



Les Planeurs des Pays de l'Adour

Lettre d'info n°3

Octobre 2011



Le mot du secrétaire

Et, oui, vous avez bien lu, ce n'est pas le mot du président ! Coup d'état ? Que nenni... Nous avons juste convenu que la présentation systématique de la lettre d'infos par le président de PPA était un peu trop formaliste. Pourquoi pas à l'avenir ouvrir la lettre en donnant la parole à un membre ou toute personne voulant s'exprimer autour de notre sport aérien ?

Ceci étant, cette introduction peut avoir pour objectif d'apporter des informations sur la vie de PPA, sur son devenir...

Les questions qui reviennent actuellement sont justement relatives à ce devenir, et à l'avancement du projet « Rion ». Nous disons à chaque fois : « ça avance »... Certes, c'est une réponse, mais qui ne satisfait pas toujours les impatientes que nous sommes. Il faut dire que d'un projet « amateur » nous sommes arrivés à quelque chose de beaucoup plus professionnel, et surtout intégré à une logique départemen-

tale, voire régionale. J'ai dit « nous », mais le mérite revient bien évidemment à Bernard qui su montrer et démontrer la viabilité d'un tel projet. D'autres membres de PPA se sont également investis dans le projet, avec des approches différentes, mais qui ont également contribué à sa (future) réussite. Oui, nous pouvons désormais parler de réussite, et on peut dès à présent affirmer que nous volerons (enfin !) sur la plate-forme de Rion des Landes en 2012 !

Et d'ailleurs, vous le verrez plus loin, avec un planeur en plus ! Ce n'est pas un Nimbus 4, c'est mieux encore : un Bijave !

La modernité affichée dans les projets de PPA n'est-elle antinomique avec l'effort que nous faisons au profit des planeurs anciens ?

Probablement pas, car le patrimoine aéronautique, tout comme la mémoire de son histoire, doit être sauvegardé ! A travers cette lettre, vous retrouverez certaines de ces réflexions un peu plus détaillées, et je vous souhaite une bonne lecture, en vous quittant avec ce dessin qui rappellera des (bons) souvenirs à certains !

Gilles Granereau

Le mot du trésorier

« Chose promise, chose due »

Vous connaissez tous cette maxime : aujourd'hui, elle se concrétise à PPA !

En début d'année, Bernard vous avait fait part de nos démarches auprès des services fiscaux, afin de faire classer notre association comme organisme d'intérêt général. Si dans l'esprit, une associa-

tion « Loi 1901 » peut prétendre à une telle reconnaissance, c'est sur les conseils de Jean-Pierre Gauthereau (secrétaire Général de la FFVV, et parfaitement au courant de cette modalité, pour l'avoir mise en oeuvre à Compiègne lors de sa présidence du club), que nous

avons engagé des démarches pour obtenir une reconnaissance écrite, afin de pallier à tout contrôle zélé du fisc.

Afin que vous puissiez mesurer de la rapidité du traitement de notre dossier, sachez que les premiers courriers ont été envoyés le 20 décembre 2010.



Après avoir répondu à un questionnaire de quatre pages, attendu encore son étude par la Direction départementale des finances publiques des Landes (DDFPL), nous avons reçu une première réponse le 26 mai 2011. Nous avons ensuite sollicité l'avis de la DDFPL concernant l'application de l'article 200 du code général des impôts, et la possibilité pour PPA de délivrer des reçus fiscaux ouvrant droit à réduction d'impôts en échange des dons perçus. Enfin le 30 juin 2011, nous recevions la réponse attendue qui allait confirmer notre agrément comme organisme d'intérêt général, Ouf !

VAV 8

Derrière ce sigle, je vous rappelle qu'il s'agit du logiciel de gestion des pilotes et de leurs activités.

Afin que les informations de votre dossier pilote soient constamment à jour, pensez à communiquer le plus tôt possible à Yvan ou

Pourquoi tout cela ?

Devant la nécessité d'avoir des finances un peu plus en adéquation avec la réalité d'aujourd'hui, le bureau à pris la décision début 2011, d'augmenter un peu les cotisations de PPA. Pour compenser cela, vous recevrez avant la fin d'année, un document à remplir « déclaration d'activité bénévole » qui, après validation par le Président vous permettra de recevoir un « Reçu fiscal ». D'autre part un autre « Reçu fiscal » correspondant aux cotisations versées en 2011 vous sera envoyé. Ces deux reçus fiscaux seront pour vous des justificatifs

Francis la date de votre dernière visite médicale. Certain d'entre vous ont des alertes d'aptitude médicale périmée, alors qu'il s'agit simplement d'une absence d'actualisation de la date de visite. Nous vous demandons également de fournir

après chaque visite médicale une copie de votre certificat d'aptitude. Celui ci sera archivé au bureau afin d'être présenté aux autorités lors d'un éventuel contrôle.

Merci de votre participation — Francis

qui vous permettront légalement de récupérer sur votre imposition 2011, 66% des sommes versées ou évaluées. Bien entendu pour ceux qui sont imposables.....

En gros pour résumer, fiscalement que vous donniez à PPA ou au resto du cœur, c'est la même chose. J'espère avoir été assez clair. Merci de m'avoir lu jusqu'au bout et de votre compréhension face à la lenteur de certains dossiers, qui n'est pas toujours de notre fait !

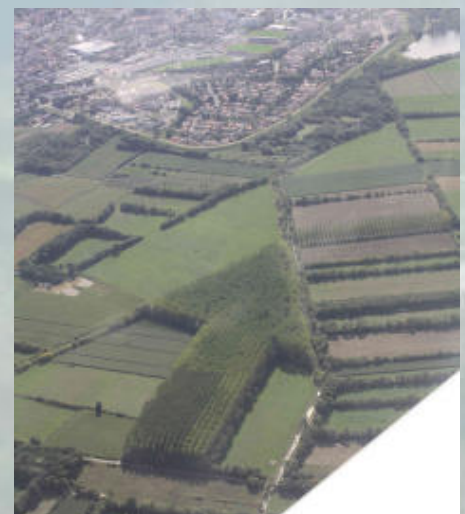
Bons Vols, Francis

Lien vers le site de la FFVV

<http://ffvv.org/>



Vol avec les cigognes à Dax : en spirale, puis en transition : magnifique !



L'aviez-vous remarquée ?

Au cours du même vol, on voit cette « flèche » qui indique quasiment la direction de l'hôpital....

Brrr ! Encore un coup de Francis !



Tiens, c'est pas de l'onde, ça ?



Preuve à l'appui : + 5 bloqué, à 135 km/h (+ 20% à 4000 m !)

Stage à Santa Cilia de Jaca, du 17 au 30 juillet

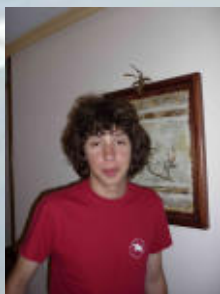
Malgré la baisse des participants et une météo capricieuse, nous avons réalisé avec deux machines environ 45 heures de vols. Nous avons eu un vent de 20 nœuds en moyenne une bonne partie de la semaine, et deux jours avec un vent fort, supérieur à 30 nœuds. Grâce au motopla-

neur « Pouet-pouet » SF-28 F-CEYU, seule machine en vol ces jours là, certains ont pu accrocher l'onde : le dimanche, Paul Médous, Alain Lechevallier, Gilles Granereau et Jean-Luc Morin, surveillés de près par Yvan Lamolie, ont survolé les Pyrénées à près de 4000 m (sans oxygène, ce qui a permis d'appréhender les règles d'évaluation de l'anoxie !). Beaux parcours, depuis pratiquement el Monte Perdido/Ordessa,

jusqu'à Yesa... sans moteur. Une fois de plus le YU a montré son intérêt, dans des situations particulières, puisque ce jour-là, nos amis espagnols n'ont pas pu accrocher avec les planeurs en remorquage... Stage effectué dans une superbe ambiance où certains ont pu apprécier particulièrement le savoir faire d'autres... N'est-ce pas Quentin ?

Vivement l'année prochaine !

Histoire sans parole (ou presque... et en rapport avec l'article précédent)



Là, c'est AVANT...



ET... APRES

La rencontre de Quentin avec une belle ... tondeuse espagnole !

Activité à Dax

Malgré tout, pas mal de nouveau depuis la dernière lettre : Paul Médous lâché solo, Arrivée de deux pilotes remorqueurs, Olivier Bélogey, et Alain Picard. Deux nouveaux brevetés, Sylvain Granereau et Quentin Laborde (bon, les jeunes, il va falloir bosser, maintenant !),

Quentin également lâché sur Astir, le même jour que le lâcher Pégase de Gilles Granereau. Qualif emport passager pour ce dernier. Renouvellement de la qualif ITV de Francis Boudaud. Félicitations à tous, et bienvenue aux « nouveaux » !

En nombre d'heures, on se-

ra un peu en dessous de 2010, il faut dire que les conditions météo ne nous ont pas aidés ! Mais il y a eu quelques jours fumants. Bon, on fera mieux l'an prochain !

DEDALE / PPA—Planeurs anciens

PPA va accueillir un Bijave !

Il y a quelques semaines, nous recevions un appel à l'aide de DEDALE par la voix de son Président Didier PATAILLE concernant le Bijave F-CCYQ, propriété de l'association Air Passion Aquitaine. Les deux copropriétaires avaient trois semaines pour le retirer du local dans lequel il était stationné. Après avoir essayé de le vendre, en vain, et en l'absence d'autre solution (sinon de la mettre en pièces...) ils décident d'envoyer un appel à l'aide pour l'hébergement du pla-

neur. Rapidement, nous réagissons et proposons de le recueillir à Dax. Après discussion, il ressort que le Bijave est en parfait état, et un accord est trouvé pour que nous puissions l'utiliser, tout en assurant son entretien (CEN) : une convention de mise à disposition va être faite. Il s'agit du Bijave N° 114, GV et CDNR de juin 2008 ; entoilage, peinture, cabine, câbles commandes, remis à neuf, il est disponible immédiatement avec sa remorque. Cette solution est satisfaisante pour tout le monde, nous participons à la sauvegarde d'un planeur, et d'un

autre côté, nous aurons un biplace de plus, sachant que nous n'aurons pas trop le temps cet hiver (ni les finances...) de retaper notre Bijave YS.

Le YQ rejoindra donc DAX le 15 octobre, et après avoir effectué la visite réglementaire, il reprendra l'air (des Landes) pour nous permettre de voler entre nous, de faire découvrir aux plus jeunes la joie du pilotage de ces machines d'une autre époque, et de participer une nouvelle fois à la sauvegarde d'un patrimoine aéronautique français sérieusement menacé !



Le YQ, bientôt en vol dans le ciel de Dax



Le Vieux Charly reprend son envol !

La lettre d'info n° 2 vous présentait le travail de restauration effectué sur les ailes du squal SP. Après plusieurs mois d'un travail acharné, Charlie doit être fier de voir de là haut son

planeur se détendre à nouveau les plumes dans le ciel landais. J'espère qu'avec les lâchers machines de cette fin d'année et nos nouveaux brevetés, SP saura souvent vous montrer son ventre blanc affamé de pompes...

Entretien d'hiver

Malheureusement la fin des belles journées arrive à grands pas et avec elle les week-ends à ne plus savoir quoi faire (quoique ???). Pour vous éviter de tomber en dépression face à l'inactivité qui vous gagne, je vous propose dans quelques semaines d'attaquer (sans armes) l'entretien hivernal de notre parc matériel.

L'objectif est que fin mars tout soit opérationnel et prêt pour la visite de Michel LABARTHE notre PEN (personnel d'examen de la navigabilité) du G-NAV.

L'organisation que nous

prendrons à compter de cette année, va consister à affecter au moins deux pilotes par planeur. Nous ferons des binômes composés d'un « sénior » et un « jeune ». L'entretien d'un planeur doit faire partie des connaissances indispensables d'un vélivole.

Des dates de début d'entretien et de fin d'entretien seront fixées, ceci pour libérer l'atelier régulièrement.

L'entretien à faire est le suivant : Visite annuelle pour le Pégase, l'Astir, le Squale, le Twin. ; grande visite pour le

Super Javelot et le Bijave YQ.

En parallèle de cela, nous devons continuer la rénovation de nos remorques et en particulier celle du Pégase.

Si vous souhaitez vous occuper plus particulièrement d'un planeur, faites le savoir rapidement à Gilles, Bernard, Daniel ou Francis.

A partir de début novembre, vous aurez dans le bureau à l'affichage le planning de l'entretien.

Merci pour votre engagement.

Nouvelles conditions d'exercice de la licence de pilote de planeur (VV)

Arrêté du 27 juin 2008

Êtes-vous en règle pour voler comme commandant de bord en planeur ?

A compter du 01/01/2009 ou de la date portée sur votre licence correspondant à la fin de validité, vous n'irez plus aux bureaux des licences pour faire tamponner votre licence vol à voile. Vous devrez désormais maintenir vos compétences sous forme de licence glissante en répondant aux trois conditions suivantes dont la surveillance vous incombe et qui engage votre seule responsabilité.

1 - Entraînement suffisant

Avoir effectué dans les 24 mois précédents sur planeur ou motoplaneur (F-Charlie...) (Vous ne pouvez pas prendre en compte des heures avion ou hélicoptère) : - Soit 6h de

vol comme CB incluant 10 décollages, - soit 3h de vol comme CB incluant 5 décollages + 3 vols d'instruction avec ITP ou ITV.

2 - Contrôle de compétence

Avoir satisfait à un contrôle de compétence auprès d'un instructeur de vol à voile depuis moins de 6 ans.

NOTA : Constitue contrôle de compétence : tout vol mentionné sur votre carnet de vol, visé et signé par un ITV dans les six années précédentes, y compris donc avant le 1er juillet 2008 (Test BPP, autorisations additionnelles, renouvellement, évaluation, vol de contrôle etc....).

Si les conditions d'entraînement ne sont pas respectées, vous devez satisfaire à un Contrôle de compétence

avec un ITV. Vous pourrez ainsi exercer les privilèges de votre licence et vous avez 24 mois pour retrouver les conditions d'entraînement.

Les pilotes brevetés depuis longtemps et les instructeurs eux-mêmes peuvent ne pas être à jour s'ils n'ont pas satisfait à un contrôle de compétence depuis moins de 6 ans visé sur leur carnet.

3 - Visite médicale à jour

Le certificat médical est valable 5 ans (- 40 ans) et 2 ans (> 40 ans révolus).

Depuis le 28 Mai 2008, le médecin doit vous remettre un certificat médical de Classe 2 (Document à quatre volets édité par la DGAC sur lequel la date d'échéance doit être indiquée).

Petit exercice pratique :

Remarquez que les périodicités sont longues et différentes et qu'il y a trois questions à se poser :

A quelle date ai-je 6 h en 10 vols ?

Depuis le 14/07/2008, j'ai fait 7h en 12 vols, je suis à jour 24 mois au moins jusqu'au 14/07/2010.

A quand remonte mon dernier contrôle de compétence ?

J'ai effectué un vol visé le 21/06/2004, le prochain sera donc dans 6 ans avant le 21/06/2010.

3. De quand date ma visite mé-

dicale ?

Elle date du 31/12/2008.

J'ai 25 ans : je suis à jour pendant 60 mois, soit 5 ans jusqu'au 31/12/2013.

J'ai 41 ans : je suis à jour pendant 24 mois, soit 2 ans jusqu'au 31/12/2010.

CONCLUSION

Je suis à jour au moins jusqu'au 21/06/2010. (cette date étant l'échéance la plus rapprochée des trois dates et celle avant laquelle je devrai satisfaire à un contrôle de compétence).

Yvan

Liens

Association
(planeurs anciens)
Dédale :

<http://www.dedale-planeur.org/>

Adresse mail de PPA

planeurspaysadour@laposte.net

Brevet de pilote planeur (BPP) nouvelle formule

Pour le BPP théorique plus d'examen oral avant le test en vol mais un QCM de 120 questions

Connaissance et utilisation du planeur en 45 questions et il faut 36 bonnes réponses minimum.

Météo 24 questions et 18 bonnes réponses minimum.

Réglementation aérienne et communication 40 questions et 30 bonnes réponses mini-

mum.

Performances humaines et ses limites 8 questions et 6 bonnes réponses.

Donc pour résumer : 3 heures pour plancher sur 120 questions, avec une note éliminatoire par matière et un pourcentage global de 75 % de bonnes réponses,

Ces matières peuvent être passées soit séparément soit ensemble sur une période de 18 mois, Chaque matière peut être passée 4 fois maxi-

mum et l'ensemble 6 fois maximum, Au delà de ces limites ou des 18 mois tout doit être repassé après avoir suivi le complément de formation nécessaire.

Les autres conditions restent identiques : 8 heures de double avec instructeur, 2h en 10 vols dont un d'une heure et 20 vols au total.

La demande d'examen doit toujours être adressée à la DGAC locale mais le délai de 10 jours n'est plus exigé
Yvan

Projet de site Internet

Depuis un certain temps, nous envisageons de réaliser un site Internet. Quentin avait travaillé sur un projet, et l'opportunité d'un logiciel de création de site que j'ai déjà utilisé nous a permis d'avancer un peu. Voici une première approche, un « bout d'essai », sur un site d'hébergement gratuit : <http://ppadax.olympenetwork.com/publicationPPA/index.html>.

Assez rapidement, nous allons trouver un hébergeur (entre 1 et 1,5 € par mois + nom de domaine comme « planeurspaysadour.net ») et le mettre en ligne, nous vous tiendrons infor-

més bien entendu. L'avis de chacun est important, tant pour la forme que pour le contenu ; et bien entendu, toute contribution, toute aide, sera la bienvenue !

Les Planeurs des Pays de l'Adour

Siège social Aérodrome de Rion des Landes
RD 27

40370 RION des LANDES

Siège administratif et technique :

Aérodrome de DAX-SEYRESSE

101, route de Tercis

40100 DAX

06 84 85 70 42

<mailto:planeurspaysadour@laposte.net>

La gestion de PPA s'inscrit dans une organisation spécifique, et passe désormais par le G-NAV (Groupement pour la Navigabilité des Aéronefs du Vol à Voile), organisme mis en place par la Fédération française de vol à voile (FFVV) afin de pouvoir effectuer le suivi des aéronefs. En adhérant au G-NAV, nous bénéficions d'un soutien pour l'entretien du matériel (VA, GV, etc.), par le biais d'un logiciel nommé OSRT (Outil de Surveillance Réglementaire et Technique) qui nous délivre automatiquement les « alertes » pour la mise à jour du matériel.

Pour en savoir plus :

<http://www.g-nav.org/index.php>

Nouveaux brevetés !



Sylvain et Quentin arrosant leur brevet... l'alcool étant interdit, une solution a été trouvée : bain de pieds dans une mixture spéciale (imitation un peu lointaine, surtout par l'odeur, des bains proposés par Dax, ville thermale), puis rinçage intensif indispensable.



La mixture en question... beurkkkk!

Nos planeurs « anciens »

Nous commencerons cette rubrique, qui sera ouverte également sur le site Internet, par notre « Vieux Charly » en hommage à Charly Durandeu.

WA 26 P « Squal » F-CDSP. Planeur de perfectionnement, le WA 26 a ouvert la voie au « design » des planeurs actuels. Premier planeur français à intégrer dans sa fabrication des matériaux composites, il permet d'aborder le pilotage de planeurs plus performants.

Généralités

Type : Monoplace de début/perfectionnement
Constructeur : Wassmer

Caractéristiques

Envergure : 15 m
Masse à vide : 228 kg
Masse maxi : 370 kg

Performances

Finesse max : 38
Taux de chute mini: 0.65 m/s à 88 km/h
Planeur de construction mixte fibre de verre/bois. Transition vers les planeurs modernes



Charly aux commandes du Vieux Charly du côté d'Ixassou...

Lettre d'info N°3 : Préparation : Bernard Darteyron, Francis Boudaud, Yvan Lamolie, Gilles Granereau.

Photos : Francis Boudaud, Paul Médous, Lucie Granereau, Yvan Lamolie, Gilles Granereau

Rédac'chef : Gilles Granereau - PPA, octobre 2011