

Les Planeurs des Pays de l'Adour

Lettre d'info n°4

Mai 2012



Bilan moral tardif !

On fait ça à la « moderne » : interview du président, et tutti quanti.

Gilles Granereau (GG) : Bernard, quel bilan peut-on tirer de 2011 ?

Bernard Darteyron (BD) : un bilan tout de même positif, partagé entre une activité vol à voile certes insuffisante, et une activité de mise en place de nos projets d'avenir, qui a été elle, beaucoup plus intense.

GG : Le bilan est présenté dans ce bulletin, mais peut-on rajouter un mot sur 2011 ?

BD : 2011 a certainement été l'année d'un grand virage pour notre projet de développement de PPA, qui a pris une autre dimension, avec notamment la reconnaissance de PPA comme porteur d'un projet au titre des « sports nature ».

C'est le Conseil général des Landes qui nous a permis de sortir de la quasi impasse dans laquelle nous nous trouvions.



Le président de PPA, un peu perdu dans l'immensité de la piste !

GG : OK sur cet aspect, mais sommes-nous en mesure de répondre à cet enjeu ?

BD : Bien évidemment, notre développement se fera également au niveau du recrutement des jeunes et des moins jeunes, il y a déjà de belles perspectives pour 2012. Il est évident que nous allons devoir travailler plus sur le recrutement, mais aussi la « mutualisation » avec d'autres clubs (nous avons déjà agi avec Itxassou, cela devrait se poursuivre). L'ampleur de notre projet ouvre des

perspectives régionales, et cela nous oblige bien évidemment à anticiper sur cette ampleur.

GG : concrètement, où en sommes-nous ?

BD : Ceci constitue un scoop, mais le vote favorable de la commission départementale des E S I (Espaces, Sites et Itinéraires) a été prononcé très récemment. Cet avis favorable



PPA à Rion des Landes ? Voir p. 4

concernait l'attribution d'un budget pour l'année 2012, qui nous permettra de construire le hangar, sachant que l'implantation de deux hangars-tunnels sera lancée prochainement, dès réception de l'accord du permis de construire.

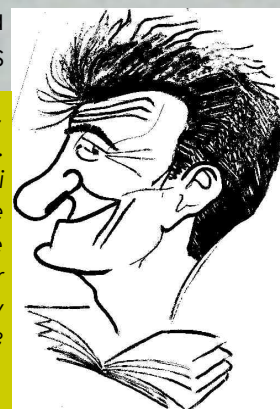
GG : donc 2012 sera l'année de l'activation de la plate-forme vol à voile de Rion des Landes ?

BD : oui, nous y avons déjà fait un stage en avril, et organiserons de l'activité durant le mois de juillet, et également en août.

GG : cette fois-ci, on peut le dire, Rion verra bientôt de nombreux planeurs au-dessus de ses toits ?

BD : oui, enfin on voit le bout du tunnel, après quatre années d'efforts pour parvenir à persuader, et à monter des dossiers cohérents, qui désormais seront aussi appuyés par d'autres partenaires financiers. PPA est sur les rails !

Et puis, là, devinette ... Savez-vous qui est le personnage dessiné par Charly Durandeu ? Voir page 9.



Le mot du trésorier

2010, année de notre autonomie laissait une note optimiste quant à notre activité. En effet, le nombre d'heures de vols était comparables à celui de l'année précédente alors que nous faisons partie de l'Aéro-club de DAX.

Cet optimisme est cette année un peu entaché par une baisse de notre activité, qui peut trouver diverses explications comme : entretien important (SF28 en rénovation, la grosse GV du Squalo avec rénovation des ailes, etc.), la durée de nos sorties réduite (JACA 8 jours, Itxassou 7 jours), l'impossibilité de faire des activités sur Rion des Landes (refus de

l'aviation civile pour notre stage), plage d'activité de seulement 8 mois.

Mais aussi : Absence de recrutement, insuffisance de pilotes remorqueurs et d'instructeurs et comme toujours, activité de l'ensemble des pilotes trop faible, non conforme aux prévisions (30 h par pilote) et ne pouvant être compensée par ceux qui pratiquent plus régulièrement.

En 2011, PPA a fait 364 h de vols dont 26 h avec le remorqueur. Le nombre de remorqués est de 156.

73 h ont été faites par les moins de 25 ans, alors que les

plus de 25 ans ont réalisé 244 heures. Nous avons eu deux brevetés et un lâché.

Enfin sachez que depuis 2008 nous avons perdu 100 heures de vols mais avec une légère note positive due à l'instruction.

Pour plus de détails, je vous invite à prendre connaissance du rapport d'activité mis à votre disposition au bureau de PPA.

Allez, souriez, les plus beaux jours arrivent.....

Francis Boudaud

Lien vers le site de la FFVV

<http://ffvv.org/>

Le coup de gueule du trésorier ??? 🍷🙄👎

Merci pour lui.....

Décryptage, déchiffrement, traduction, des mots qui révèlent les difficultés que le trésorier rencontre parfois lors de la saisie des planches de vols ou le contrôle d'informations sur les carnets de route.

Un effort doit être fait pour la tenue de la « Planche ». En effet est-il besoin de rappeler que la « Planche » est un document OFFICIEL, que les autorités peuvent contrôler. Les chiffres doivent être inscrits clairement, toutes les colonnes doivent être

renseignées, et je vous demande d'inscrire les noms en lettres majuscules. Ce petit effort m'évitera bien des erreurs lors de l'enregistrement des vols. D'autre part, je rappelle que l'inscription des suppléments de remorqués sont de la responsabilité des pilotes remorqueurs. Merci de faire les mêmes efforts pour la tenue des carnets de route, ce qui permettra de présenter aux autorités (La BGTA est présente régulièrement sur le terrain) des documents exemplaires.

Francis

Le Twin en visite annuelle et en entretien (gelcoat). Des tâches que nous sommes tenus de réaliser nous-mêmes ; le coût de l'agrément est supérieur à 250 € par aéronef.



Assemblée générale 2012 de PPA à Rion des Landes

L'assemblée clôture le stage organisé à Rion des Landes.

11 présents sur 21 inscrits à PPA en 2011.

Rapport d'activité présenté par Gilles Granereau :

L'activité 2011 est de 341 h 00, dont 317 h 00 de planeur (en 2010, respectivement 364 h 00 et 338 h 00). Deux pilotes brevetés (Quentin Laborde et Sylvain Granereau).

De nombreuses contraintes, liées tant à la météo, qu'à l'utilisation de la piste, à l'assistance, etc. expliquent ce bilan qui sera à améliorer en 2012.

L'importante charge d'entretien et de gestion qui nous incombe désormais, constitue une autre contrainte pour un petit nombre de membres, qui, espérons-le, s'étoffera à l'avenir !

Enfin, l'organisation et la communication restent un autre point faible ; ceci a justifié la création du site Internet de PPA.

Rapport financier présenté par Bernard Darteyron :

Bernard précise que le bilan comptable a été réalisé avec l'appui d'un expert comptable (Mme Galant) qui a bien voulu apporter bénévolement ses services. Son aide est vivement appréciée, et a permis de réaliser des tableaux comptables conformes à la réglementation actuelle.

La trésorerie est arrêtée en solde positif ; par ailleurs, le livret A permet d'immobiliser des sommes à assimiler à un fonds de réserve.

Le bilan comptable prend en compte des immobilisations, du capital (matériel), ainsi que d'autres éléments qui peuvent être inscrits dans ce document.

Prévisionnel 2012 présenté par Bernard Darteyron :

Il intègre le prévisionnel pour notre installation à Rion des Landes, ainsi que le paiement reporté de différents débits (charge salariales, ANEPVV...).

Rapport moral présenté par Bernard Darteyron :

Bernard présente de façon détaillée l'avancement du dossier de Rion, et insiste également sur le problème de l'activité. Il suffirait que PPA ait une vingtaine de pilotes s'engageant sur une trentaine d'heures par an pour que l'on puisse être plus sereins sur l'aspect financier ! Mais l'espoir de pouvoir enfin voler à Rion ouvre de sérieuses perspectives.

Election d'un membre du CA :

En remplacement de Hervé Maurier, Sylvain Granereau se porte candidat, pour un poste particulièrement dédié à l'entretien du matériel roulant et de l'extérieur.

Par ailleurs Paul Lazaro se propose d'être correspondant de PPA pour la Netcoupe.

Les différents points ci-dessus ont été soumis au vote, à l'unanimité.

La nouvelle organisation du CA a été votée à l'unanimité.

Questions diverses d'actualité :

Stage à Rion en été :

Il est proposé de réfléchir à un stage à Rion, en juillet (et août) ; le stage de Jaca ne sera pas organisé cette année. La question de son organisation va être étudiée rapidement, ainsi que le problème de l'hébergement.

Communication :

Gilles présente brièvement les actions de communication menées, et à poursuivre : « carte postale » de PPA (= carte de visite), plaquette destinée au mécénat... A voir également (et à contribuer !), le site Internet <http://planeurspaysadour.net/> : il vient de dépasser les 600 visites ! Enfin, la Lettre d'information continuera à constituer un outil de communication, les contributions de chacun sont et seront les bienvenues !

Evènement : stage à Rion des Landes

PPA a organisé un stage à Rion ! Hummm..

Pour une fois, tout était au point... mais, zut, on avait oublié la météo !

Depuis des lustres, la France subit une sérieuse sécheresse. Le stage commence justement avec la fin de cette période sans eau... pas de bol !

Laborieux transfert des planeurs le dimanche 15 avril en soirée, suite aux orages de l'après midi. Convoyages entre les nuages, mais à l'arrivée Paul Lazaro réussit à tenir une petite heure... Daniel Meysen part de Dax sous une averse. Ça commence bien !

Lundi 16, deux pilotes, Ber-

nard Darteyron et Gilles Granereau ; Alain Picard se colle au remorquage. Fort vent travers de traîne active, mais ça réussi à tenir ! Premiers vols significatifs de PPA sur Rion. Bernard fait 2h30 (sur Pégase), Gilles 1 vol en Astir, et trois vols en Twin, faisant découvrir aux amis de Rion des vues silencieuses du ciel... un peu turbulent tout de même !

Mardi : Vol du motoplaneur de Dax à Rion (Yvan Lamolie et Gilles), conditions pas du tout au top. Mais quelques vols en SF-28 sur Rion l'après-midi, avec Michel Durruty et Paul Lazaro. Retour le soir avec un fort vent de face, la pluie...

Mercredi : Yvan amène le SF-28 de Dax avec Quentin Laborde. Il restera (le SF !) la

journée à l'abri sous des bâches à Rion, 25 nœuds en rafale, de la flotte... Journée consacrée à la réglementation aéronautique. Retour du « Pouet » le soir, sous la pluie, et face au vent...

Jeudi : On reste à Dax bien sagement, occasion de faire de l'instruction au sol.

Vendredi : même programme.

Samedi : Assemblée générale le matin, et vol de 10 minutes pour le Twin sous la pluie (Yvan et Didier Raoult). Ratriement du matériel à la faveur d'une « éclaircie » (terme à relativiser toutefois...), Paul ramène le Pégase et l'Astir, Yvan et Didier le Twin.

Une bonne nouvelle : le premier stage à Rion a été bien arrosé : c'est bon signe !

Bon, quand même un témoin pour dire qu'il y a eu de « bonnes conditions ».



Euhh... Didier, tu vois la piste ? - Ben, pas plus que toi Yvan...



Rion vu du ciel !



Ehoooo??? Y a-t-il un pilote dans le planeur ?



Paul en préparation : « Bon, on va se tenter un 5 km en local... avec le Pouet, ça devrait le faire ! »



Perspectives 2012

Le stage d'été à Rion des Landes

Prenons les devants !

Lors de l'assemblée générale, il a été décidé d'organiser un stage « longue durée » à Rion des Landes, en juillet. Espérons que la météo sera plus compréhensive qu'en avril ! Nous veillerons également à pouvoir voler à Rion en août, la base étant fermée à Dax, cela pourra permettre de décoller de Dax, et de mener une activité à Rion (entraînement campagne ? vols de découverte ? vols en local ou Dax-Rion et retour ...).

Tout cela reste à organiser et repose sur la bonne volonté des pilotes de PPA : chacun peut s'exprimer et faire part de ses souhaits, c'est ainsi que l'on pourra mieux préciser les choses ; donc, n'hésitez pas à nous signaler vos intentions, vos souhaits, vos disponibilités (pilotes planeurs, pilotes remorqueurs...). Mais ce stage ne sera pas ouvert qu'aux pilotes et remorqueurs de PPA ! Si vous êtes intéressés, contactez-nous.

Nous devons tout d'abord recueillir les accords (en

cours) :

- pour l'hébergement de planeurs + le remorqueur en juillet,
- de la DGAC pour un notam différencié (activité sur place en juillet, et activité partagée avec Dax en août).

Concernant l'hébergement, nous allons essayer de négocier des prix intéressants, et la possibilité d'installer des tentes ou des caravanes/mobil home sur le terrain. Mais il nous faut absolument avoir un nombre de pilotes suffisant !

Nous devons également réfléchir aux repas de midi, du soir, etc.

Au-delà de la partie administrative qui nous incombe, vous comprendrez, qu'il faut dès à présent manifester vos intentions, nous ferons au mieux pour que chacun soit accueilli et puisse voler dans les meilleures conditions.

Nous devons par ailleurs anticiper sur le passage de brevets et nous organiser en conséquence.

Vous le voyez, ce n'est pas facile de monter ce stage, mais il est essentiel pour le devenir de PPA ; lorsque

nous aurons tous les hangars, ce sera moins lourd à préparer, mais dans l'immédiat nous devons démontrer notre capacité à mobiliser les pilotes (et les instructeurs !). Bernard vous expliquera sûrement qu'il y a un accord entre l'Office de Tourisme de Pays Tarusate et PPA pour faire découvrir le vol à voile (VI, vols de découverte, etc.). Cet atout est essentiel à notre devenir, outre la formation et la pratique « loisir » des pilotes de notre association.

Nous menons parallèlement une action en direction des jeunes (et moins jeunes...) susceptibles d'être intéressés dans la région de Rion des Landes/Morcenx.

A noter qu'exceptionnellement, ce stage sera fera en substitution de celui de Jaca... faute d'énergie, mais ce n'est que partie remise !

Vous avez compris le message, faites part de vos intentions pour ce projet décisif pour l'avenir de PPA !

Gilles

L'activité doit aussi se développer autour du vol campagne : formation, sécurité, gestion des vaches ... La saison a bien commencé (comme dans pas mal de clubs...), à cause notamment d'une météo capricieuse. Ici, un « dévachage » du Pégase à Pissos... original, non ? On vous en dira bientôt plus (projet de débriefing des vaches (retour d'expériences) sur le site Internet de PPA).



La sécurité des vols, quelques précisions...

L'anticollision

Suite à l'audit que notre association a subi l'année dernière, demande nous a été faite par l'autorité de rappeler régulièrement les infos concernant la sécurité des vols.

La lettre d'info est un des moyens que nous utiliserons pour cela et je vous propose de parler sur cette LI N° 4 de « l'anticollision ».

Notre sport comporte comme beaucoup d'autres, des facteurs risques que nous devons appréhender. Parmi ces risques figurent le risque de collision.

Le dramatique évènement de ces dernières semaines à Buno Bonneveau et la lecture de l'analyse du BEA faite dans la revue « Vol à Voile » du mois d'avril (à disposition au bureau) doit servir de matière à réflexions sur nos comportements en vol.

La surveillance de l'environnement de vol reste de la responsabilité pleine et entière du pilote. Ceux qui sont actuellement en formation sont rappelés à l'ordre en permanence par leurs instructeurs si, par exemple, avant d'effectuer un virage, le secteur d'évolution n'est pas observé afin de détecter un autre aéronef. Pour les autres, cette pratique doit retrouver toute sa place et ceci pour des raisons évidentes de sécurité, pour soi et pour les autres.

Le système visuel humain utilise deux moyens : L'œil et le cerveau. Je n'aborderai dans cet article, que l'œil.

Ce capteur possède une vision centrale, précise, elle permet de percevoir les détails, les couleurs, les formes mais elle ne

couvre qu'un champ visuel très réduit.

Notre œil possède également une vision périphérique d'un champ plus large mais imprécise. Elle permet d'attirer l'attention du pilote vers une perturbation qu'il regarde ensuite avec sa vision centrale.

L'œil est un capteur sélectif c'est à dire qu'il ne regarde que là où le cerveau lui commande de regarder.

Il n'a qu'une efficacité limitée, son champ visuel n'excède pas 200° et son acuité dépend du contraste et de la luminosité.

Malgré ses défauts, la vision nous fournit plus de 70% des infos.

Conclusion : IL EST IMPORTANT DE PRENDRE EN COMPTE LES FAIBLESSES PHYSIOLOGIQUES DE NOTRE SYSTÈME VISUEL POUR RÉDUIRE LES RISQUES DE COLLISIONS.

La sécurité des vols dépend de nous tous.

Le BEA a publié une étude sur les collisions survenues sur dix années. Les principales caractéristiques sont :

- Le faible contraste entre les aéronefs et leurs environnements,
- L'absence de mouvement relatif lors de rapprochements à gisement constant,
- Phénomène d'hypovigilance,
- Manipulation des instruments au détriment de la surveillance extérieure,
- Charge de travail élevée,
- Non utilisation de la radio.

N'avons nous jamais rencontré une de ces situations ?

PPA a mis en place depuis sa création une politique de sécurité renforcée. Des FLARM ont été installés dans quatre de nos machines, des bandes anticollision ont été posées sur

les plastiques, vos instructeurs exigent des « futurs pilotes » un comportement sécuritaire, un deuxième poste VHF à été mis en place permettant ainsi d'intervenir avec plus d'efficacité sur un éventuel conflit entre aéronefs.

Tout ceci n'est qu'une goutte d'eau dans la mer si vous, pilotes, jeunes ou anciens ne respectez pas les fondamentaux de notre sport. Ayez les yeux dehors, faites confiance à vos sensations, assurez la sécurité de votre trajectoire avant de regarder à l'intérieur, contrôlez l'environnement lors de vos spirales tous les 45° de secteur de virage, soyez attentif aux échanges radio, etc.....

VOIR POUR EVITER

Des évidences en conclusion :

- *On vole systématiquement avec une bonne paire de lunette de soleil,
- *La verrière doit être propre,
- *Eviter de déposer des documents sur le tableau de bord et les vêtements blancs (reflets)
- *En biplace, lorsqu'un pilote regarde à l'intérieur, l'autre regarde dehors.

Merci et volez prudemment
Francis



Et respectez le domaine de vol !!!

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 le 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>

Vos actions bénévoles

Nous vous avons parlé dans la lettre d'information n°3 du classement fiscal de l'association. Ce classement nous permet sous certaines conditions de déclarer toutes nos actions bénévoles au profit de PPA et d'obtenir en fin d'année un reçu fiscal.

La contre partie est que nous puissions justifier des sommes déclarées par tous moyens possibles. Pour cela, nous avons mis en place un « Cahier de bénévolat » afin que vous puissiez y inscrire le temps passé à travailler pour votre club. En 2011 trois personnes seulement ont utilisé ce moyen pour enregistrer leur travail bénévole. Je vous demande si vous participez à l'entretien, si vous venez tondre, entretenir les remorques, réparer les voitures ou faire tout autre travail, de vous enregistrer sur ce cahier. Dans les cas contraire, nous ne pourrions pas prendre en compte la totalité des sommes que vous déclarerez pour obtenir un reçu fiscal. D'autre part est-il besoin de vous rappeler que votre compte pilote ne sera crédité en début de saison de 50 euros que si je peux acter votre travail déclaré sur ce cahier.

Présentation de la Netcoupe

La NetCoupe est une compétition nationale de vélivoles.

La FFVV est partenaire de la NetCoupe afin de promouvoir le vol sur la campagne comme activité sportive vélivole et comme moyen de fidélisation à notre activité.

Pour dynamiser les classements « clubs » de la Coupe Fédérale, la commission sportive FFVV et l'équipe de Planeur.net ont proposé de les intégrer dans les classements NetCoupe depuis la saison 2007.

La NetCoupe (2500 vélivoles) est accessible à tous les adhérents de la FFVV.

La compétition classique est plus "élitiste" : ces deux pôles sont complémentaires.

Si, dans la compétition classique, le règlement vise d'abord à désigner le champion, dans la NetCoupe, la priorité est donnée à la PARTICIPATION DU PLUS GRAND NOMBRE en proposant un règlement SIMPLE, CLAIR et aussi PEU CONTRAIGNANT que possible pour le pilote, son association et la Fédération Française de Vol à Voile.

Francis et moi-même sont les deux seuls inscrits de PPA sur la NetCoupe. Pour s'inscrire, c'est simple : allez sur le site www.netcoupe.net. Si vous n'y arrivez pas, je peux vous inscrire en tant que responsable NetCoupe de PPA. Dans un premier temps vous pouvez tout simplement voir les vols des pilotes de la France entière. C'est toujours sympathique et instructif de voir les vols des copains. L'inscription ne sert qu'à enregistrer un vol à partir d'un fichier au format .igc issu d'un enregistreur GPS (logger) ou un PDA avec Seeyou, WinPilot ou LK 8000 pour les logiciels les plus courants. Le NetCoupe est aussi une vitrine de PPA pour la FFVV.

Rejoignez-nous !

Paul Lazaro

Rappel sur la maintien des compétences (pilotes et instructeurs)

Pas inutile de rappeler les conditions nécessaires au maintien des compétences pilote de planeur :

On doit avoir effectué dans les 24 mois précédents sur planeur ou motoplaneur (F-Charlie...) :

- Soit 6 h de vol comme CB incluant 10 décollages,
- soit 3 h de vol comme CB incluant 5 décollages + 3 vols d'instruction avec ITP ou ITV.

(On ne peut pas prendre en compte des heures avion/hélicoptère).

De plus , Le certificat médical est valable 5 ans pour les moins de 40 ans, et 2 ans pour les plus de 40 ans.

Yvan Lamolie

Liens

Association
(planeurs anciens)
Dédale :

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

Adresse mail de PPA

planeurspaysadour@laposte.net

Sur le site du Conseil général des Landes, le dossier ESI aérien de PPA
(96 pages)

<http://www.landés.org/partage-documentaire-2>

PPA a un site Internet

Juste un petit rappel au sujet du site de PPA ... Il est consultable ici :

<http://planeurspaysadour.net/>

Des mises à jour ont été faites, notamment pour les liens, la mise en place d'un accès à la page activités, avec les plannings remorqueurs et instructeurs.

Toute suggestion, coup de main, illustration, article, ... seront les bienvenus !



Vols dans la mémoire

Il est important de ne pas perdre la mémoire de ce qu'ont pu vivre nos « anciens » ; témoignages de la naissance du vol à voile, de son développement, ils ont tous le mérite de montrer l'humilité de ces pilotes, toujours partants pour le vol, quitte parfois à montrer beaucoup d'audace, d'ingéniosité... C'est grâce à eux que le vol à voile est devenu ce qu'il est : un sport accessible, sûr, et encadré, même si certains jugent que cela est parfois excessif...

Riri a été sollicité selon l'adage : parler moins pour

écrire plus... (pas sûr que ça marche pour le « parler moins... ») ; il va désormais nous apporter régulièrement des anecdotes, du vécu. Désolé, cela reste du domaine de l'écrit, et il manque peut-être le son... et la parole.

Nous en reparlerons mais Réginald et Anne Jouhaud nous apportent également des témoignages, et profusion d'illustrations, certaines n'ont jamais été publiées (les photos sont de Réginald, sauf mention contraire).

Place au vécu !

Naissance du vol à voile à Dax-Au siècle dernier...l'ancêtre de PPA, par Riri

En 1946, immédiatement après la guerre, l'aéro-club de Dax, renaissant, crée une section des « modèles réduits ». Nous étions une douzaine de jeunes à adhérer, et construisions en balsa et en papier des DO0 et DO5. Le dimanche, accompagnés par M. Cornet, notre conseiller, nous lançions nos aéronefs à l'aide d'un « fil nylon de pêche » à 15 ou 20 mètres de hauteur. Les vols duraient entre 20 et 40 secondes le plus souvent, sauf peut-être une fois où j'ai assisté à la remontée d'un planeur aspiré par une pompe à trois mètres du sol... on ne l'a jamais revu, et son propriétaire, Jean Combret en a fait son deuil !

Ce groupe de jeunes (garçons et filles) intéressés par l'aéronautique ont attiré l'attention des dirigeants de l'Aéro-club présidé alors par M. Gilet, qui créa le vol à voile à Dax.

De mémoire, l'équipement était alors ... d'époque ! :

- 1 treuil Ford SAF de 96 cv à moteur V8, flambant neuf, nous est affecté par le SALS (service de l'aviation légère et sportive),

- 1 planeur C25S biplace école, neuf également,

- 1 SG38, planeur monoplace poutre allemand récupéré d'occasion,

- 1 Nord 1300 « Grunau »

d'occasion,
- 1 Castel C301S d'occasion,

Une voiture de piste Ford T est arrivée un peu plus tard, mais au début, nous tirions les deux câbles du treuil au planeur « pedibus jambonneau », faisant l'aller-retour à pied en évitant l'axe de treuillage (soit 2 fois 800 mètres, et cela plusieurs fois dans la journée !). Il fallait y croire et s'accrocher...

Parfois, un visiteur nous proposait de tirer les câbles en les accrochant au pare-chocs de sa voiture ; mais certaines bonnes volontés abandonnaient, la traction pliant le pare-chocs... Il faut savoir que le treuillard devait freiner les tambours pour éviter que les câbles se déroulent trop vite et s'emmêlent.

Tout ce travail pour un vol qui durait au plus quelques minutes, le temps de faire la vent arrière pour se poser... ou de se poser dans l'axe si le treuil avait un problème.

(à suivre)

SG-38.. Tu te souviens de celui-ci Riri ?



Le treuil
Ford V8



Et un Nord 1300, un !



C301S (photo Alain
Lenord)



C25 « caisse » et un
Emouchet à Jtx.



Lettre d'info N°4 : Préparation : Bernard Darteyron, Francis Boudaud, Paul Lazaro, Yvan Lamolie, Gilles Granereau. Avec la complicité de Riri (Henri Guilhemjouan)

Photos : Réginald Jouhaud, Alain Lenord, Gilles Granereau — **Rédac'chef** : Gilles Granereau - PPA, mai 2012