

Promotion de la classe 2 FFVL



Présentation par Jacques Bott

Le prémondial 2013 et le Championnat du Monde 2014, organisés par le Delta Club d'Annecy, ont permis le déroulement des 2 premières compétitions de

PUL de classe 2 en France.

Les pilotes ont démontré quotidiennement l'aptitude de ces **planeurs de vol libre** au cross country en tournant des manches de 170 à 245km, même par vent fort, et

en toute sécurité





Jacques Bott, vole en **Delta** depuis **1975**

Sportif de Haut Niveau de 2004 à 2008,

l'essentiel de son palmarès se résume à:

Record de France de distance en Delta 1978: 38Km!...

Champion de France Delta 1999

Champion de France Delta Rigide 2005, 2006 & 2008

Vainqueur de l'OLC mondial 2012 (FAI 1, 2, 5)

Membre de l'équipe de France de Delta Rigide **Championne du Monde** en 2006

Equipe de France Championne du Monde
Mondial Delta 2006



Jacques vole en Swiftlight depuis 2009, il a démontré l'incroyable **potentiel** des PUL de la classe FAI 2:

des circuits (fermés) de **200** à **300km** les journées de vol **ordinaires**

Les Ecrins





Le Pelvoux



La Meije





Le
Mont Aiguille

Le Ventoux



Ste Croix-Verdon



Allos



Bien sûr, tous ces sites
ont déjà été pratiqués
en parapente et en Delta...

Mais la différence est qu'en Swiftlight
on peut aisément tous les visiter

lors d'un seul et même vol !

Et les journées où la météo est favorable:

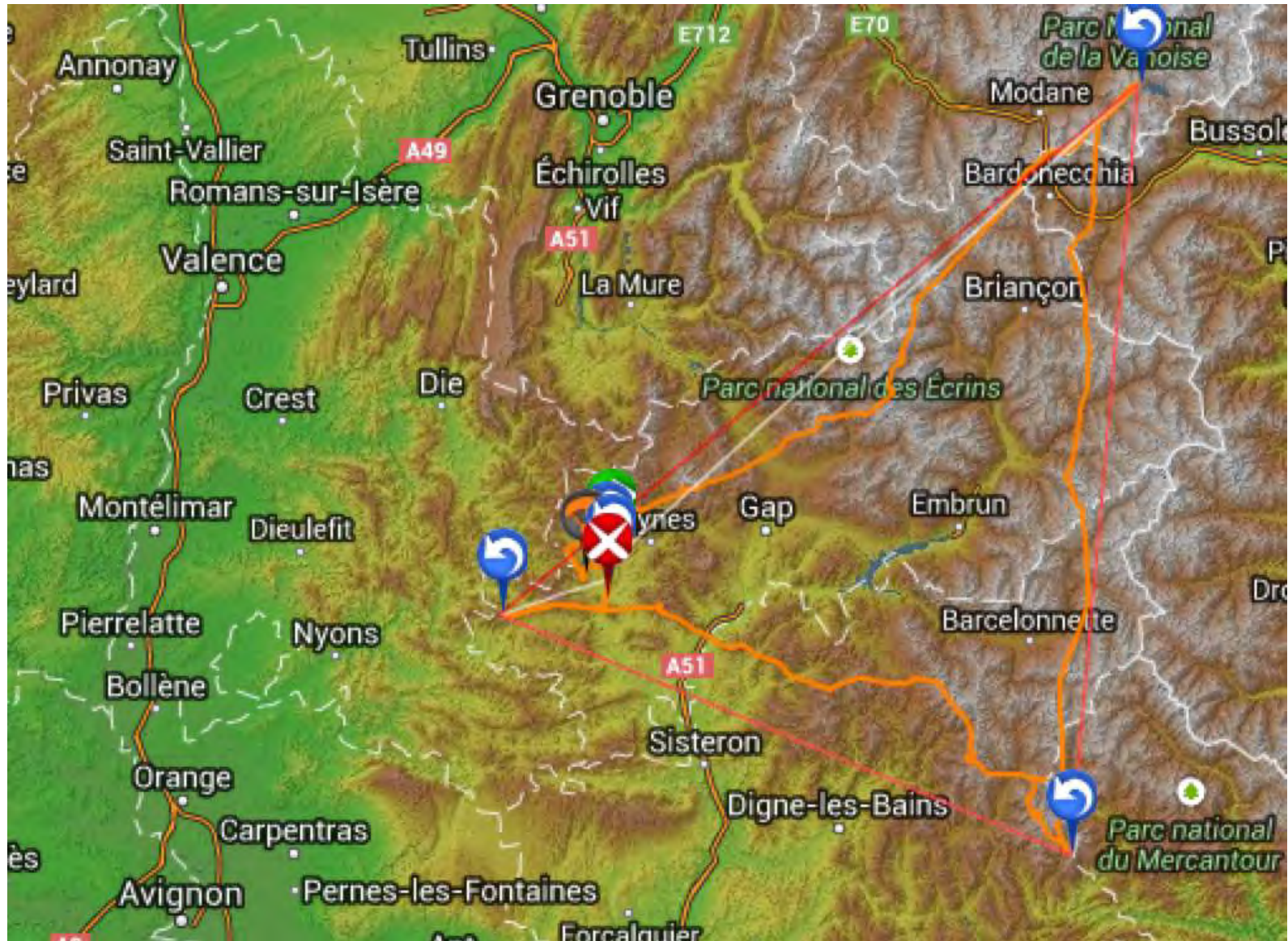
des circuits (fermés) de

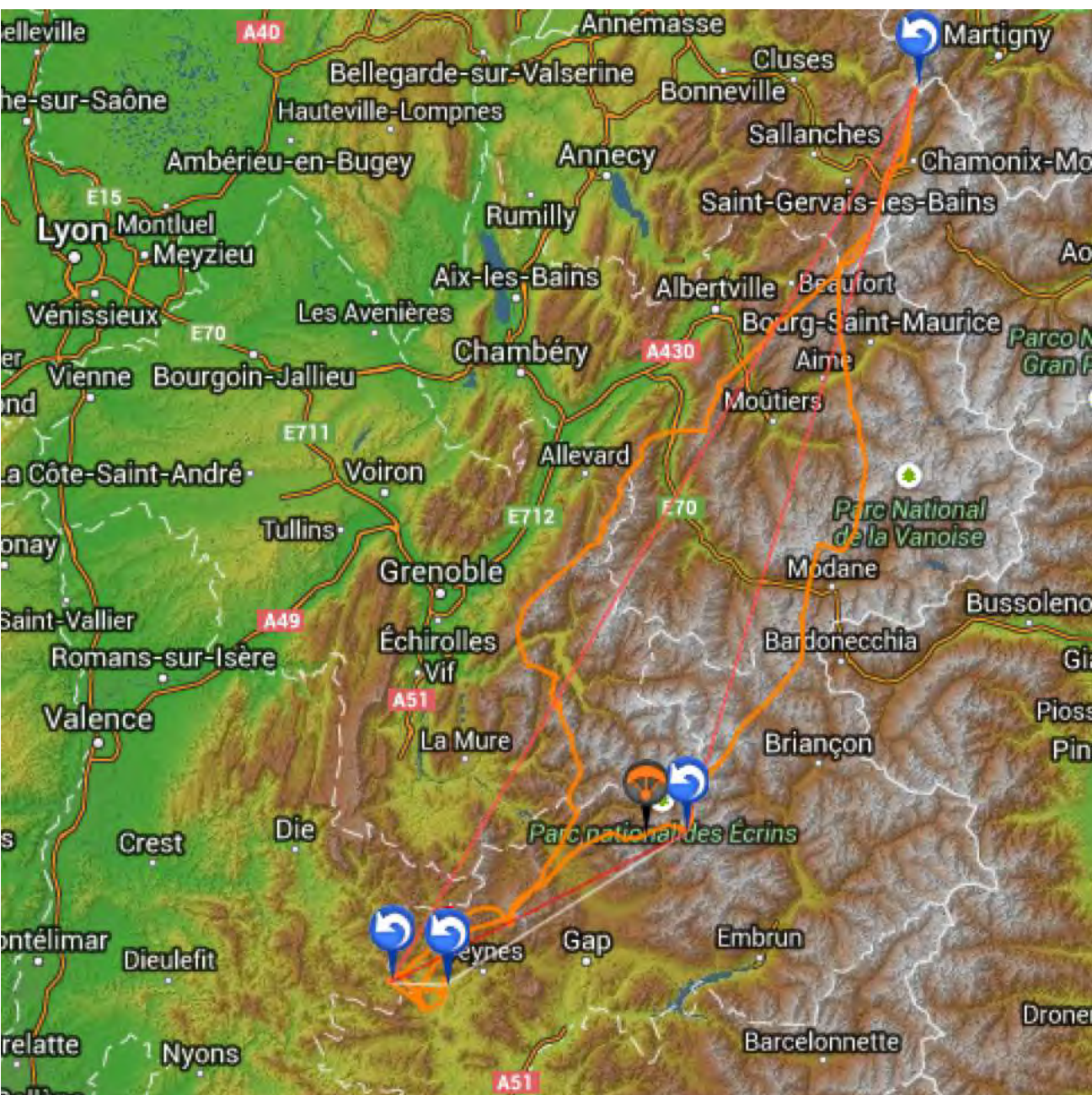
300 à plus de 400km !



Record du Monde
Classe 2
385 kms
en Aller Retour

380 kms Triangle FAI





408kms
aller
retour
Serres –
Frontière
Suisse au
nord de
Chamonix

La Grande Casse



Le Mont Blanc



Et grâce aux excellentes qualités de vol du Swiftlight (maniabilité, domaine de vitesse élargi, absence du risque de tumbling) et à sa robustesse (Swiftlight commercialisé depuis 2001), il a démontré que l'on pouvait affronter en toute sécurité les terribles **rotors**, et accéder à **un nouveau domaine de vol** réservé jusqu'alors aux planeurs certifiés:

L'ONDE !

Des ascendances laminaires dans du vent de 40km/h ou plus, avec **des plafonds limités uniquement par la raréfaction de l'oxygène** 😊



Surf sur les nuages lenticulaires





Au cours des **915 heures de vol** qu'il a effectuées en Swiftlight, il a identifié et solutionné toutes les raisons qui ont freiné le développement de la classe 2:

- le transport
- la manutention
- la sécurité
- la formation

Et en 2014, malgré une **météo déplorable**, il a réussi à lancer cette activité à Aspres:

- **17 pilotes** venus du monde entier avec leurs Swiftlights ou Archeopterix
- Plus de **100 remorqués**
- Plus de **500 heures de vol**
- **Formation** de pilotes en **Swift biplace**

Le tout sans le moindre incident

Fort de ce succès, une association pour le développement du planeur ultraléger a été créée:



Avec la collaboration de la **FFVL**, elle souhaite, pour la classe 2:

- organiser une **compétition** l'été prochain,
- et mettre en place une offre de **formation** au pilotage spécifique de ces appareils

Les outils de formation

- dont certains sont **déjà homologués** dans des pays étrangers,
- d'autres ont été **expérimentés avec succès**:

Le planeur biplace d'ancienne génération

Pourquoi "d'ancienne génération"?

- Les planeurs d'ancienne génération sont construits en "bois et toile"; ils sont plus **légers** que les planeurs en "plastique", leur charge alaire plus faible leur confère un **domaine de vitesses de vol plus proche de celui des PUL**, et leur performances sont du même ordre de grandeur.
- Cette méthode de formation a été **homologuée en Allemagne** ou la DULSV (Fédération Allemande de Planeur Ultraléger) a déjà délivré plus de 1000 Brevet de Pilote de Planeur Ultraléger; elle est également utilisée en **Suisse** pour former les pilotes d'Archéopterix.
- Types de planeurs utilisés: Ka7, Ask13, Bijave

Le motoplaneur ULM biplace

Il faut **éviter** les appareils haut de gamme tel le **Sinus**, le **Lambada** ou le **Phoebus**: ils sont chers à l'achat et délicats à poser;

Les motoplaneurs ULM **Toucan** ou son évolution, le **Duo Banjo**, sont mieux adaptés.

Cette méthode a déjà été utilisée pour former des pilotes de Swift

Le Swift biplace

Il est utilisé depuis longtemps et avec succès en Belgique par le Club Avia Airsports qui a formé de nombreux pilotes de Swift.

Inconvénient:

Nécessite que ses conditions d'utilisations soient définies par la DGAC, car non décollable ni atterrissable à pied, il n'est pas un PUL pour l'administration française.





le sandow sur terrain plat

C'est l'équivalent de la pente école en Delta ou parapente

Prérequis:

Une formation **initiale** au pilotage 3 axes





le guidage radio du sol

- Comme cela se pratique en Delta ou en Parapente
- Déjà expérimenté avec succès en France pour lâcher des pilotes en Swiftlight et Archeopterix

Prérequis:

Une formation **complète** au pilotage 3 axes

le vol en patrouille

- En contact radio
- A la manière du célèbre pilote de planeur Klaus Ohlman
- Pratiqué avec succès par Jacques Bott depuis 2 ans dans les Alpes du Sud

Pour quel apprentissage:

- le **perfectionnement** au thermique
- le **perfectionnement** au vol de montagne
- l'apprentissage du **vol de distance**

Vol en patrouille



En liaison radio avec un leader



Une formation de type compagnonnage



Modèle envisagé de formation spécifique au pilotage des classes 2

Parcours de formation en fonction de l'origine du pilote

En vert: validé

En rouge à faire

Formation en biplace
(planeur, motoplaneur ULM ou Swift biplace)

Compétences initiales	Formation théorique	Pilotage de base 3 axes	Thermique et vol de pente	Approche et atterrissage	Breifing	Sandow	Radioguidage du sol
Brevet de pilote confirmé Delta ou Parapente	Complément de formation spécifique	X	Compétent	X	X	X	X
Brevet de pilote de Planeur	Compétent	Compétent	Compétent	Compétent	X	Facultatif	X
Brevet de pilote ULM 3 axes	Formation théorique FFVL	Compétent	X	X	X	Facultatif	X
Autres ou débutant	Formation théorique FFVL + Complément de formation spécifique	X	X	X	X	X	X

Complément de formation spécifique: mécanique du vol 3 axes, structure, facteur de charge, vitesses limite, centrage

Formation en biplace: planeur bois et toile, ou motoplaneur non sophistiqué

Sandow: adaptation de la technique de l'arrondi sur le PUL de lâcher (1/2 journée)

Radioguidage du sol: comme en Delta ou parapente (mais l'autonomie est acquise beaucoup plus rapidement)

Un autre axe de développement serait l'accès au vol libre des

personnes à mobilité réduite

Les PUL de classe 2 étant naturellement capables de décoller et d'atterrir sur roue ou patin, des modifications techniques très simples à réaliser permettraient, par exemple à des paraplégiques, une autonomie en vol totale: une fois installés à bord, décoller en remorqué, au treuil ou au sandow serait un non évènement.

2 PUL actuellement en cours de développement seront même utilisables par des pilotes, atteints de ce type de handicap, **sans aucune modification!**

- **Pour conclure**

- La **FFVL** étant délégataire de l'Etat pour la gestion de l'activité de vol en Planeur Ultra-léger, l'**ADPUL** lui demande de l'**accompagner** pour:
 - la mise en place d'un **cursus de formation** au pilotage des Planeurs Ultra-légers de la classe FAI 2, à titre expérimental, au motif de l'**amélioration du niveau de sécurité** de la pratique de cette discipline que l'on peut raisonnablement en attendre, et pour contribuer à son **développement**,
 - l'organisation de **compétitions** FAI dans cette classe, au motif de sa promotion en tant que sport aérien.

Comment travailler ensemble à ces objectifs?

- **l'ADPUL** demande à la **FFVL** de la reconnaître en temps qu'**ODVL**
- La convention qui nous lierait devant contenir entre autre les points suivants:
 - La reconnaissance du savoir faire de l'ADPUL dans le domaine du vol en planeur ultra-léger de classe 2
 - L'habilitation de l'ADPUL pour la définition et la mise en place d'une filière de formation au pilotage des PUL de classe 2, en collaboration avec la Direction Technique de la FFVL
 - L'habilitation de l'ADPUL à organiser des compétitions FAI
 - L'obligation de ses cadres à être licenciés à la FFVL
 - L'obligation de ses futurs élèves à prendre une licence FFVL

Pourquoi le statut d'ODVL et non l'affiliation?

- 1 La grande majorité de nos membres sont des **étrangers** déjà licenciés à leurs fédérations nationales
- 2 L'ADPUL entend également développer le PUL **non décollable à pied**, qui n'est pas à ce jour une discipline gérée la FFVL
- 3 Certains de nos membres sont déjà licenciés à la **FFVV** ou à la **FFPLUM**
- 4 De par la nature de ses activités et de ses objectifs, l'ADPUL est à la **croisée des chemins**:
 - PUL FAI classe 2 -> **FFVL**
 - Remorquage par ULM -> **FFPLUM**
 - PUL non décollable à pied -> **FFVV**
- 5 **L'ADPUL souhaite une collaboration positive de toutes ces entités**

Plus d'infos sur le site d'ADPUL

www.ultralight-glider.fr

Ou une recherche avec les mots clefs:

planeur ultraléger

Merci de votre attention