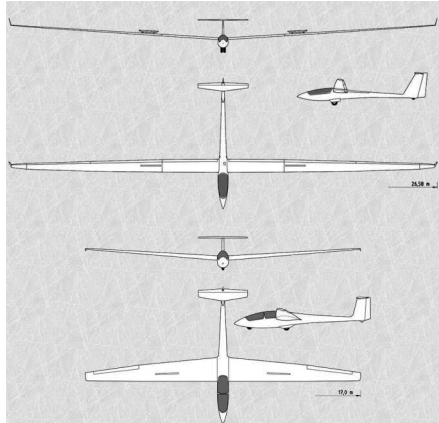
Le second, un ASK 21, un biplace conçu pour un usage intensif en club et pour la voltige. Il est donc robuste et maniable. Ses ailes sont relativement courtes (17m) et larges, sa finesse est de 34.

La finesse dont nous venons de parler mesure la distance que peut parcourir un planeur en perdant 1000 mètres d'altitude. Avec sa finesse de 60 signifie que l'ASW22 parcourt 60 km en ligne droite en perdant seulement 1000 mètres d'altitude. Pour illustrer, cela signifie en partant d'Auxerre à 2500 mètres, il peut aller à Dijon sans devoir reprendre de l'altitude !

La construction des planeurs

La structure des planeurs anciens est en bois ou en tubes d'acier soudés, revêtue de toile. Ces planeurs sont recherchés pour l'école car ils sont légers et volent lentement.

Aujourd'hui, les planeurs sont moulés et constitués de sandwich de résine et de fibre de verre ou de carbone. Ce procédé est plus économique pour la fabrication et l'entretien.



La passion et le partage



A leur retour d'Ibarra, Florence et Pascal arborent le sweat du club d'Ibarra, et le sourire que donne une belle aventure humaine.

L'envie de partager sa passion dépasse souvent les limites du cercle des amis immédiats...

Deux passionnés avaient importé un planeur et un treuil en Equateur, les premiers du pays. Pour apprendre à voler, il ne restait plus qu'à inviter des instructeurs à partager l'aventure. C'est ainsi que Pascal et Florence Jouannard, instructeurs au CVVSFC, ont consacré 2 semaines de leurs vacances à Ibarra pour enseigner le vol à voile en Equateur l'an dernier, à 2200m d'altitude. Florence a eu le plaisir et l'honneur de décerner le tout premier brevet de pilote de planeur du pays !

Jacques Noël, Stéphane Esnault et Robert Ehrlich sont les autres instructeurs français qui ont beaucoup œuvré pour cette réussite. Cette année, nos amis équatoriens découvriront les Alpes pour parfaire leur formation.

Le décollage au treuil

Après avoir introduit en France le 1er treuil électrique, établi deux records du monde en treuillée, le CVVSFC a inauguré l'usage du treuil dans un Championnat de France en 2007. Il y a certainement des bonnes raisons...

Un principe simple

Le planeur se prépare au décollage en bout de piste, tandis qu'à l'autre extrémité, un treuil puissant (environ 400CV) se prépare à enrouler le câble qui est tendu sur toute la longueur du terrain. Quand le câble a été accroché au planeur, le pilote demande le décollage. Le câble est alors tendu doucement, puis enroulé rapidement pour donner au planeur une vitesse d'environ 90 Km/h. Cette vitesse entraîne un décollage quasi immédiat et l'ascension jusqu'à 400 m. en 40 secondes. Un crochet automatique assure le largage du câble qui descend doucement sous un parachute. Quand tous les câbles du treuil ont été utilisés, on les déroule en les ramenant au seuil de piste pour la série de décollages suivante.

Des avantages nombreux

D'un point de vue énergétique, c'est le mode de lancement optimum. Un avion qui remorque un planeur consomme deux fois plus d'essence pour combattre son propre poids et sa mauvaise finesse que pour tirer un planeur fin et léger.

Les conséquences économiques sont nombreuses: pour l'achat et l'entretien, un treuil coûte beaucoup moins qu'un avion qui consomme 40 l/heure d'une essence à 2€/l. Une grande part du budget du vélivole qui décolle au remorqueur est consacrée à l'achat d'essence. Un comble !

Le prix de revient du départ au treuil est environ 15 fois moins élevé qu'un remorquage. Dans l'économie du club, le prix pratiqué laisse du disponible pour favoriser ses objectifs principaux. Dans de nombreux clubs utilisant exclusivement le remorqueur, le prix perçu par décollage est souvent inférieur au prix de revient réel. La différence est bien entendu prélevée sur les autres postes de fonctionnement.

Sur le plan pédagogique, le treuil simplifie la formation de début qui nécessite beaucoup de décollages, et peut se pratiquer même si les conditions de vol ne sont pas idéales. Notamment, parce qu'il n'est pas nécessaire d'étaler les dépenses, elle dure souvent moins longtemps.

Sur le plan social, alors que le remorquage peut être vécu comme un privilège réservé à des pilotes expérimentés à cause du coût de la formation, le fonctionnement du treuil est pris en charge par l'ensemble des membres qui se partagent cette tâche après une formation gratuite de courte durée.

Enfin, il est essentiel de penser au confort des riverains de l'aérodrome qui sont souvent bien plus nombreux que les pratiquants. Le treuil, surtout quand il est électrique, ne produit aucune nuisance sonore et son impact écologique est quasiment nul.



Ce planeur a décollé il y a quelques secondes, il sera à 400m dans moins d'un minute et poursuivra son vol sous les cumulus. Il aura suffi d'un kw/h et d'un peu de silence...

Elu depuis moins d'un mois à la Présidence de la Communauté de Communes du Florentinois, je me dois de reprendre un dossier lourd : la gestion de l'aérodrome de Chéu.

Avec des associations particulièrement dynamiques : l'aéroclub, le parachutisme, les Ulm... et Le VOL A VOILE.

Je connaissais cette dernière et son souci de préservation de l'environnement, dans la pratique de ce sport à haut niveau.

Les avions remorqueurs ont été remplacés par un treuil à énergie électrique, donc plus de sécurité, moins de nuisances sonores, moins de consommation de carburant...

Je suis certain que cette réputation de compétence mise au service de l'organisation des championnats de France va être le garant d'un succès de grand retentissement.

Que peut-on souhaiter ?

BONNE CHANCE et BON VENT

Gilbert BUHAGIAR

Président de la Communauté de Communes du Florentinois

Le Cercle des Dames de Pierres est une association qui fédère des dames actives et passionnées, bourguignonnes de coeur venant de tous horizons, dont le but est de mettre en valeur, en lumière et en scène tout le département de l'Yonne.

De par leur savoir faire, les Dames de Pierres s'adonnent à dynamiser la communication dans diverses manifestations icaunaises.

De par leur synergie et leurs carnets d'adresses, elles s'engagent à devenir toutes ambassadrices de l'Yonne afin de faire mieux connaître aux amoureux de la Bourgogne, les activités, le terroir, le patrimoine et toutes les richesses culturelles inépuisables de notre joli département.

C'est tout le sens de notre soutien aux Championnats de France de Vol à Voile 2008..

Nicole de Merteuil, Présidente du Cercle des Dames de Pierres



Combien coûte le vol à voile

Le vol à voile est certainement le moins cher de tous les sports aériens. Voici pourquoi... et combien !

Les éléments de coût du vol à voile sont le planeur, le coût du décollage et les coûts de structure et d'encadrement.

Le prix d'achat du planeur est peu élevé au regard de sa longévité, et compte tenu de son utilisation partagée, le coût supporté par chaque participant est faible. A titre d'exemple, les prix d'achat des planeurs du CVVSFC varient de 3000 à 15000 €, sauf pour le Janus qui a coûté plus cher.

La durée de vie de ces machines se compte en milliers d'heures (> 10 000) ou en dizaines d'années (> 40). Le planeur ne consomme aucune énergie et ne s'use pas en vol.

Bien qu'ils soient soumis aux mêmes règles de certification que l'aviation civile, l'entretien est réalisé au sein de l'unité d'entretien agréée du club.

Le coût du décollage au treuil est de 6 euros pour un prix de revient inférieur à 2 euros, amortissement compris. La différence

participe au financement des autres charges du club.

Le vol à voile est une activité essentiellement dirigée et encadrée par des bénévoles, c'est entièrement le cas dans tous les clubs de Bourgogne.

Le bénévolat ne se limite pas à l'encadrement et à l'animation des associations, mais il couvre l'ensemble des tâches techniques de l'activité, y compris les plus pointues.

L'impact de l'engagement des bénévoles est important. Par exemple, l'instruction en double-commande avec un instructeur diplômé est gratuite.

Pour un adulte qui s'inscrit avec le forfait heures de vol illimitées, le prix d'une saison tout compris ne dépasse pas 1000 euros.

Pour les jeunes de moins de 25 ans qui ont droit à des bourses, ce prix est ramené à 200 euros environ.

Un sport de Jeunes

Les jeunes sont responsables, curieux et passionnés, ils aiment les défis et les sensations, ils aiment partager l'esprit d'une équipe qui respecte leur autonomie: le vol à voile a été inventé pour eux...

Quand un jeune de 15 ans est lâché par son instructeur, il est seul à bord de son planeur, il est commandant de bord aux yeux de la réglementation aérienne. Le vol à voile montre ainsi clairement sa confiance en la jeunesse, il lui offre d'assumer la totale responsabilité de ses actes.

L'ensemble des techniques pointues qu'il découvre et qu'il apprend à maîtriser aiguise naturellement sa curiosité. Et parce que chaque vol propose une situation nouvelle, les connaissances s'approfondissent sans cesse, et le champ de l'intelligence s'élargit: c'est comme cela que naît la passion. Quant au défi, en planeur, il est permanent: le défi de s'arracher à la pesanteur dans la sensation de force et de puissance que procure un décollage au treuil. Le défi d'aller plus haut dans la

sensation de douceur et d'harmonie partagée avec les oiseaux dont nous tentons d'imiter la science. Le défi d'aller plus loin, en glissant à plus de 150 Km/h au dessus des paysages sans cesse renouvelés. Mais encore plus, tous ces plaisirs se mesurent dans le partage, car le vol à voile n'aime pas la solitude. Il aime l'entraide, indispensable pour organiser le fonctionnement d'un sport entièrement bénévole. Il aime l'autonomie qu'exige la parfaite exécution de la stratégie définie par l'équipe.

Enfin, comme jeunesse ne rime pas toujours avec richesse, le vol à voile sait accueillir chacun en fonction de ses moyens. Ainsi, pour peu qu'elle soit suivie avec sérieux, la formation de pilote est offerte aux jeunes de moins de 25 ans.



En 2007, la première convention nationale Jeunes s'est déroulée à Saint-Florentin. Ci-dessus, le traditionnel "porté de planeur" pour la photo de famille.

Bourses aux moins de 25 ans

Les structures sportives du Vol à Voile offrent aux jeunes de moins de 25 ans des moyens de financer totalement leur formation de pilote et de pratiquer à volonté pour une somme modique.

Les bourses offertes avant le brevet

Elles sont versées aux étapes suivantes:
· lors du lâcher, c'est à dire le premier vol seul à bord du planeur, quand l'instructeur constate qu'il en a l'aptitude,
· à l'obtention du Brevet de Pilote. Le brevet comporte une partie théorique, et une partie pratique en vol.

Leur montant est plus important si le pilote est titulaire du Brevet d'Initiation Aéronautique. Ce diplôme est délivré par l'éducation nationale, il sanctionne un niveau de connaissance générales en aéronautique.

Les bourses offertes après le brevet

En vol à voile, la progression du pilote continue après l'obtention du brevet. Certaines étapes particulièrement significatives donnent lieu au versement d'une bourse si le pilote est âgé de moins de 25 ans:

- le 1er circuit de 90 km,
- le « lâché campagne » qui autorise le pilote à s'éloigner hors de portée de son aérodrome de départ, et donc éventuellement à se poser sur un autre aérodrome ou dans un champ,
- le brevet D attribué au pilote ayant réussi 3 épreuves: un vol de plus de 5 heures, un gain d'altitude de plus de 1000 mètres et une distance en ligne droite de 50 km,
- le 1er circuit de plus de 300 kms,
- le 1er circuit de plus de 500 kms.

Qui verse ces bourses

Les bourses sont attribuées par la Fédération Française de Vol à Voile et par le Comité Départemental de Vol à Voile de l'Yonne.

A noter qu'indépendamment des bourses, le CVVSFC offre une réduction aux jeunes sur le prix du forfait annuel qui permet de voler à volonté pendant toute la saison. La participation à des compétitions régionales, nationales ou mondiales peut aussi donner lieu au versement d'une bourse spécifique.

Concrètement, la progression typique du jeune pilote de planeur assidu se déroule en quatre ans:

- la première année se termine par le lâcher,
- la deuxième par le brevet et le brevet D et le lâcher campagne,
- la troisième par le 300 km,
- la quatrième par le 500 km.

Les bourses sont ainsi versées régulièrement, permettant au jeune de dépenser environ 200 euros pour une année complète de loisir.

Des informations détaillées sont disponibles sur le site web du CVVSFC www.planeur-stflo.net

Les Cadets de Saint-Flo

En octobre 2008, une nouvelle aventure passionnante débute au Centre de Vol à Voile, et confirme la mission de cette



Un jeune élève de la classe aéronautique de Saint-Florentin en 2006

Le projet des Cadets de Saint-Flo est né de l'expérience de la classe aéronautique organisée en collaboration avec le collège, et sous la responsabilité de MM Semblat et Turpin. Ainsi, chaque année, une dizaine d'élèves de 3ème a pu préparer et obtenir le Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA) et pour certains d'entre eux devenir pilote confirmé.

Les Cadets de Saint-Flo améliorent la formule en proposant d'emblée une formation complète jusqu'au brevet et en privilégiant l'accès à ce sport aux jeunes moins favorisés. Les grandes lignes du projet sont:

- la promotion pilote débutera en Octobre avec la sélection de 5 jeunes d'environ 15 ans sélectionnés sur critères sociaux, et pour 2 au moins, sur résultats scolaires,
- un jeune d'environ 18 ans sera leur « parrain » ou le « grand-frère » de la promotion, il l'accompagnera en liaison avec l'équipe pédagogique du centre. En échange, sa formation de pilote lui sera entièrement offerte,
- le contenu de la formation est le suivant:

1ère année: entre octobre et juin, des cours sont donnés au centre de vol à voile pour préparer le BIA, un stage de 5 vols est offert pour la découverte du vol à voile et du pilotage.

2ème année: entre juillet et juin, poursuite de la théorie en vue d'obtenir le Brevet théorique en juin, école de pilotage avec l'objectif du premier vol solo au plus tard en début de la saison suivante.

3ème année: entre juillet et décembre, révision et approfondissement des connaissances acquises, école de pilotage en vue de l'obtention du brevet de pilote avant le 30 septembre.

Les jeunes participent aussi aux travaux d'entretien des planeurs dans notre atelier agréé.

Le financement est assuré par le CVVSFC, la Fédération de Vol à Voile, la Direction de la Jeunesse et Sports et Saint-Florentin. Le passage d'une année à l'autre est conditionné par la réussite des examens, et entraîne la prise en charge totale de la formation, y compris les heures de vol.

A l'issue de cette formation, chaque jeune pourra poursuivre le Vol à Voile, et toujours sous réserve de pratiquer avec assiduité et donc de progresser, les bourses lui permettront de financer la quasi totalité de son année avec un nombre d'heures de vol illimité pendant 2 ans.

Les jeunes intéressés pour la première promotion des Cadets de Saint-Flo peuvent se faire connaître au Centre de Vol à Voile ou à la mairie de Saint-Florentin



Aérodrome – 89600 CHEU
tel 03 86 35 19 17
club@planeur-stflo.net
www.planeur-stflo.net

Centre de Vol à Voile de Saint-Florentin - Chéu