



Le mot du Président

Vive 2011, année que nous espérons au moins aussi réussie que la précédente sur le plan de notre activité. Vous avez renouvelé votre confiance à la même équipe complétée par le retour de Jean Pierre Mota en remplacement de notre ami Antoine trop occupé professionnellement. Vous découvrirez, ci contre, la nouvelle composition du bureau, peu modifiée.

Le Conseil d'administration m'a également renouvelé sa confiance en me laissant la charge de la présidence. J'en suis très honoré, mais, je l'espère sincèrement, que comparativement au triennat précédent, ce nouveau mandat se déroulera plus sereinement. L'objectif principal sera la poursuite de notre activité de loisir dans un lieu et une ambiance agréables, mais aussi avec le souci permanent de la sécurité pour tous.

Que 2011 soit l'année de la réussite pour les élèves pilotes en cours de progression, ainsi qu'une année active pour les brevetés.

Bons vols à tous !

Bernard ROBERT

Bilan 2010 en quelques chiffres

Ils ont été présentés lors de l'AG du 30 janvier :

172 membres dont 43 élèves

1612 heures de vol dont 851 en instruction

3 PPL et 7 Brevets de Base obtenus

3 habilitations voltige (dont une 2ème cycle) et une habilitation Vol de Nuit.

Un résultat d'exploitation positif et une trésorerie toujours saine attestent de la bonne santé des Ailes.

Qui dirige les Ailes en 2011 ?

Suite à l'AG du 30 Janvier, voici la composition du Conseil d'Administration et du Bureau Directeur :

Président : Bernard ROBERT

Vice-Président : Didier RODRIGUE

Trésorier : Jean-Pierre MOTA

Trésorier-adjoint : Jacques BABIN

Secrétaire : Patrick BLONDY

Secrétaire-adjoint : Christophe COULON

Membres : Olivier CRIVELLI, Etienne LARROQUE, Bernard MATERKLAS, Yves NAULET, Jean-René PIHERY, Chantal SIVIEROU, Jean-Charles SURAULT.

Important : Transformation du "TT" en "PPL"

Si vous faites partie des "vieux pilotes" qui ont obtenu la "licence de pilote privé avion" (n° TT) et qui n'a pas encore été convertie en "licence de membre d'équipage de conduite" (n° F-LP.....), vous devez impérativement faire réaliser cette conversion par le District Aéronautique **avant le 28 Avril 2012**. **Passée cette date, votre TT n'aura plus de valeur ! Attention, votre licence "TT" doit être en cours de validité au moment de la conversion**. N'attendez-donc pas la dernière minute !

Départs en navigation : RAPPEL

La consigne précisée dans le précédent numéro n'est pas encore complètement respectée : **pour tous les vols autres que locaux, les réservations des avions sur Open Flyers doivent obligatoirement préciser la destination prévue**. En cas de besoin, les responsables du club doivent être en mesure d'indiquer dans quelle direction sont parties les machines sous leur responsabilité.

Donc, stipulez clairement votre destination dans la case "commentaire". Si vous décidez de la changer par rapport à la réservation initiale, n'oubliez pas de faire la modification sur l'ordinateur avant de partir.

**Souvenir : " La Pilule" - MS 880B F-BPAI restauré par l'équipe des Ailes en 1982
Décoration par Jacky BARBEAU**



Le coin Sécurité et Nuisances

Notre attention a été attirée par des élus locaux sur des vols qui auraient été effectués à trop basse altitude au-dessus de zones habitées.

Nous rappelons notre exigence de respect impératif de la réglementation pour tous les vols réalisés avec des avions des Ailes. Pour mémoire, en l'absence d'autres règles publiées sur la documentation aéronautique et en dehors des besoins du décollage ou de l'atterrissage, **la hauteur minimale de survol est de 150 mètres pour un obstacle isolé et de 300 mètres pour une agglomération.**

Par ailleurs le strict respect des circuits et des altitudes de tour de piste doit être observé.

N'hésitez pas à vous rafraîchir la mémoire en consultant la carte VAC à votre disposition ou au besoin en faisant un tour avec un instructeur (c'est gratuit !).

Rappelons encore que les tours de piste "basse altitude" ne sont autorisés qu'en instruction, donc sous l'autorité d'un instructeur

www.ailleschat.org

Le site est maintenant complètement opérationnel et doit constituer pour vous non seulement une [source d'information permanente](#) sur la vie du club mais aussi un outil de préparation des vols.

Dans sa rubrique "Le coin du pilote" vous trouverez donc la documentation relative à nos avions : [manuels de vol](#), [fiches de pesée et de centrage](#), [et check-lists](#). Tout cela doit évoluer et être complété afin de satisfaire au mieux les besoins des membres. Ainsi vos idées sont les bienvenues, merci de les faire connaître directement à Patrick BLONDY ou de les adresser par mail à bureau@ailleschat.org

Réservations : un peu de respect !

Depuis quelques temps certains ont pris l'habitude de faire des réservations à longue échéance, surtout le week-end, et de les décommander à la dernière minute, voire de les oublier !

Le résultat est facile à comprendre : l'instructeur (bénévole !) se déplace et attend pour rien et l'avion ne vole pas alors qu'un autre élève aurait pu prendre le créneau. Cette situation est inadmissible et elle pourrait inévitablement déboucher sur une réaction génératrice de désagrément pour tous (ne plus permettre les réservations multiples à long terme, débit du compte pilote des séances non décommandées dans un délai acceptable, etc ...) Dés maintenant, les instructeurs vont tenir un enregistrement de ce type "d'incidents". A bon entendeur ...

La petite mais riche histoire des Ailes Châtelleraudaises.

Jean Louis CORET a bien voulu nous conter les phases principales de l'origine et de l'évolution du Club. Voici le cinquième épisode :

L'après guerre...

Le grand hangar "Innocenti" que nous connaissons est récupéré en Italie au titre des prises de guerre, tandis qu'un baraquement (la base du Club house actuel) est acquis aux Domaines.

Bref, l'Aéroclub se structure. Il s'équipe d'une "jeep" pour tracter les planeurs. Les mouvements reprennent, et deux ans seulement après la fin de la guerre, les Ailes figurent au 137ème rang sur 430 clubs aéronautiques en France ; ce qui est très honorable.

Enfin, le 15 septembre 1950, l'aérodrome de Châtelleraut-Targé sur le site que nous connaissons actuellement est inauguré. Ce sera l'occasion d'un meeting et d'une grande kermesse.

A partir de ce tournant décisif, relevons encore quelques dates repères. En 1951, les Ailes sont classées secondes au concours inter-clubs de Tours. En 1954, Gustave Gourdonneau étant président, les dommages de guerre permettent l'acquisition d'un Potez 43 et d'un Jodel 112. Précédemment, un Morane 530 avait été acheté pour tracter les planeurs.

En 1957, est édifiée la maison du gardien et la tour de contrôle. En 1963, la flotte comprend un Jodel 112, deux Jodel 120, un Stampe, un Jodel Sicile.

Les Ailes Châtelleraudaises ont pris leur essor...

Licence FFA : avez-vous reçu votre carte ?

Les formulaires papier de prise de licence ont été remplacés par une transmission électronique des données, l'envoi de la carte plastifiée justifiant de votre inscription. Si vous avez fait le nécessaire auprès du club et que vous n'avez pas reçu cette carte dans les semaines qui suivent, faites le savoir à Patrick BLONDY pour vérification. Le problème vient peut-être uniquement de ce qui est évoqué ci-dessous.

Mettez vos coordonnées à jour

Que vous changiez d'adresse, de numéro de téléphone ou d'adresse mail, faites le savoir au plus vite, oralement ou à bureau@ailleschat.org Lors d'un prochain passage au club, faites faire une vérification de votre fiche de membre.

Amélioration du Club-house.

Les travaux d'électricité et d'isolation ont été réalisés. Merci à Etienne, Bernard, Claude et tous les autres qui ont participé. Nous continuons le projet de réfection des fenêtres et de la toiture au printemps. Nous aurons certainement besoin de coups de main. Si vous savez où se procurer les fournitures à de bons prix, merci de le faire savoir aux membres du bureau.