



# Les Planeurs des Pays de l'Adour

Lettre d'info n°2

Mai 2011



## Le mot du Président

Une année bien remplie vient de se passer. Beaucoup de choses ont évolué et c'est dans le but de vous tenir informés que je viens vous en dire deux mots.

### Administratif :

Lors de la 1<sup>ère</sup> parution, j'avais indiqué que nous aurions un développement des informations lors de notre assemblée générale annuelle prévue statutairement au 1<sup>er</sup> trimestre de 2011. Celle-ci n'a pas pu se faire en son temps. Les attentes de réponses aux divers points liés à notre délocalisation sont arrivées par saccade.

En voici les plus importantes :

- **le permis de construire** est arrivé le 04 avril 2011. Certains ont cru pouvoir commencer les travaux mais avec quel financement ? En deux mots, vous avez tous reçu (du moins les Landais) le magazine édité par le Conseil Général des Landes n° 16, qui nous parle des « *sports de pleine nature* ». Notre activité est prévue dans le PDESI (Plan Départemental des Espaces, Sites et Itinéraires) Afin de préparer notre dossier, nous aurons le mardi 24 mai, une visite de l'aérodrome de Santa Cilia avec des responsables du Conseil général., du

D.D.C.S.P.P (Direction départementale cohésion sociale et protection des personnes).de la FFFV, du CRVVA, du CDVVL, de la Mairie de RION et PPA.. Cette visite a pour but de montrer ce qu'est une plate-forme de vol à voile avec le découverte d'un départ d'épreuve pour la coupe des Pyrénées.

- **les stages** : ceux-ci sont des plus importants pour notre avenir. Le fait de se déplacer sur des aérodromes différents, nous permet de s'améliorer, d'avoir de l'expérience et d'échanger avec d'autres clubs. Si nous œuvrons seuls, nous sommes voués à l'échec. La mutualisation des matériels et surtout des facteurs humains que sont les instructeurs, les mécaniciens et des bénévoles que nous sommes, est notre avenir.

Pour avoir les aides encore disponibles, il faut monter un projet qui démontre le rapprochement avec des clubs qui nous entourent.

Pour revenir à notre installation à Rion et pour espérer toucher les fonds type « Feder » ou « Interreg », il faut travailler avec Oloron et Ixassou. Rappelez vous que nous serons à Rion « club de plaine » et que les

clubs cités sont « clubs de montagne ».

Les aides que nous sommes susceptibles d'obtenir, sont liées à un large impact de notre activité en termes d'accueil des vacanciers venant dans notre Sud-Ouest. Les Landes accueillent quelque 2 500 000 touristes et des sites pilotes doivent être créés ou réaménagés. Il faut être toujours les premiers à demander.

Notre installation à Rion a retenu toutes les attentions et Ludovic FALAIX coordinateur du CG40, nous aide dans ce projet.

- **la piste de Rion** : nous attendons toujours les dernières décisions de la DGAC. Les travaux restant à faire sont la peinture et une nouvelle signalisation des cheminements avec les cônes jaunes. A cet instant, nous attendons la réponse de la Mairie pour la fourniture de la peinture. (presque 900 Euros)

Bons vols à tous

Bernard DARTEYRON

## L'activité et les finances : tarifs 2011, quelques explications

Depuis janvier 2011 le conseil d'administration (CA) de PPA a choisi d'évoluer sur les tarifs proposés jusqu'alors. Pourquoi ces changements et sur quoi s'appuient-ils ?

Tout d'abord, et dans un souci de totale transparence sur les besoins financiers de notre association, je vous propose une petite explication sur les frais fixes que nous devons honorer cette année pour les besoins de fonctionnement de PPA.

Les frais fixes sont ceux qui doivent être obligatoirement engagés afin d'une part de rendre notre parc machines opérationnel, et d'autre part permettre à PPA de fonctionner.

Par exemple, pour les appareils volants, nous avons dû engager en 2010 pour les assurances, les renouvellements GNAV et GSAC, l'achat de pièces détachées, le matériel d'entretien, les ingrédients et les frais de MO près de 5000 euros (4969 exactement...).

Un appareil quel qu'il soit a des charges de contrôle et de renouvellement de

son CEN par l'autorité tous les ans, pour une somme représentant 260 €.

Il doit être assuré auprès de l'ANEPVV pour un coût moyen de 100 €.

Du matériel et des produits d'entretien doivent être achetés pour que le travail de maintenance puisse être fait. Ceci représente en moyenne 90 € par machine.

Le reste concerne l'achat des pièces détachées dont le coût n'est pas connu avant la panne ou le changement. Une prévision est toutefois faite et peut pour des pièces à faible coût représenter 600 € en moyenne par appareil.

Ces quelques chiffres montrent que notre activité est très loin d'une activité sportive plus traditionnelle.

2011, n'échappera pas à ces frais. En effet nous devons cette année - outre les dépenses exposées plus haut - générer suffisamment d'entrées afin de pouvoir : payer les mensualités des gros travaux engagés sur YU (18000€), absorber l'augmentation du prix de

l'essence (+ 10 centimes € au litre), supporter les frais de la visite des 3000 heures de SF (1000 €), de la rénovation et peinture des ailes de SP (900 €), des dépenses faites pour la remise en état de nos remorques (500 €), de l'achat de la remorque monoplace (2500 €). D'autre part notre remorqueur DR est une grosse source de dépense représentant à elle seule entre 4000 € et 5500 €.

Pour ces raisons, nous avons dû faire évoluer les tarifs de PPA, en les rendant plus conformes aux réalités de dépenses et d'investissements.

Mais ce ne sont que des chiffres qui ne représentent pas grand chose si notre activité individuelle et collective n'est pas conforme aux prévisions faites. Je vous rappelle que notre objectif pour 2011 est d'atteindre 520 heures... dans le cas contraire, des mesures devront être prises, et risquent d'être encore plus contraignantes pour tous.

20 heures minimum par pilote, c'est l'engagement individuel à prendre, je compte sur vous.  
*Francis Boudaud*

### *Le stage d'Itxassou, ou l'épopée montagnarde...*

Au départ, nous devons organiser ce stage à Rion, c'était prévu depuis longtemps, et pendant toute la semaine 16 (depuis le samedi jusqu'au dimanche). On nous permettait de placer le matériel dans les hangars, mais voilà, le Notam qu'il était envisagé de prendre n'a pas été accepté par la DGAC une semaine avant...

Donc, plan B, soit Aire, soit Itxassou... Plus de personnes sont favorables à la montagne Basque, et en plus notre demande est fort bien accueillie par le club, qui, malgré des problèmes de place, réussit à nous dégager un peu d'espace pour le Twin.

Certains ont pu grimper à 2600 m, aller se promener à Biarritz (n'est-ce pas, Quentin ?), et tous ont joué avec les Vautours, le Mondarrain, et autres élé-

ments spécifiques que l'on ne voit pas souvent à Dax. Ben, oui, ça change de la plaine.

Mais le dimanche, c'est le remorqueur KT qui rend l'âme, roulette avant cassée à l'atterro (et je vous dis pas le reste, mais heureusement, aucun blessé). Sans hésitation, nous proposons avec Yvan de récupérer notre DR pour finir le stage ; Bernard, puis le CA sont contactés et donnent un avis favorable... Riri est quelque peu fâché, ayant prévu autre chose le week-end suivant (désolé Riri, mais nous n'avions pas prévu le crash du KT !). En fait le remorqueur a été ramené à Dax vendredi 6 mai, et il aura volé au total 11h 30 minutes.

Au bilan de ce stage, plus 38 heures de vol sur le Twin, des lâchers (ou relâchés) plate-forme : Bernard, Daniel, Francis, mais aussi Alain Lechevallier, Didier Raoult, Quentin Laborde, Sylvain Granereau (futurs brevetés 2011 !), et Gilles Granereau. Yvan a fait passer les épreuves du brevet au profit d'un jeune d'Itxassou.

Au-delà de ce bilan que nous jugeons positif, l'idée d'un rapprochement, par le biais de week-ends ou de "stages" que l'on pourrait faire à Itxassou et à Rion se développe. A vous d'appuyer cette idée que l'on pourrait développer avant la fin 2011 !

*Gilles Granereau*



Le retour du motoplaneur F-CEYU à Dax



Terrain de vaches un peu près au décollage à Itx... bon, le DR est plus habitué à la plaine...



Préparation du matériel ... entièrement Dacquois ! (planeur Twin SF et remorqueur Rallye DR, piloté toutefois par Gaby Bert, qui a effectué des remorquages sur Dax)



Les « stagiaires », et Yvan qui ne comprend pas que l'on puisse piloter un avion en n'y étant pas dedans... pas évident, non ?

Lien vers le site de la FFVV

<http://ffvv.org/>

## Ces frais que nous pourrions éviter...



Un des pilotes remorqueurs d'Itx (un peu perdu...) en train de remorquer avec un tracteur le Rallye KT après son crash (???!!! Faut suivre...).

NB : *no comment*, car c'est le frangin du secrétaire de PPA...



Une journée fumante ! SF au premier plan



Journée moins fumante pour un lâcher plate-forme...



Lors des visites d'entretien que nous avons effectuées cette année (Twin 3000 h et VA, Pégase VA, etc.), quelques dépenses dues à des maladresses ou à un manque de soin ont dû être engagées.

Deux rails de verrières sur le Twin et un sur le Pégase ont dû être changés. Prix d'un rail, 58 € HT.

La verrière arrière du Twin a encore souffert d'un appui sur celle-ci au niveau de la fenêtre latérale. Si les cassures du plexiglas s'agrandissent et entrent dans le champ visuel du pilote, nous devons changer la totalité de la verrière. Au prix d'un rail de fenêtre, je vous laisse imaginer le coût d'une verrière complète !.

**Tous ces dégâts peuvent être bien entendus évités.**

☞ En vol, comme au sol la manipulation d'une fenêtre coulissante doit être effectuée en deux temps. Un, je tire vers l'intérieur du cockpit. Deux, je fais glisser la fenêtre dans ses rails.

☞ Lors des manipulations des planeurs dans les hangars, je retire les housses de protection des verrières, ceci pour voir où je pose mes mains.

☞ Je ne laisse pas la roulette de queue en place sur le planeur lorsque celui-ci est stationné dans le hangar. Pourquoi ? Si par mégarde quelqu'un accroche le bout d'aile, il va pivoter et sûrement cogner un autre appareil ou obsta-

cle.

D'autre part, lors du rangement du Twin, une aile est entrée en contact avec un angle de la remorque du Bijave. Résultat, un très léger impact sur l'extrados, réparé par Gilles. Nous avons eu beaucoup de chance que la peau ne soit pas transpercée, car dans ce cas là, c'était direction l'atelier spécialisé.

Nous avons assez de frais n'en rajoutons pas inutilement ! Soyons attentif et respectueux du matériel, il nous appartient, il vous appartient (et vous remercie de le respecter !)

*Francis Boudaud*

## Sécurité, réglementation

### Comment s'y retrouver pour l'emport de passagers ?

Deux cas de figure :

**1- Vous voulez faire un vol pour un ami ou un proche**, mais pour votre compte... Vous devez avoir la qualif d'emport passager : elle est obtenue après avoir fait 50h00 de commandant de bord (CDB) comptabilisées depuis le brevet, et avec un test en vol avec un ITV. Pour un pilote titulaire d'une licence avion/hélico/ULM, on tombe à 25h00 (+ test). Il convient en plus d'avoir fait 3 décollages et 3 atterrissages comme CDB sur le même type d'appareil dans les 3 derniers mois (et être à jour de sa licence + cotis club + visite médicale, mais j'y reviendrai plus tard).

**2- Vous faites les vols d'initiations pour votre club...** Vous devez afficher

100h00 CDB après le brevet et 15H00 de vol dans les 12 derniers mois. Avoir une visite médicale valide de moins d'un an (*demandé a priori par l'assureur*) En plus, il est nécessaire d'y être autorisé par le président du club et d'être déclaré à l'assureur fédéral Air Courtage.

**Un petit rappel :** pour la licence de pilote de planeur (après le brevet), il faut être à jour de sa licence fédérale, de sa cotis club, de la visite médicale aéronautique. Cette dernière doit être renouvelée tous les 5 ans pour les moins de 40 ans, et tous les 2 ans pour les + de 40 ans. La règle obligatoire des heures est la suivante : 6 heures de vol CDB dans les 24 derniers mois et 10 décollages/atterrissages, ou 3H de vol CDB et 3H double commande (DC) avec 5 décollages/atterrissages CDB et DC. Sans oublier un vol en DC en début de saison afin de reprendre la main !

*Yvan Lamolie*

## La restauration du « Vieux Charly »

Notre Squale SP en chantier depuis le mois de novembre dernier, voit la fin de son calvaire. La Grande Visite des 5 ans est terminée.

Devant l'état de la peinture de ses ailes, nous avons engagé une rénovation complète de celles-ci.

En octobre RIRI s'est attaqué au gros travail de ponçage avec des moyens lourds. Gérard MERY est venu d'Oléron nous donner quelques conseils bien utiles.

Après quelques semaines de ponçage et décapage, Gilles a pris le relais pour faire un énorme boulot de rénovation. En effet toutes les surfaces, après quasi mise à nu au bois, ont été marouflées au tissu de verre. Les bords d'attaques ont été entièrement maroufflés. L'état de surface a été amélioré grâce à des rebouchages au microballon et résine époxy. Ponçage manuel, à

sec et à l'eau. Lavage, dégraissage. Chapeau Gilles ! Durée de ce chantier, trois mois.

Enfin après plusieurs mois de ce travail pénible mais nécessaire, les ailes embarquent dans la remorque direction la " Ville rose ".

Après trois heures trente de route, les voici arrivées à l'aérodrome de Toulouse-Laborde, chez Christian MEDOUS expert en peinture et maintenance d'aéronef.

Christian a repris quelques détails de surface avant d'entreprendre un ponçage final à la machine. Lavage, dégraissage et première couche d'apprêt.

A l'issue d'une journée de séchage et ponçage de l'apprêt, vient l'heure de la mise en peinture. Trois couches. Une première d'accrochage et deux de finition. La peinture employée est de la Polyuréthane mélangée avec un petit peu de ? , il ne me l'a pas dit, c'est son se-

cret.....

Enfin, 6 jours après leur arrivée à Toulouse, les ailes de SP, reprennent place dans la remorque et direction les Landes.

Un grand merci à Christian MEDOUS pour sa disponibilité, et la grande qualité de son coup de pistolet ( à peinture...). *Francis Boudaud.*



Remontage du Vieux Charly le 9 avril... un moment historique !



1) Ponçage, à la main, pour éliminer les couches non adhérentes et régulariser la surface.



2) Zones non adhérentes sur les bordures : à rattrapper au microballon + époxy



3) Rebouchage primaire aux microballons + résine époxy ; on voit les coups de crayons servant de guides, utiles pour le ponçage manuel.



4) Marouflage des bords d'attaque avec fibre de verre légère + résine époxy et tissu « d'arrachage » (que l'on voit ici lors de son enlèvement) : résultat nickel !



5) Pose de fibre + résine sur les zones fragilisées ou en creux ; le tissu d'arrachage permet d'enlever l'excédent de résine.



6) Ultime ponçage général, à l'eau ; à ce stade, on a hésité pour conserver la déco...

7) Passage d'un apprêt garnissant

8) Emballage des ailes avant leur départ pour Toulouse ; travail de préparation enfin achevé !



9) Christian Médous à l'ouvrage : passage d'un apprêt blanc, puis application de la laque blanche, dans un atelier quelque peu mieux équipé que celui de PPA ! (photos : Francis)



10) Après 48 heures de séchage, nous arrivons à la décoration et à l'immatriculation de l'aile gauche. Simple, mais rendant bien visible le planeur. (Photos : Francis)

## *Sylvain remporte une coupe d'aéromodélisme. A boire !!!.....*

Malgré un entraînement un peu délaissé au profit de PPA, Sylvain a participé à un challenge Landes de voltige, à Lucbardez.

Il a donc remporté ce challenge face au seul Junior 2 de la session : lui-même. Pour une fois, pas d'avion dans les arbres, mais deux vols qui ont été assez bien notés par les jurys.

Ceci est l'occasion d'évoquer le rapprochement entre la FFVV et la FFAM (fédération française d'aéromodélisme), qui mettent en place un système d'aides pour des jeunes licenciés de clubs aéro-modélistes landais. A suivre !



## Remorque monoplace

Notre parc remorque a été renforcé récemment par une petite nouvelle. Remorque réservée aux monoplace, elle est très légère (310 kg) car toute sa structure est en aluminium. Propriété de l'Association Vélivole et Aéronautique Toulousaine, elle est devenue notre après avoir été négociée lors de mes balades sur l'aérodrome de Bourg saint Bernard.

Pensant qu'il nous était nécessaire d'avoir une petite remorque pour

sortir des contraintes de transport de nos monoplace avec nos grosses et lourdes remorques, je n'ai pas voulu vu son prix (2500 €) louper cette occasion et me suis proposé de faire l'avance de fonds. Merci à Daniel qui m'a aidé dans cet achat. Un petit coup de peinture lui redonnera un air de jeunesse. Cette remorque est tractable par n'importe quel véhicule et sans permis « E ». Elle est assurée comme les autres et possède sa carte grise. Prenez en soin.

Francis



## Sécurité des vols

### Secteurs de remorquage

Depuis un mois, nous avons mis en place deux zones de remorquages afin de limiter les nuisances auprès des riverains. En effet certains se plaignent du bruit et passent des coups de téléphone. Bien que la tolérance soit une qualité en voie de disparition, nous devons tenir compte de ces « plaintes » pour la pérennité de notre activité, et de celle des pratiquants avion et ULM.

Je vous engage à prendre connaissance de ces secteurs, sur la carte affichée dans le bureau. Vous serez tracté du sol à 300 m dans ces secteurs nord et sud, puis emmené où

vous le souhaitez ensuite. L'éloignement maximum des zones habitées dans ces secteurs de remorquage vous garantit le local finesse 10.

### Flarm et bandes HV.

PPA s'est fixé comme objectif dans son développement, de renforcer la sécurité de notre activité.

Depuis quelques mois, vous avez pu constater que certaines de nos machines sont équipées de « Flarm » et de bandes haute visibilité. Suite à différents accidents ces dernières années, la FFVV recommande fortement ces équipements. Notre participation aux différentes rencontres ou concours est soumise à l'obligation de ces marquages et à l'embarquement

de Flarm.

Attention cependant, le Flarm n'est pas une assurance vie. Seuls les planeurs équipés de ces appareils seront détectés. Sachez interpréter l'information qu'il vous donne, demandez à votre instructeur son mode de fonctionnement.

Rien ne remplacera l'observation de votre environnement. Vos yeux sont votre assurance vie !

**REGARDEZ DEHORS !!!!!!!! SECURISEZ VOS TRAJECTOIRES !!!!!!!!**

*Je vous rappelle que l'AG de Dédale aura lieu durant la semaine du 12 au 18 juin 2011 sur le terrain de Pons st Vincent.*

*En parallèle, la Balade des planeurs anciens aura lieu durant la même semaine.*

*La lettre d'info N° 99 est disponible au bureau de PPA. Vous pouvez bien entendu l'emporter chez vous pour la consulter, mais pensez à la redéposer au bureau au maximum 7 jours après.*

*Didier PATAILLE, Président de Dédale souhaite que chaque membre de l'association réfléchisse à des sujets d'articles à inclure dans le numéro 100 de la lettre d'information. A vos mémoires, les anciens...*

*Afin de préparer la fin d'année, je souhaiterais que vous me donniez votre avis sur la remise en état ou pas de notre BIJAVE. Un gros travail d'entretien sera à faire. Si le choix est fait de le restaurer, je*



*souhaiterais que chacun prenne l'engagement de venir travailler dessus. J'attends vos réponses.*

## 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>

## Liens

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

*Nouvelle adresse mail de PPA*

PPA dispose d'une adresse mail : vous pouvez désormais l'utiliser, et le suivi de vos facturations

*vous parviendront par cette adresse*

[planeurspaysadour@laposte.net](mailto:planeurspaysadour@laposte.net)

## VAV 8

Derrière ce sigle barbare se cache le logiciel de gestions des vols que nous avons mis en service cette année. Ce programme a été développé par un vélivole plutôt doué en informatique, du club de Vol à Voile de Merville dans le Nord de la France.

Ce programme est mis gratuitement à la disposition des clubs, et actuellement plus de 50 associations vélivoles l'utilisent. Aucune contrepartie n'est demandée aux utilisateurs, seul remerciement possible si nous le souhaitons, envoyer un chèque à son concepteur de la valeur de deux ou trois bons

vols. Ce don sera entièrement reversé à l'association « Solidarité-Fraternité » qui vient en aide aux enfants d'Haïti.

Outre le fait que ce programme bien adapté aux planeurs nous permet de gérer les pilotes, suivre l'activité, faire des statistiques etc..., il nous offre la possibilité de vous transmettre par mail ou courrier, toutes les informations vous concernant et permet d'envoyer à la fin de chaque mois votre facture et relevé de compte pilote. Cette procédure est mise en place.

Pour l'instant, lorsque vous ouvrez votre boîte mail, vous voyez que l'Aéroclub de Dax vous a envoyé un mail, en effet le programme utilise cette adresse. Ouvrez ce mail et vous accéderez à votre facture avec l'inscription « PPA ». Vérifiez votre facture et n'hésitez pas à nous faire part de vos réclamations dans les jours qui suivent. Nous aurons prochainement notre propre adresse internet et ceci sera corrigé.

Voilà vous savez tout, bons vols.

*Francis Boudaud*

## L'entretien du matériel (suite)

Un GR (grand rangement) a été fait le samedi 7 mai, sous la pluie... Le petit hangar (atelier technique) a été rangé, nettoyé, et les deux plastiques mono y ont été mis. Le moto planeur YU et le remorqueur DR ont retrouvé leur place dans le grand hangar. Enfin, le Squale " le Vieux Charly " (voir plus haut) a été pesé, bonne nouvelle, il ne souffre pas d'embonpoint et pourra bientôt revoler après agrément par l'OSAC !

Le moto planeur a été entièrement refait (moteur, hélice, cellule état de surface, diverses pièces...), et cela a causé pas mal de tracas à Christian Marçaa : problèmes de reprises à faire (plusieurs couches de tissus...) de compatibilité de peinture, etc. Finalement, et avec l'aide de Bernard, de Riri, l'homme a pu maîtriser la situation, et le SF-28 nous est revenu dans une belle livrée blanche (au milieu des cunimb, ça ne passait pas inaperçu pour le retour, n'est-ce pas Yvan et Sylvain ?).

Une remorque (voir article) a été achetée par Francis et Daniel pour le Pégase (et pour l'Astir, on devra l'adapter un peu). Il s'agit d'une remorque légère, en alu, que chacun pourra tracter (PTAC inférieur à 600 kg) ; par ailleurs, la remorque " ancienne " du Pégase/Astir a été restaurée : Véver à l'électricité, Sylvain à la peinture, Riri à la métallurgie, Gilles aux finitions... Maintenant plus d'excuse pour se lancer dans les formations campagne !

*Gilles Granereau*

**Lettre d'info N°2 : Préparation** : Bernard Darteyron, Francis Boudaud, Yvan Lamolie, Gilles Granereau.-

**Photos** : Francis Boudaud, Gilles Granereau - **Rédac'chef** : Gilles Granereau - PPA, Mai 2011