

## Pourquoi le CFI s'est-il rapproché de la FFVV en 2011 ?

01-12-2011

Depuis sa création, une part significative des membres du Club Fournier International Français pilotent dans des aéroclubs de vol à voile, lorsqu'ils ne volent pas sur leur RF. La proportion de nos membres vélivoles actifs a augmenté de 20% en 2000, à 25 % en 2011. Inscrits dans leurs aéroclubs de vol à voile, ces « CFistes » là sont déjà membres de fait de la Fédération Française de Vol à Voile.

Dans un lointain passé, lorsque personne n'imaginait qu'on intégrerait avec autant de réussite des moteurs et des hélices rétractables dans des planeurs, le monde du vol à voile considérait les premiers motoplaneurs comme de médiocres planeurs doublés de mauvais avions. On plaignait les pilotes de ces engins si peu performants en vol à voile, en comparaison des purs planeurs. On les enviait juste un peu lorsqu'en fin de journée, le pilote du motoplaneur relançait son petit moteur VW et rentrait tranquillement au terrain en évitant « aller aux vaches ». Depuis, ces temps reculés, la créativité de « l'homo-aéronauticus » est largement exprimée. Elle a rendu les frontières beaucoup plus floues entre les familles d'appareils. René Fournier a d'ailleurs été le premier à défricher ces nouvelles terres et à poser des problèmes insolubles à son administration de tutelle pour qui, à l'époque, un appareil ne pouvait être qu'avion ou planeur ; mais pas les deux à tour de rôle !

Cette évolution technique a entraîné l'évolution des esprits. Le CFI a observé et nous apprécions l'excellente écoute qui prévaut aujourd'hui parmi les Dirigeants de la FFVV. Le temps des chapelles et des excommunications sans appel est loin et chacun s'en réjouit. Le pragmatisme a gagné et, par ces temps d'évolution réglementaire sur fond de crise, l'union présente beaucoup d'avantages que nous souhaitons partager tous ensemble.

Dans un premier temps, la collaboration du CFI avec la FFVV ouvrira la possibilité pour nos membres intéressés, de faire appel au G-NAV pour assurer le suivi de navigabilité de leurs motoplaneurs RF. Observant en 2009 l'évolution réglementaire de la maintenance lorsque la Part M a été publiée par EASA, les Dirigeants de la FFVV ont préféré la transformer en opportunité alors que d'autres la vivaient comme un changement incompréhensible et ennuyeux. Ils avaient déjà repéré les économies potentielles que les nouvelles règles portaient en germe. Toutefois, il existe un monde entre l'écriture des textes à Cologne à EASA et leur mise en pratique sur le terrain... Si personne ne s'intéresse concrètement aux textes, ils peuvent demeurer lettre morte très longtemps. Ayant choisi de jouer la carte EASA, les Dirigeants de la FFVV se sont donc attelés à la tâche et ils ont créé le G-NAV. L'objectif était de concrétiser l'application intégrale et sans écart des textes de la Part M et d'offrir aux aéroclubs de vol à voile fédérés, des coûts de suivi de navigabilité plus bas. Il a donc fallu beaucoup d'heures passées sur les textes, beaucoup de bénévolat et d'organisation pratique pour forger de toutes pièces cet outil, le G-NAV qui, après deux ans d'existence, semble couler de source. Il faut noter également que dès le début, la DGAC a adopté la même attitude, celle de l'application intégrale et sans écart des textes de la Part M. Ce point doit être souligné car ce n'est pas le cas dans tous les pays Européens du CFI.

L'enregistrement au G-NAV des premiers RF de membres du CFI déjà adhérents à la Fédé a commencé. Nous remercions de tout cœur et saluons l'effort énorme qu'ont accompli les pionniers de cette aventure des temps modernes emmenés par Christian Malavergne, Directeur du G-NAV, qui est basé sur le terrain de Saint Auban. Notre but : maintenir nos motoplaneurs en état de vol, et profiter du meilleur compromis coût/sécurité possible.

Ensemble, nous sommes sur la bonne voie. Bons vols !

Michel Leblanc. Décembre 2011.