



Les Planeurs des Pays de l'Adour-PPA

Lettre d'info n°6 - Mai 2013



Stage à Rion des Landes

Contrairement à 2012, nous avons enfin pu voler à Rion lors du stage de printemps, le dernier (espérons !) qui s'effectuera en « camping » dans l'attente de l'achèvement des hangars de PPA.



Francis ne fait pas sa prière, mais il briefe « ses élèves » !



Re-lâcher de Didier Raoult, qui restera un bon moment accroché aux stratocu...

Les planeurs de PPA en attente eux aussi, du décollage...

Au total, et malgré des conditions malgré tout mitigées, plus de 40 heures de vols ont été faites, ainsi que quelques centaines de kilomètres comptabilisés par Paul Lazaro.

Une journée fut surprenante, car, avec une couverture de stratocumulus quasi broken, les ascendances étaient là, ainsi que le plafond (1700 m !). Probablement un phénomène d'instabilité convective de la masse d'air...



Une partie des stagiaires de gauche à droite : Paul Lazaro, Sylvain Granereau, Stéphane Crozes (remorqueur), Alain Lechevallier, Bernard (j'ai perdu son nom... peut-être Darteyron ?), Jean-Marie Allard (qui nous a bien aidés pour l'instruction, un grand merci!), Christian Grillo (licence découverte 6 jours), Gilles Granereau. Il manque Michel Durruty, Daniel Meysen, Xavier Fouchet, Didier Raoult, et bien sûr Riri !



Le remorqueur DR pressé de se poser avant l'averse...

APRS Pégase C 101



Un petit rappel concernant les planeurs Centrair. Lors de tout remontage d'un planeur CENTRAIR, Marianne, Pégase, Asw 20 F, une APRS (Approbation Pour Remise en Service) doit être inscrite sur le carnet de route par le pilote ayant procédé à son remontage. Cette APRS atteste qu'une visite de petit entretien (VPE) a été effectuée.

Vous trouverez le contenu de cette VPE dans le carnet de route (pochette documents).
Le compte rendu à inscrire sur le carnet de route sera libellé ainsi :

VPE effectuée selon le programme d'entretien des Planeurs des Pays de l'Adour
APRS le « date » à « heure »

« Nom du pilote » et « n° de licence pilote »

Exemple : VPE effectuée selon le PE des Planeurs des Pays de l'Adour

APRS le 12 mai 2013 à 15h00,

Victor LAPOMPE, Licence VV 352 43 Q *Lapompe*

Tenue de la planche de vols

Dans une précédente lettre d'information, les soucis concernant la tenue de la planche de vol avaient été abordés. Face à la persistance de ceux-ci, nous vous proposons dans cette nouvelle lettre un rappel plus « visuel ». Merci d'en tenir compte et de vous mettre à la place de celui qui saisit les données.....

Quatre exemples vous sont proposés (voir page suivante) et doivent vous aider à remplir correctement les colonnes pour les cas non présentés ici.

Vol n°1 : Vol d'instruction, supplément remorqué

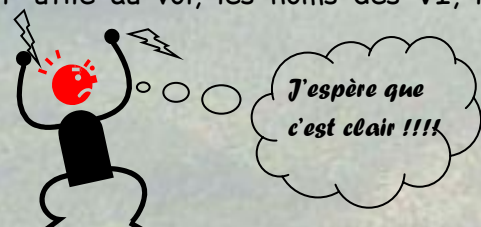
Vol n° 2 : Vol monoplace suite à lâché machine

Vol n° 3 : Vol d'initiation, supplément remorqué

Vol n° 4 : Vol mutuel deux pilotes, partage financier du vol.

Généralités

- Ecrire en lettres **majuscules**
- L'heure de **décollage remorqueur** est **arrondie** à l'inférieur si +1/+2 ; au supérieur si +3/+4. (Ex : 12h22 =12h20 et 12h23=12h25).
- L'heure de l'atterrissage remorqueur est l'heure exacte de la montre, à laquelle on retranche ou ajoute l'arrondi (ex : décollage 12h22 (**noté 12h20**), posé 12h29 è on notera : 12h29 - 2 = **12h27**).
- Les suppléments remorquage sont à renseigner **par le pilote de l'avion**.
- Le commandant de bord est le responsable du vol.
- L'heure d'atterrissage du planeur est arrondie à l'inférieur si +2/+3 ; au supérieur si +3/+4 (ex : posé 15h23, **noté 15h25**).
- Inscrire en case « observation » tout renseignement utile au vol, les noms des VI, les vols CRVVA (pilotes aquitains), le partage 50/50, ...




La planche de vols ... suite, et fin ?


ANNEE	FEUILLE n°	RELEVÉ DES HEURES													
		Vol N°	PILOTE	REMORQUEUR					PLANEUR						
Immat.	Décollage			Atterr.	Total	Suppl.	Type	Immat.	CDT de bord/Moniteur	Elève/2° Pilote	Atterr.	Total	VI		
26-juin		1	LAPÉCHE	DR	14h30	14h37	7		TWIN	SF	LABULLE	LAPOMPE	15h45	1h45	Instruction
		2	LAPÉCHE	DR	15h15 (14h32)	15h26 (14h39)	11 (15h13)	+200	PEGASE	YS	LEATHERMIQUE		16h00 (15h47)	0h45 (15h58)	Laché machine
		3	LAPÉCHE	DR	13h10	13h24	14	+500	TWIN	SF	LECHAMPION	PAX	13h40	0h30	X Mme LENEUF
		4	LAPÉCHE	DR	16h00 (13h08)	16h07 (13h22)	7		TWIN	SF	LECHAMPION	LEDEBUTANT	18h10 (13h41)	2h10 (18h09)	50/50

Nous avons rajouté en bleu et en-dessous les valeurs reelles notées sur la montre
(NB : il n'est pas nécessaire de dessiner ces put / / / / d'encadrés ...)

Sécurité train rentrant

Une nouvelle procédure plus simple est mise en place pour le contrôle de la sortie du train et de son verrouillage. Vous pourrez voir dorénavant que chaque planeur disposant d'un train rentrant a reçu un marquage de couleur pour contrôler la position de la commande de manœuvre du train d'atterrissage.

 Pastille VERTE ==> train sorti et verrouillé.

 Pastille ROUGE ==> train rentré.

A compter de votre prochain vol en monoplace, l'annonce en vent arrière devra être la suivante à l'exception de toute autre :

« Planeur xx, vent arrière piste xx, train sorti/verrouillé sur le VERT. »

Exemple ASTIR F-CFIN :



Liens (voir aussi sur le site Internet)

Adresse mail de PPA

planeurspaysadour@laposte.net

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

(faites une recherche avec les mots-clés ESI et PPA)

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

Les Planeurs des Pays de l'Adour . PPA

*Siège social Aérodrome de Rion des Landes
RD 27
40370 RION des LANDES
Siège administratif et technique :
Aérodrome de DAX-SEYRESSE
101, route de Tervis
40100 DAX
06 84 85 70 42
mailto:planeurspaysadour@laposte.net*

Une page se tourne...

Présents au sein du parc de l'aéroclub de Dax depuis plus de 30 ans, avant de devenir propriété de PPA, nos deux Bijave et notre Superjave ont quitté en début d'année les terres dacquoises pour aller étendre leurs ailes sous d'autres latitudes.

Le WA 30 Bijave F-CCYS n° série 116, sortie des usines Wassmer en 1966 avec 5467 heures au compteur, est désormais la propriété de Monsieur ANDRADE Thierry, passionné de planeurs anciens, déjà possesseur d'une Mésange et volera dorénavant dans la région de LAVAL en Mayenne. Il est actuellement en cours de restauration et devrait faire ses premiers vols lors du concours Régional d'Angers en août.



Le Bijave F-CCRJ a retrouvé le plancher des vaches après avoir totalisé plus de dix années d'heures de vol accroché dans la structure du hangar..... Volera-t-il à nouveau ? Une très grosse ré-

novation sera nécessaire, mais son nouveau propriétaire n'exclut pas cette possibilité. A suivre !



Né en 1966, fort d'une expérience de 3751 heures de vol, notre WA 22 A Super Javelot n° 108 à quant à lui intégré la flotte des planeurs du club de Vol à Voile Flandres Artois situé dans le « Ssschnord » à MERVILLE. Nul doute qu'il fera le bonheur des véli-voles Nordistes et saura faire honneur à son génie-



teur la société Française Wassmer aujourd'hui réparue.

Juste un petit rappel au sujet du site de PPA ...
Il est consultable ici : <http://planeurspaysadour.net/>





L'homme aux dix vaches, par ...

L'expression consacrée « aller aux vaches », consiste, dans le jargon des pratiquants du vol à voile, à se poser de façon imprévue sur un autre terrain que celui d'où l'on est parti. Prés, champs labourés, chaumes, champs de maïs pas trop haut... tout est bon à prendre, à condition que le sol soit accueillant pour le planeur. En creusant un peu plus, et comme les vaches étaient plus nombreuses dans nos champs autrefois, il était plus fréquent de cohabiter avec les bovins à l'atterrissage, ce qui une fois l'effet de surprise passé, attirait toujours l'attention des bestioles dont la curiosité est bien connue.

Je me suis vaché quelques fois, comme le jour où j'ai passé l'épreuve des 50 km de mon brevet D, ou quand la confiance m'amenait à trop m'éloigner du terrain... les finesses n'étaient pas ce qu'elles sont aujourd'hui !

Petit problème, la radio n'est apparue que plus tard, et ne parlons pas du téléphone portable ! Une fois vaché, il fallait donc se débrouiller pour avertir les copains. Solution : trouver une maison possédant le suprême « tam-tam » téléphonique... Il arrivait aussi que des personnes ayant vu notre atterrissage nous amènent gentiment au bureau de télégraphe le plus proche. Pour ma part, j'ai 10 vaches à mon actif, dont une à 200 m de la piste, car il m'était impossible de la rejoindre ...le sommet des pins étant au-dessus de mon point d'aboutissement ! Ce jour-là, le moniteur m'avait remorqué jusqu'à Hasparren pour tâter de l'onde (celle-ci fugitive comme dans la Dacquoise pour ceux qui connaissent !). Et donc j'étais trop court au retour et me suis posé là où aujourd'hui nous avons le parking du centre commercial Porte Sud.

Une autre fois, c'est une vache sur la piste d'Angoumé, mais là, le remorqueur Mousquetaire avait pu venir me récupérer.

En tentant les 50 km, c'est à Toulouzette que je me suis vaché : nous étions partis avec Bernard Dartheyron pour cette épreuve, et je pensais le poursuivre, mais ne le voyais pas. Lui par contre m'avait en visuel ... 1000 m plus haut, et rentra à Dax l'épreuve en poche.

Mon troupeau continue :

-Toulouzette, c'était en Superjave,

- Préchacq-Josbaig, dans les Pyrénées-Atlantiques, en Bijave avec un militaire,

Mora de Toledo en Espagne, en Bijave, et avec un élève, mais là, j'ai une excuse : en réalité, il y a deux pistes en croix sur ce terrain. J'arrivais pour me poser sur la 17, mais je vois le signal du starter qui m'ordonnait d'aller sur la 08, bien que je sois trop bas pour l'atteindre. Je m'exécute... et effectivement, n'atteins pas la 08 ! En réalité le starter « humain » était au bar du club, ne m'avait pas vu, et avait laissé les signaux avec la mauvaise indication !

Hinx sur l'Adour : à deux reprises, là où se trouve le château-d'eau,

Saint Paul lès Dax : En Bijave avec un baptême, à côté de l'hippodrome, sur un grand champ bien orienté au vent,

Urs, dans les Pyrénées-Orientales, suite à un largage accidentel du Pégase au-dessus des Pyrénées à 2300 m. Cette vache a été filmée par Charly Durand, et j'en ai conservé la cassette.

Et puis, d'autres aussi se sont vachés ! Celle-ci mérité d'être relatée. Michel Delprat et Georges Daubian rapatrient deux planeurs « Mésange » depuis Aire sur l'Adour. J'assurais les remorquages. Michel se fait remorquer assez haut, et se largue vers Montfort ; il rentre tranquillement à Dax. Pendant ce temps, je remorque Daubian à Aire, il se largue vers Mugron. J'atterris à Dax, et nous attendons avec les copains. « Tiens, il arrive... non, c'est un corbeau ! Le voilà ! Non, c'est un avion ! » La nuit arrive... pas de Daubian et pas plus de Mésange en vue. Finalement on reçoit un coup de fil de Narrosse où il s'est posé au milieu de cochons, personne n'a été blessé ! Une fois rapatrié, Daubian nous a avoué : « le vario était négatif, j'apercevais le terrain au loin, qui, lui, montait... ». Nous avons tous bien rigolé !

Notre ami George Daubian, instructeur vol à voile et moniteur hélico à l'ALAT a trouvé la mort avec quatre passagers en hélicoptère Ranger, en heurtant un câble qui traversait une petite vallée. C'était un fana d'aviation et un constructeur de Gyrocopter.

Des nouvelles de la plate-forme de Rion-des-Landes ...

Le projet de Rion-des-Landes avance, pas aussi vite que nous le souhaiterions, certains blocages administratifs devraient être levés rapidement pour poursuivre la construction des hangars.

Ceci étant, PPA a obtenu les fonds nécessaires à la réalisation du projet (soit près de 140 000 €), ce qui est une exception par ces temps de crise !

Les partenaires financiers soutiennent ce projet qui leur semble innovant et susceptible de dynamiser à terme le secteur. Rappelons que le Conseil général des Landes, la Région Aquitaine, le Centre national pour le développement du sport, et bien entendu la Fédération française de vol à voile appuient la démarche de PPA.

Perspectives d'activité

Malgré les déconvenues sur le calendrier de Rion, il est important de faire le point sur les perspectives d'activité. Nous devons en effet envisager le planning de l'été, qui sera fonction des élèves et des demandes de licences découverte ; ces perspectives sont pour l'heure favorables, mais il serait bon que chacun puisse dès à présent faire connaître ses intentions afin que nous organisions le planning instructeurs et remorqueurs en conséquence. Nous ferons rapidement parvenir un rappel plus développé à cet égard.

La difficulté actuelle de notre association (outre les démarches à Rion...) repose sur la méconnaissance des attentes en formation initiale, continue ou campagne, ou tout simplement en activité des membres du club ...

Quels sont vos souhaits, et vos engagements possibles ? N'hésitez pas à nous en faire part (et même des critiques !), il n'est guère facile pour les membres du conseil d'administration de prendre des orientations si l'on ne connaît pas les besoins réels des adhérents !

