

SOIXANTIÈME ANNIVERSAIRE DU VOL À VOILE

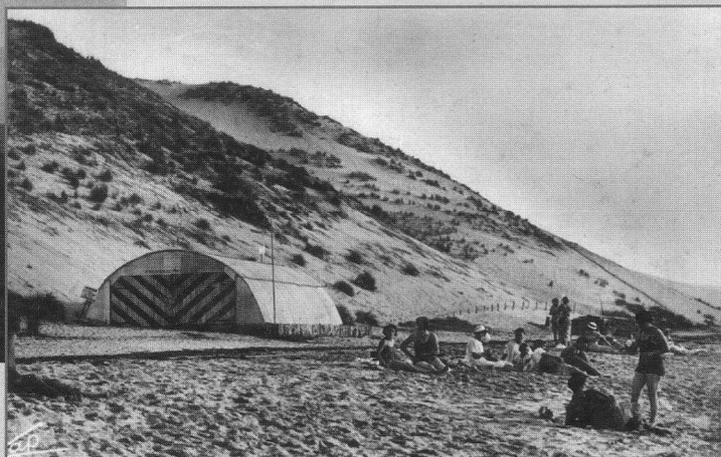
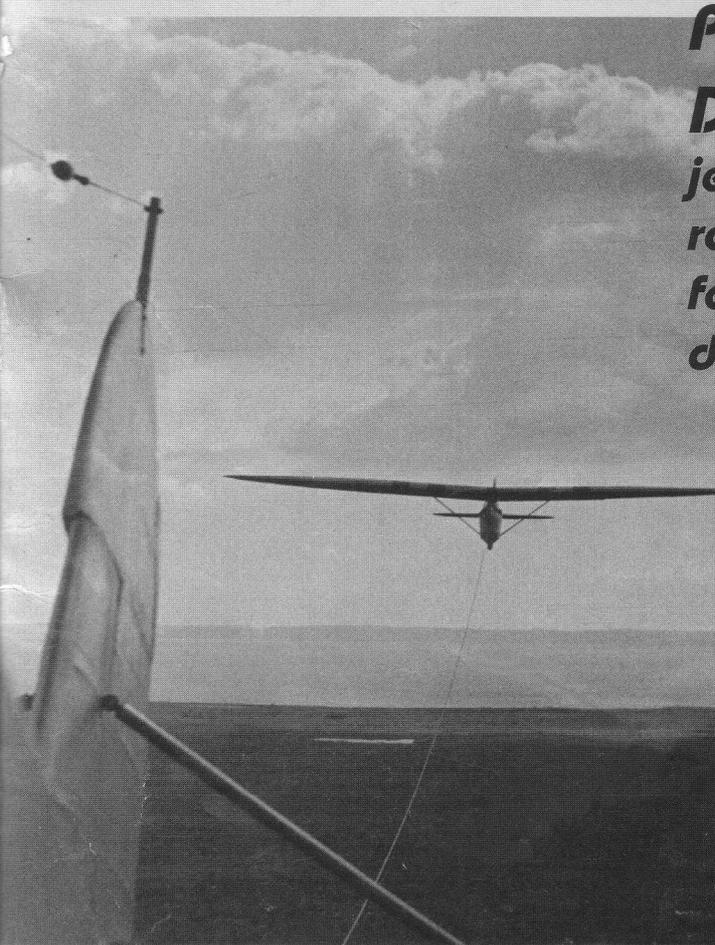
# Planer

de la dune du Pilat...  
...à Villemarie

*Le rêve d'Icare perpétué*

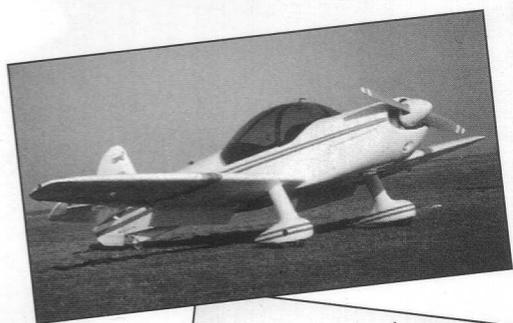
*Plus de 60 ans d'Histoire*

*Des hommes, des femmes,  
jeunes ou moins jeunes, se  
rassemblent, partagent et  
font partager leur rêve, celui  
de voler...*



# ASSOCIATION DES USAGERS DE L'AÉRODROME DE VILLEMARIE

**L'** A.U.A.V. rassemble les clubs et sociétés de l'aérodrome d'Arcachon-La Teste. Elle a pour vocation la représentation et la promotion des clubs autant que celle de la plate-forme. Elle lance pour 94 l'idée de grands rassemblements qui seront l'Assemblée Générale de la Fédération Française de Vol à Voile ; l'Assemblée Générale de DÉDALE, association nationale des planeurs anciens ; l'Assemblée Générale de l'A.O.P.A., Association des Pilotes et Propriétaires d'Aéronefs. Les organisateurs en seront l'A.A.B.A. et l'A.C.B.A.



## Avion

A.C.B.A. - Ecole, voyage, voltige - ☎ 56 54 72 88  
A.I.F.A.P. - Ecole, voyage - ☎ 56 54 72 82  
Aéro-Club François HUSSENOT (CEV) - ☎ 56 54 72 82  
SEPAVIA (SEP) - ☎ 56 54 72 82  
Les Propriétaires Privés d'Aéronefs

## Planeur

A.A.B.A. - Ecole de pilotage et vol à voile sportif  
☎ 56 54 15 14

## Parachutisme

C.E.P.S.B.A. - Ecole et compétition - ☎ 56 54 73 11

## Aéromodélisme

A.A.B.A. - Ecole et compétition - ☎ 56 54 54 14

## Electronique aéronautique

E2A. - Etude et réalisation de matériel HF - Maintenance et négoce d'avionique - ☎ 56 54 10 24





# Planer

## Soixantième Anniversaire du Vol à Voile

### A.A.B.A.

B.P. 341. 33260 LA TESTE DE BUCH

☎ 56 54 15 14 ou 56 54 72 80

#### REDACTION :

Jean-Louis VIGNOLLES  
Jean-Paul LAUGA  
Graziella DEMICHELIS

#### GRAPHISME :

Graziella DEMICHELIS

#### IMPRIMERIE :

NOFAL, La Teste de Buch

#### Ont participé :

Simone PLAGNE, Mireille VIGNOLLES,  
Françoise CAUBIT, Olivier TERLEZ

#### Documentation textes et photos :

A.A.B.A.; Commission Historique de la  
F.F.V.V.; Société Historique et Archéo-  
logique du Bassin d'Arcachon et du Pays  
de Buch ; R.S.A. Montauban ;  
S. PLAGNE ; Collections MINVILLE,  
NESSLER et PONCET ; R. LAFORÊT ;  
J. MIRASSON ; J-L VIGNOLLES ;  
J-P LAUGA ; C. HENG ; Les Enfants  
Terribles.

Propriété de l'A.A.B.A

Reproduction interdite à des fins commerciales

### Origines du Vol à Voile

Planer, le rêve par excellence...	4
Avant la découverte de l'Amérique...	5

### Naissance du Vol à Voile

L'ère des fous volants	7
------------------------	---

### En Gironde

La Grande Dune du Pilat	8
"Le vol sans moteur à Arcachon"	8
article de l'Essor Automobile Bordelais - 1931	10
"Le Centre Régional de la dune du pilat"	10
article de L'Air pour les Jeunes - 1937	12

### Chronologie

De 1930 à nos jours	14
De l'engouement pour la Dune à la naissance du Club d'Arcachon-La Teste	16
Les Vols reprennent à la Dune	17
Une journée de vol à la Dune du Pilat par Simone Bailly-Plagne	18
Se poser à Villemarie...	19
...reprendre l'ascendance	20
Aujourd'hui l'Association...	21

### Historique

Le Comité Régional de Vol à Voile	22
L'Aérodrome du Sud-Bassin	24
Profils de planeurs	25 et 27



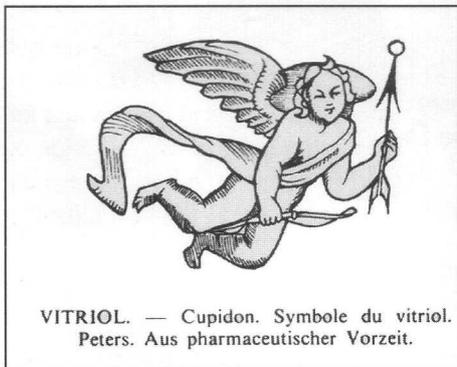
## Restaurant Le Relais des Aigles

Noces - Banquets - Repas d'Affaires  
Séminaires

*Nouvelle Direction*

Aérodrome de Villemarie - 33260 LA TESTE - ☎ 56 54 72 89

# Planer, le rêve par excellence... celui d'Icare bien sûr, mais celui de chacun d'entre nous...



**V.I.T.R.I.O.L.**, initiales d'une formule célèbre parmi les alchimistes et qui condensait leur doctrine : *Visita interiorum terrarum rectificando invenies operae lapidem*, soit, selon une traduction de Jean Servier, *Descends dans les entrailles de la terre, en distillant tu trouveras la pierre de l'oeuvre.*

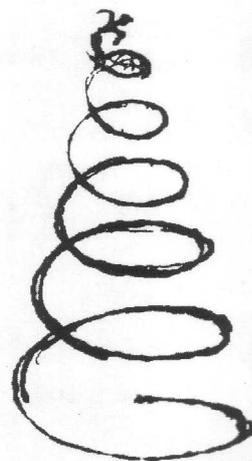
**M**ythologies et légendes sont peuplées d'êtres ailés...

Le vol des oiseaux nous fascine, celui des oiseaux voiliers surtout, rapaces, goélands, comme le symbole de la liberté.

Les oiseaux, l'aigle bien souvent, sont des motifs utilisés par toutes les civilisations et sont les ornements de maints blasons.

**L**ES ARTISTES ET LES SCIENTIFIQUES ONT traité des techniques du vol. (cf. Histoire du vol à voile par Éric Nessler.- Edt. Les Oeuvres Françaises, 1947 env.).

A la fin du XV<sup>ème</sup> siècle, Léonard de VINCI nous laisse de nombreuses esquisses à partir de son travail sur le Vol à Voile animal (Codice Atlantico - 1490-1506) et calcule enfin un appareil ornithoptère mû par la force musculaire devant permettre le vol ramé aidé par le vol à voile.



"Élévation spiraliforme sans battement d'ailes"  
LÉONARD DE VINCI (Codice Atlantico - 1490-1506)

# Avant la découverte de l'Amérique...



La démangeaison des ailes d'Icare, Dédale, et les autres...

**V**ERS 1490, SANS QUE L'HISTOIRE GARDE trace de sa réalisation, Jean-Baptiste DANTE, mathématicien à Pérouse, aurait maîtrisé le vol plané et réalisé de nombreuses démonstrations "au-dessus des rives escarpées du lac Trasimène, après s'être fait enlever de leur sommet par le vent".

"La traversée du lac en vol (12 km) annoncée dans plusieurs chroniques est sans doute l'exagération d'un fait. Il semble plutôt qu'il ne faille retenir que le compte-rendu concernant la traversée d'un petit bras du lac (2 km) situé au sud-est..."

Les premières machines volantes, au XVIIIème, seront des ballons, des montgolfières. Pendant un siècle rien n'évoluera, certains démontrant même l'impossibilité de faire voler une machine "plus lourde que l'air".

A la fin du XIXème, les démarches scientifiques et techniques s'accélérent. Des actions sont conduites avec pour but la création d'une machine volante motorisée.

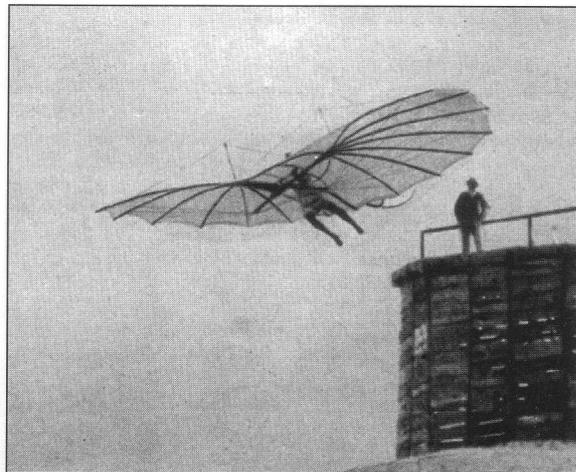
Des essais sont conduits avec des cerfs-volants. Les ballons dirigeables sont une solution, mais le "plus lourd que l'air" est dans toutes les têtes.

De son côté, Otto LILIENTHAL réalise une machine qui lui permet d'expérimenter le vol plané, préliminaire du vol motorisé. Son appareil est une aile mince et haubanée avec un contrôle pendulaire dû au poids et aux mouvements du pilote suspendu par les aisselles ; en fait, nous dirions aujourd'hui "une aile libre", un "deltaplane".

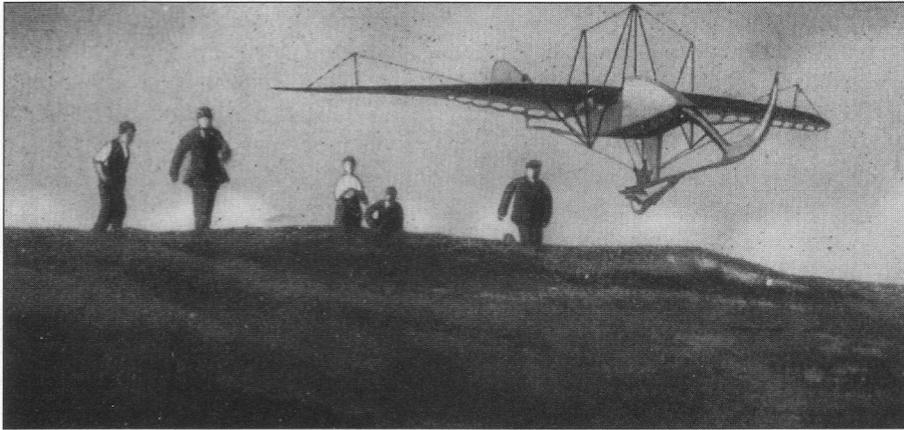
Lilienthal fait établir à côté de chez lui une colline de 30 mètres de haut permettant des départs pour toutes les directions de vent. Au cours de ses nombreuses expériences sur différents sites, il réalise des performances de vols, notamment des durées de 40 secondes sur des distances de 300 à 400 mètres et surtout parvient à s'élever au-dessus du niveau de son point de départ, au cours de l'été 1893.

Cet acte de vol à voile n'est pas perçu comme tel.

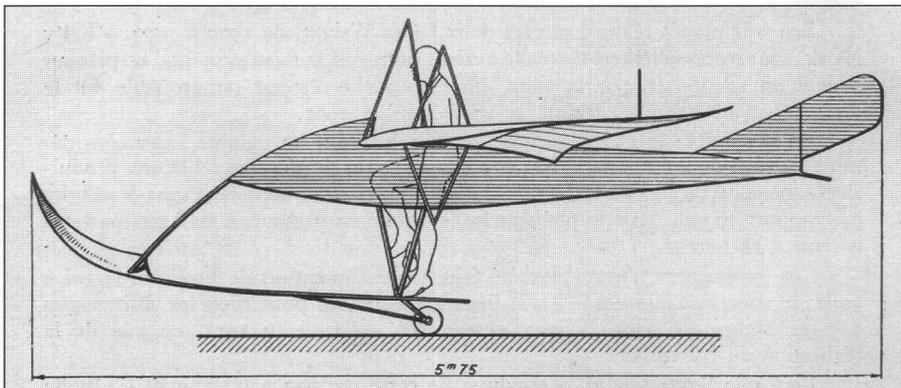
Clément ADER crée des avions, les frères WRIGHT construisent un engin "rival" dont les vols sont plus médiatisés.



1892 - Première photographie d'un homme en vol à voile. LILIENTHAL élané de la terrasse de son hangar, est soulevé par le vent ascendant et poursuivra son vol horizontalement sur une courte distance.

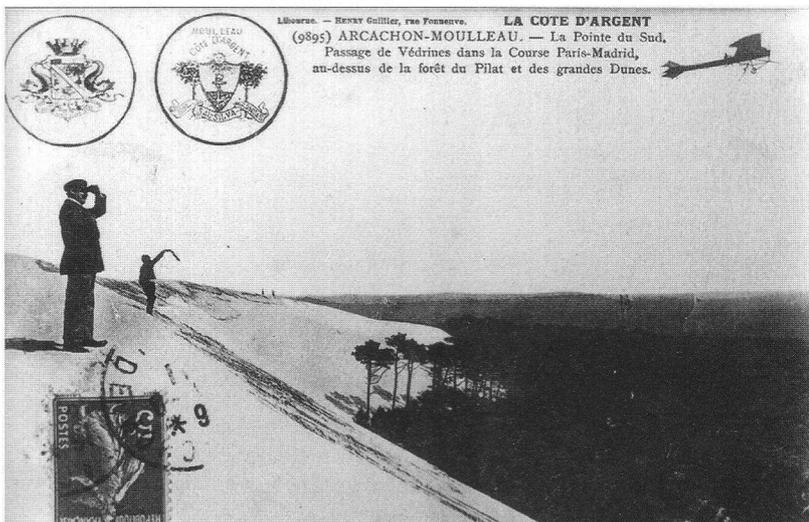


Planeur-voilier Weiss, type 1914 à self-démarrage musculaire. Une démonstration de stabilité avec du lest à la place du pilote.



Profil de l'appareil de type 1914.

En 1914, José Weiss et Keith construisaient un voilier mixte, qui actionné par le pilote, pouvait battre momentanément des ailes pour permettre le décollage, sans aide, du bord des pentes. En vol, les ailes étaient maintenues dans la position horizontale par des ressorts compensateurs réglables du siège. On croit qu'un succès important aurait couronné leurs efforts, si la guerre de 1914 n'avait interrompu les expériences.

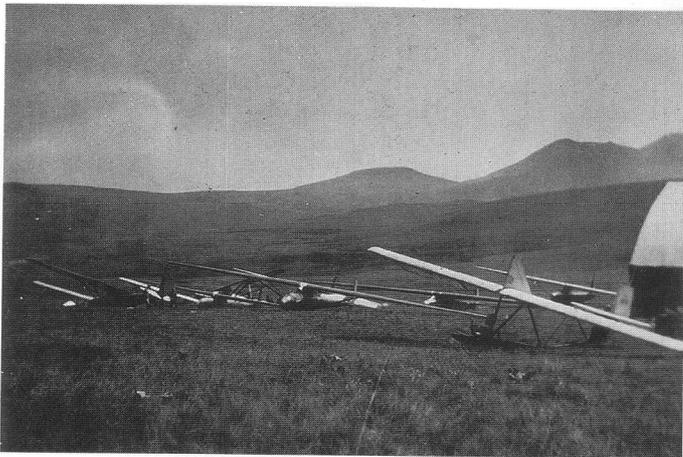


AU DÉBUT DU XXÈME SIÈCLE, TOUT S'ACCÉLÈRE, C'EST l'ère des "fous volants" et leurs drôles de machines ; les idées sont neuves, les réalisations nombreuses, tous les efforts sont tournés vers la réalisation d'avions, d'hydravions, d'hélicoptères.

Le premier conflit mondial parachève le mouvement en faisant de l'avion une arme produite en masse. Les pilotes sont maintenant nombreux et accumulent les connaissances ; la météorologie et l'aérogologie s'affinent, l'atmosphère se révèle être le siège de mouvements verticaux puissants, capables de combattre la force des moteurs.

Dans les années 20, les ascendances de pente sont bien identifiées. Elles sont assez fortes pour qu'il soit possible d'envisager le vol sans l'aide d'une propulsion mécanique.

# L'ère des "fous volants"



**Septembre 1933 - La Banne d'Ordanche.  
Les appareils pendant la grande semaine patronale.**

Les premières expériences se feront avec des avions "démotorisés". Par là même, nos grands-parents conçoivent la discipline aérienne qui se pratique sans moteur, avec un planeur, le "vol à voile".

Le nom de ce sport est une analogie à la propulsion des navires à voile, qui tirent du vent l'énergie nécessaire à leur déplacement.

Pour nos aînés, le vol à voile se pratique le long des reliefs exposés au vent.

Une falaise ou une montagne, déviant vers le haut l'écoulement de l'air, permet à un planeur de se maintenir en vol malgré sa propension naturelle à descendre (car "plus lourd que l'air").

Ce vol est celui des goélands et autres oiseaux de mer, au long des dunes et des falaises ; les premiers vélivoles les ont imités, et aujourd'hui encore, ils se reconnaissent à leur insigne — trois mouettes en vol ■

**L**ES ANNÉES 20 ET 30 SONT EN FRANCE les années des pionniers, qui dans tout le pays recherchent les sites les plus favorables au "vol de pente".

Vauville, la Banne d'Ordanche, la Montagne Noire sont les premiers lieux où se rassemblent ces passionnés qui imaginent et réalisent souvent eux-mêmes les planeurs indispensables à leur pratique.



# La Grande Dune du Pilat

**F**LEURON DE LA COMMUNE DE LA TESTE DE Buch, la dune du Pilat a pour origine les mouvements des sables dans les passes du Bassin d'Arcachon.

Dame nature n'en reste pas là : les courants et les vents se conjuguent pour la faire s'ériger à une hauteur supérieure à 100 mètres, inhabituelle pour une dune côtière. Gigantesque sculpture, sa longueur est égale à 2700 mètres, sa profondeur à 500 mètres.

Récente, des deux derniers siècles, sa mobilité reste importante malgré les boisements pratiqués pour la fixer.

C'est en fait le cas de tout le littoral des Landes de Gascogne. Le site du Pilat est maintenant différent de ce qu'il était au cours des années 30 ; en ce temps là, des plages bordaient la dune, plages aujourd'hui envahies par les marées. Elles permettront la création d'une plate-forme utilisée de façon permanente de 1931 à 1939, année de l'interdiction des vols sur l'ensemble du territoire français.

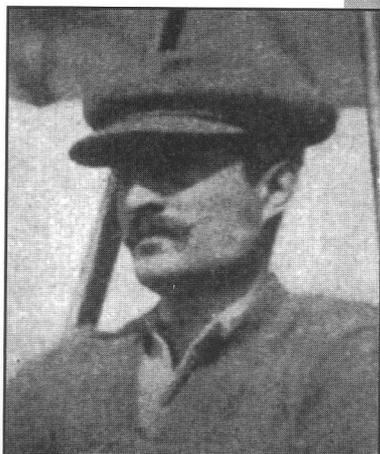
**D**ans le plat pays qui nous entoure, les cartes sont trompeuses ; elles citent souvent des "montagnes", mais ce ne sont que des tertres boisés qui émergeaient autrefois des marais, bien différents des reliefs imposants qui font rêver les vélivoles.

**Seules les dunes littorales, bien exposées au vent, offrent une hauteur suffisante . Parmi**

elles, la "reine" est sans conteste la Dune du PILAT, qui tout naturellement retient l'attention des vélivoles girondins, dès 1931.



Vue aérienne de la Dune du Pilat : 110 m de hauteur face à l'Atlantique.



Avia n°13. Célèbre planeur piloté par Eric Nessler - 1937.

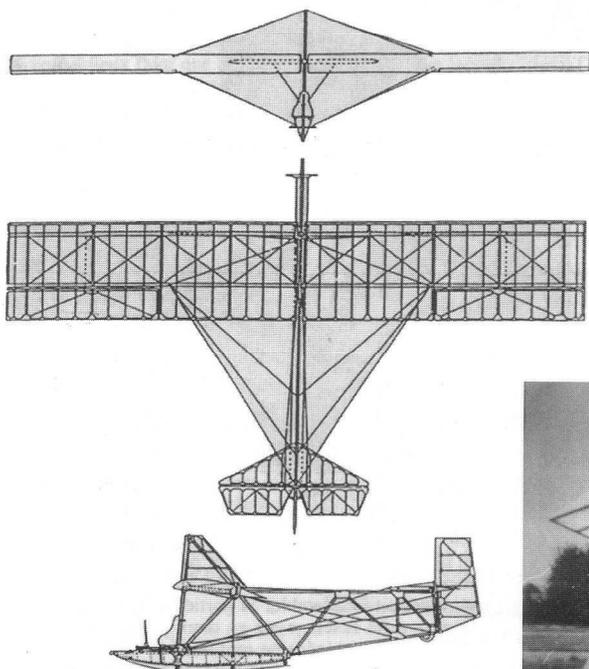


### *Les premiers vols*

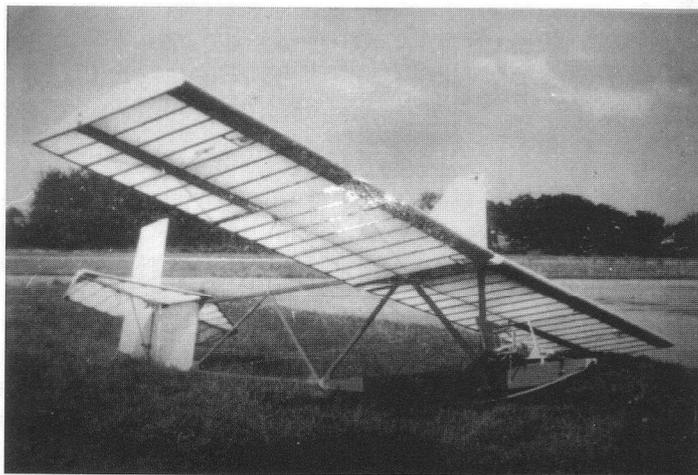
L'Aéro-Club du Sud-Ouest, le club de Bordeaux, se montre très actif et le groupe FRONVAL explore les possibilités offertes par les dunes.

Ce groupe fondé en 1930, animé par Pierre MARIE, est équipé de planeurs Avia XI A construits par Pierre BONNET.

L'Essor Automobile Bordelais relate en 1931 les vols de ces précurseurs.



Ci-dessus : Plan trois vues du XI A



Ci-contre : AVIA XI A

# Le vol sans moteur à Arcachon



**A l'ombre de l'Avia-II-A 50 "CINT", les membres du Groupe Fronval, venant de voler sur les dunes du Cap Ferret, prennent un excellent repos...**

**A**RCACHON, RICHE STATION BALNÉAIRE, DEVIENDRA-T-ELLE un centre de vol sans moteur important ? Chose fort possible et déjà en excellente voie de réalisation, qui ajoutera un agrément de plus à notre coquette ville si fréquentée.

En effet, le véritable vol sans moteur, qui se rapproche du vol à voile, si l'on peut donner ce qualificatif, se pratique dans les courants ascendants.

Le vent régulier qui, quotidiennement ou presque, souffle de l'océan sur les dunes de la côte du Cap Ferret et sur celles du Pyla, beaucoup plus élevées, permet à un planeur de tenir facilement l'air.

En Allemagne, puisque nous sommes encore en retard sur nos voisins d'outre-Rhin, il existe un grand centre de vol sans moteur sur les côtes de la Baltique, à

Rossiten, où les dunes ont une hauteur de 20 à 40 mètres, et qui produisent une ascendance telle que des vols de durée de plusieurs heures y sont très fréquemment accomplis, même sur des planeurs d'école. Les pilotes arrivent à franchir, en longeant la côte, des distances supérieures à 50 kilomètres.

Pourquoi n'en ferions-nous pas autant sur la côte de l'Atlantique, dont les dunes ont normalement de 12 à 16 mètres de hauteur aux environs du Cap Ferret, et au Pyla, où les glandes dunes atteignent près de 100 mètres. Au Cap Ferret, peu d'ennuis; ce qui provient surtout du fait que l'endroit est calme, surtout au nord, les touristes se trouvant principalement vers la pointe, où ils ne gênent pas les atterrissages des planeurs sur la plage. Deuxième point, il n'y a pas un nombre relativement grand de propriétaires des terrains, comme

## Les premiers vols :

### L'ESSOR publie

### un article en 1931

● ————— ●  
...plaisir d'un vol silencieux le long  
des dunes, de se sentir glisser  
doucement dans l'air pur... partir  
derrière la crête de la dune, la  
longer longtemps, et venir se poser,  
légers comme des papillons, sur la  
plage, tout près des vagues de  
l'immense Océan...

au Pyla. C'est ce qui a fait choisir au Groupe Fronval, section de vol sans moteur de l'Aéro-Club du Sud-Ouest, les dunes situées près du «TrucVert», à six kilomètres au nord du Cap Ferret, où il a pu effectuer, pendant deux mois, des essais très concluants dans l'ascendance des dunes, puisque huit brevets A et plusieurs épreuves du brevet B, avec lancer au sandow, seul permis, d'après les règlements internationaux, pour les épreuves officielles, ont été réussis sur les planeurs« Avia 11 A » du Groupe.

Des essais ont été faits, rapidement, il est vrai, à la dune du Pyla, concluants eux aussi, et seront repris en temps voulu; et si cette année aura vu les débuts du vol sans moteur à Arcachon, débuts fort réussis et suivis chaque dimanche par un nombreux public des plus intéressés, l'année prochaine verra dès le printemps l'installation définitive, avec hangar, et pour toute la belle saison, des jeunes gens du Groupe Fronval, qui viendront se perfectionner et tenter des vols de durée sur des appareils de demi-performance construits, dans le courant de l'hiver prochain.

Au vol sans moteur tel qu'il a été pratiqué depuis le mois de juin au Cap Ferret, et tel qu'il le sera encore pendant longtemps, viennent s'ajouter d'autres sports qui en complètent l'intérêt. Camping, coucher sous la tente, sur la plage ou près des grands pins, vie au grand

air, bain deux fois par jour, water-polo sont autant de distractions qui délassent les pilotes de planeurs de la fatigue qu'ils ont à remonter l'appareil au sommet de la crête de la dune, et de celle qu'ils trouvent dans l'effort progressif fourni pour tendre le dur sandow qui lancera l'appareil dans l'ascendance.

Mais aussi, quel plaisir pour le pilote de voler silencieusement le long des dunes, de se sentir glisser doucement dans l'air pur... Quel attrait pour le spectateur que de voir les gracieux planeurs blancs, partir derrière la crête de la dune, la longer longtemps, effectuer de savants virages et venir se poser légers comme des papillons sur la plage, tout près des vagues de l'immense Océan...

Pleins de l'ardeur de la jeunesse, confiants dans la réussite, fiers de leurs succès, les vélivoles travaillent et ajoutent un attrait de plus à notre grande plage, une nouvelle sensation pour les touristes, une activité tout à fait moderne et nouvelle, qui ne fera que grandir d'année en année.

Les premiers vols sur un terrain qui s'apparente à ceux d'Arcachon ont eu lieu dans notre pays, à Vauville, où l'Association Française Aérienne avait installé un centre, qui connut une belle activité lors du Concours International de 1928. L'Avia y fit des essais très intéressants il y a quelques mois.

L'exemple donné par le Groupe Fronval a été suivi, et dans notre grand Sud-Ouest, les Clubs de Royan et de Labouheyre vont bientôt voler, le premier sur les dunes de la Grande Côte, et l'autre sur celles de Mimizan. Peut-être, l'année prochaine, un concours régional sera organisé ; le projet en est fait depuis longtemps.

Nous pouvons penser, et nos efforts tendent vers ce but plus ou moins rapproché, que les dunes d'Arcachon connaîtront une grande activité dans le beau sport qu'est le vol sans moteur.

Pierre MARIE.



**L**a dune du PILAT est maintenant un site connu en France, et devient, semble-t-il, pour l'une des années trente, le centre de vol à voile le plus actif au plan national. Fait établi, le Pilat prend le titre de Centre Régional, et la revue "L'AIR", dans sa publication pour les jeunes, lui consacre un long article en 1937.

## Le centre régional

**S**UR LA COTE DE L'ATLANTIQUE À 7 KM, D'ARCACHON, SE dresse la Dune du Pilat, une des plus hautes d'Europe. Sous la poussée des vents, cette montagne de sable change parfois de forme. Mais sa masse imposante adossée aux bois de Pins garde une altitude maximum de 105 mètres environ.

Une plage étroite, presque entièrement recouverte par la mer à marée haute, est à son pied. C'est là que nos amis de Bordeaux ont installé une base de vol sans moteur qui deviendra le Centre régional du Sud-Ouest. L'histoire de leur effort mérite d'être racontée. Elle est pour les jeunes un exemple de plus de persévérance, d'esprit d'équipe et de foi aéronautique.

Au sein de l'Aéro-Club du Sud-Ouest, présidé par Frane, un de ceux auxquels l'Aviation doit beaucoup, deux clubs, l'escadrille Mouillard et le groupe Fronval, dès le début du mouvement du vol sans moteur construisent des planeurs et s'entraînent sur des terrains aux alentours de Bordeaux. Puis un jour le groupe Fronval s'établit avec des moyens de fortune, sur une petite dune au Cap Ferret. Nos camarades encore novices passent des brevets, mais se posent quelquefois, dit-on, dans l'eau en prenant un bain sans trop de dommage pour l'appareil.

Duprat, créateur et animateur de l'Escadrille Mouillard pensait à la Dune du Pilat, qui avait été conseillée par son père bien des années auparavant. Un jour il part y voler avec les camarades de son groupe, Bonnet et quelques autres. Puis grâce à des appuis locaux, il monte un petit hangar. Les premiers essais donnent toute satisfaction. Les courants ascendants portent merveilleusement et les planeurs d'entraînement tiennent l'air. Le groupe Fronval rejoint l'escadrille Mouillard et l'Avia vient avec ses pilotes et son matériel pour étudier à fond le terrain.

Les résultats obtenus depuis 1933 et qui sont en grande partie à l'actif du groupe Fronval témoignent de la valeur de l'emplacement choisi. Près de 100 heures de vol à voile sont totalisées. 18 brevets sont passés dont 5 brevets A, 4 brevets B, 9 brevets C.

Les vols les plus importants sont ceux de :

Pasque	:	7 h. 35	en	1936.
Rigal	:	5 h. 55	en	1936.
Rigal	:	5 h. 37	en	1933.
Lagarde	:	5 h. 15	en	1936.

Un groupe de sous-officiers de Cazaux, constructeurs et pilotes dont Laboureault, Bussière et Touya, le capitaine Fauvel et son planeur sans queue, le Club du Bassin d'Arcachon et les

A la Dune du Pilat, à l'aide d'un chenillard,



Associations de la région suivent avec intérêt les progrès du centre et viennent y voler dans la mesure où le hangar peut contenir leurs appareils.

Bien souvent les planeurs sont démontés, abrités dans un garage voisin ou emmenés par la route, car la place manque.

Les journées sont rudes à la Dune du Pilat. Mais le vent de la mer, une température généralement douce et la beauté du site font oublier toutes les fatigues.

Allons vivre une de ces journées avec nos camarades du Sud-Ouest. Dans quelques voitures le dimanche nous nous entassons. Elles sont marquées pour quatre places, je n'ose dire le nombre de leurs occupants. Le départ a lieu de bon matin. C'est que le Pilat est à 65 km. de Bordeaux. Il faudra les

la mer, puis retourment à la dune et des heures durant volent silencieusement.

Si l'un d'eux se pose sur la dune, les camarades montent, mettent l'appareil face au vent et sur la pente une simple poussée lui permet de reprendre son essor.

A midi, l'exercice et l'air de la mer ont creusé les estomacs. L'appétit est excellent au centre du Pilat.

Chacun vole à son tour et suivant ses capacités, sur les planeurs d'entraînement, de perfectionnement et de performance. En 1935 le ministère de l'Air a remis à l'Aéro-Club du Sud-Ouest un Avia 40 P de grande performance. Il voisine avec des 32 E, des 15 A, le sans queue de Fauvel, le S.B.T. La plupart de ces planeurs ont été réalisés par les élèves des groupes.

## de la dune du pilat

parcourir à nouveau ce soir ces kilomètres, mais qu'importe, la route est belle et droite entre les forêts de pins et l'enthousiasme nous emporte, si bien que personne n'y pense.

Nous sommes arrivés, une marche un peu pénible commence dans le sable fin et sec : voilà le hangar. Une flamme monte en haut du mât. Les portes sont ouvertes, les appareils sortis. Dans un coin, un petit canot est là, paré au cas d'amerrissage. Il faut mettre le treuil en place. La besogne n'est pas toujours facile, la voiture roule difficilement sur le sable. Enfin tout est prêt. Un premier planeur est tiré. Il part au pied de la Dune avec vent de côté. Nos camarades connaissent la manœuvre. Le vent est bon, pilote et planeur sont heureux là-haut à quelques centaines de mètres au-dessus de nous. D'autres machines décollent. La ronde aérienne commence. Touristes et baigneurs admirent sans se lasser les planeurs qui vont et viennent, s'échappent sur

Les pilotes regardent au loin la ligne des dunes qui se poursuit jusqu'à Biarritz. Ascendances de pentes, ascendances thermiques sont nombreuses dans la région, peu à peu ils apprennent à les déceler et à les utiliser. Ils n'ont pas encore quitté la Dune, mais ils ont acquis une expérience qui demain leur permettra de réaliser le rêve de tous les pilotes de vol à voile.

S'échapper du terrain, gagner de la hauteur, s'en aller loin par-dessus les campagnes.

Quel beau voyage fera le pilote de planeur qui partant du Pilat, volera le long de la côte et se posera à Biarritz ou Saint-Jean-de-Luz.

C'est une performance que nous savons proche. Elle ouvrira la voie à beaucoup d'autres. Et le centre du Pilat a devant lui un avenir de choix.

préparatifs de remorquage d'un planeur Avia 32 E.



Le soir est venu, les planeurs posés à la nuit sont remis dans leur abri. La voiture-treuil patine dans le sable, il faut rapidement la dégager, car la mer monte et elle s'était aventurée sur le sable humide. Puis c'est le départ. Le bruit de la mer diminue peu à peu. Le retour est plein des récits des aventures de la journée.

On ne pense pas au travail de la semaine qui commence, mais au dimanche qui la termine. Ce jour là, on retourne au Pilat ■

# De 1930 à nos jours.

**L**a reconstitution de l'histoire du vol à voile sur les rives du Bassin d'Arcachon n'est pas achevée. Les recherches se poursuivent. La chronologie que nous connaissons nous permet de distinguer quatre périodes

## 1931 - 1939

**E**N 1931 LE GROUPE FRONVAL, section de "vols sans moteur" de l'Aéro-Club du Sud-Ouest, débute son activité sur les dunes du Cap Ferret, au Pin Vert, puis au Pilat ; les animateurs sont MM Lagarde, Rigal, Pasquer, Touya.



PILAT-PLAGE - Vue générale vers l'anse du Moulleau

En 1932 l'Escadrille Mouillard avec MM Duprat et Bonnet exploite la dune du Pilat ; les vols dépassent 5 minutes de durée sur un XI A modifié, de 15 mètres d'envergure. L'escadrille reçoit l'aide de la société Pilat-Plage, qui fera figurer les planeurs dans ses brochures publicitaires.

Afin d'éviter le transport et le montage des planeurs pour chaque séance de vol, un hangar conçu par M. Duprat est construit en 1932, par l'Escadrille Mouillard en collaboration avec la société Pilat-Plage et MM Gaume, Couach et Castelnaud.

Les aéro-clubs de Montguyon et du Bazadais, avec un Avia XI A construit à la Réole par M. Dubourdeau, deviennent des habitués de la dune.

Un treuil, réalisé par M. Castelnaud sur une autochenille équipé d'un moteur Ford, lance les planeurs depuis la plage faisant concurrence au halage sur la dune et à la technique du "sandow".

C'est un progrès significatif car le "sandow" nécessitait une très importante main-d'oeuvre. Il fallait remonter les appareils depuis la plage au sommet de la dune à bras d'hommes et procéder au lancement : le "sandow" formait un V à la pointe duquel était croché le planeur, mis en tension par deux groupes de quatre personnes à chaque extrémité du V pendant que les autres équipiers retenaient la machine par son empennage et ses extrémités d'ailes. Par nature, la masse de l'appareil lancé était limitée. Lorsque

l'élastique était à sa tension maximale, le planeur était libéré. Que de longs efforts surhumains rassemblés pour le "Rêve" si audacieux et tellement éphémère d'un seul, quelques secondes à peine !

En juin 1932 se produiront les premiers vols du TOUYA-SBT, construit par MM Touya, Boussières et Saboureault, à Cazaux lancé par un treuil qui a pour base une Harley-Davidson ! Les vols se poursuivent sur la plage de la

## Chronologie

Salie, au sud de la dune du Pilat, pour les épreuves "A" et "B". Plus tard, ils se feront remarquer en réussissant des vols de durée, mais aussi par l'originalité de leur envol : simplement poussés sur quelques mètres dans la pente de la dune.

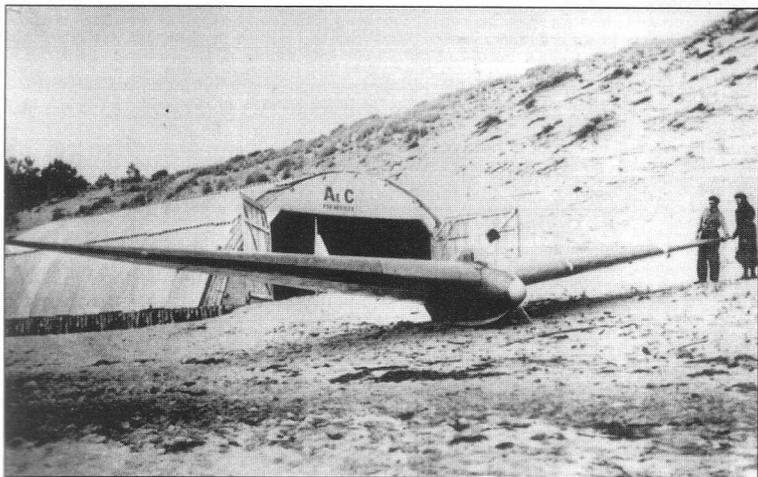
En 1933, l' "AVIA" visite le site et met un 41P à la disposition des pilotes du groupe Fronval ; le record est porté à 29 minutes, le brevet "C" devient l'objectif, lequel est atteint très rapidement par MM Bonnet et Brochet. Un 32E est mis en service, le record est porté à 1h15, puis 2h01, atteint par Lagarde ; MM Ropars, Pasquer et Rigal obtiennent le "C". Les XI A ne permettaient pas vraiment d'exploiter la dune mais ces nouveaux planeurs rendent possible la maîtrise du vol de pente.

Les planeurs remarquables sont le "Pilat-Plage", objet d'un mécénat d'entreprise, et le 40P de l'Aéro-Club du Sud-Ouest, dotation du Ministère de l'Air en 1935.

En 1937, Éric Nessler vole avec un 41 P. Cette même année, M. Choulet de l'Aéro-Club du Bassin d'Arcachon, à bord d'un AVIA 32 E, atteint



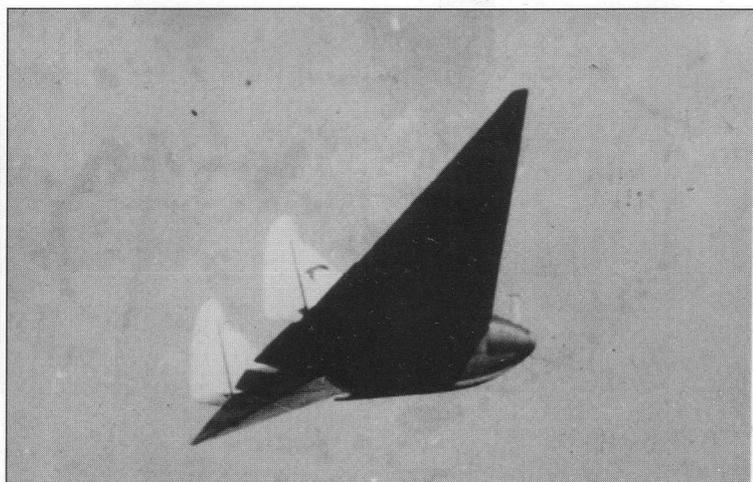
1933 - Eric Nessler dans son AV 3 survolant la plage du Pilat.



"AV3" de Fauvel devant le hangar de la dune.

1050 mètres d'altitude, par temps orageux et se pose à Biscarrosse.

Dès lors, les durées deviennent significatives : Rigal atteint 5h37 en 1933 puis 5h55 en 1936, Lagarde 5h15, Pasque 7h35. Eric Nessler atteint 15h en un vol et 102h en 18 vols sur trois semaines. On n'en revient pas ! Le Pilat est au niveau des "Centres" de la Banne d'Ordanche et de la Montagne Noire.



L'Aile volante de Fauvel, l' "AV3"

Un nouvel oiseau fait son apparition, l'Aile Volante FAUVEL que son constructeur utilisera au PILAT jusqu'en 1938.

Cette période s'achève en 1939 avec l'arrêt des vols sur l'ensemble du territoire français. Le hangar disparaît, démonté ou détruit ■

# De l'engouement pour la Dune à la naissance du Club d'Arcachon-La Teste.

PRÉFECTURE  
DE LA GIRONDE  
2<sup>e</sup> DIVISION  
1<sup>er</sup> BUREAU  
ASSOCIATIONS DÉCLARÉES  
N° 3310

**RÉCÉPISSÉ**

Par application de l'article 6, § 2, de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901 :

Le Préfet de la Gironde délivre le présent récépissé de la déclaration déposée ce jour à la Préfecture par :

M. Jean Disbeaux - Commissaire - M. Jean Gumbetta - Arcachon - Président

en vue de faire bénéficier de la capacité juridique prévue par l'article 6 de la dite loi, l'Association dénommée :

Aéro-Club d'Arcachon - La Teste

qui a pour but de créer une organisation d'aviateurs et de propagande pour le développement de l'aviation dans l'aire et la famille.

Le siège social est fixé à Arcachon, au quai de l'Aviation.

A cette déclaration sont annexés deux exemplaires des Statuts et la liste des membres au Bureau avec leurs noms, prénoms, qualités, professions et adresses.

La présente déclaration doit être rendue publique dans le délai d'un mois, par les soins de ceux qui sont chargés de l'administration ou de la direction de l'Association au moyen de l'insertion au Journal officiel d'un extrait contenant :

1<sup>o</sup> La date de la déclaration ; 2<sup>o</sup> le titre et le but de l'Association ; 3<sup>o</sup> l'indication du siège social.

Un exemplaire du Journal officiel contenant cette insertion devra être déposé à la Préfecture de la Gironde, par les soins de l'Association.

Bordeaux, le 13 JUIN 1936 193

Pour le Préfet :  
Le Conseiller de Préfecture délégué,  
Signé : Genet

*Commissaire en chef  
le 17.6.36*

Enregistrement de la déclaration de création de l'Aéro-Club du Bassin d'Arcachon

**E**n 1934, est fondé l'Aéro-Club d'Arcachon et La Teste, qui formalisera sa déclaration en 1936 sous le nom d'Aéro-club du Bassin d'Arcachon.

Son bureau initial est formé par Mlle Dufaure, MM Disbeaux,

Daniel, André, Touya, Obretch. Le Comité d'Honneur cite le Duc Decazes et Daniel Valleau. Une douzaine de membres financent deux XI A, puis un 32 E. Une Ford T, puis une Daimler, don du Duc de Cazes, sont transformées en treuil. Les vols se déroulent à Cazaux et au PILAT, où l'Aéro-Club est au centre de l'intense activité que nous connaissons avec pour instructeurs Obrecht, Touya et André.



Siège de l'Aéro-Club, "Boulevard Promenade - Jetée Thiers" à Arcachon. Août 1948.

# Les vols reprennent à la Dune.

## 1945 - 1952

L'AÉRO-CLUB DU BASSIN D'ARCACHON RELANCE SES activités à Cazaux. Il est, à l'image des clubs du moment, soutenu par le Ministère de l'Air qui lui fait une dotation d'avions et de planeurs. Ces derniers sont des Caudron 800, Castel 25S, Nord 2000, lancés à l'aide de deux treuils.

1946 - L'Aéro-Club qui vise le statut de Centre National reprend ses vols sur la dune. Le but est en particulier d'atteindre la durée de vol du brevet "D" de la Fédération Internationale, supérieure à 5 heures.

Un hangar est à nouveau édifié sous la direction de M. Hourtic qui dessinera le local du club à Villemarie. On prévoit la possibilité d'accueillir jusqu'à 70 stagiaires. Un chalet pouvant recevoir 20 d'entre eux est effectivement édifié.

La piste permanente de la dune est formée de grilles américaines, celle du débarquement.

Les vols ont lieu en période estivale ; deux monoplaces et un biplace partagent le hangar avec un treuil et la moto chenille allemande utilisée pour déplacer les appareils et déployer les câbles. Les autres planeurs sont transportés par la route, le club disposant aussi d'un 6x6 US.

L'animateur principal de cette période est l'instructeur Pecquet.

A l'initiative des communes du Sud-Bassin, un aérodrome est créé à Villemarie. Ainsi, ce sont trois sites qu'utilisent les planeurs de l'A.C.B.A.

En 1948, le journal d'Arcachon relate des vols de 7h sur la dune, réalisés par MM Maurain et Amat. M. Jard, pour sa part, réalise à Cazaux un vol de 4h20 en ascendances thermiques ; trois distances du certificat "D",

plus de 50 km d'éloignement du point de départ pour MM Descotte, Vignolles, Jard, en thermique également, 5h20 pour M. Cathala sur la dune, deux certificats "D" pour MM Descotte et J. Vignolles, ce qui sous-entend qu'ils ont auparavant réalisé des vols de cinq heures et des gains de hauteur de mille mètres.

Sur quatre mois, l'activité vol à voile se traduit par 1635 vols et 350 heures.

1950 - Les résultats font apparaître le changement de la technique de vol à voile, avec l'évolution des planeurs, la maîtrise du vol en thermique, l'apparition du remorquage.

1951 - Le club dispose de cinq avions et douze planeurs. Cette année là, la mer reprend ses droits et prive les vélivoles des installations du Pilat, dévastées lors d'une tempête restée dans les mémoires.

Pour des raisons qui restent obscures, le Vol à Voile cesse ses activités peu après, mais l'Aéro-Club poursuit avec les avions. Le hangar du Pilat est démonté.

C'est la fin des vols de pente sur la dune, jusqu'aux années 70 qui verront l'apparition des "ailes libres", les années 80 celle des "parapentes" ; les modélistes, de leur côté, utiliseront le site en permanence.



Atterrissage d'un biplace C 800 à Cazaux.



Jacques Mirasson de retour de Léognan

Les pilotes locaux volent à Léognan. C'est à partir de là que Jacques MIRASSON, de l'Aéro-Club, parcourt pour la première fois, en 1957, une distance de 300 km, Léognan-Léognan, à bord d'un MILAN (Weihe).

# Une journée de vol à la Dune du Pilat.

**C'**EST EN 1948, À L'OCCASION DE STAGES DE vacances d'été organisés par l'Aéro-Club d'Arcachon, que j'ai pu assister aux vols de planeurs à la Dune du Pyla.

Il y avait encore à cette époque un hangar en bas de la Dune sur la plage mais le matériel était basé à Cazaux. Il fallait donc le transporter par la route ; puis nous passions par un petit chemin sur le côté de la dune ; nous remontions les planeurs, puis à l'aide d'une chenillette des sables (récupérée aux allemands) les hissions le plus haut possible ; tirant, poussant, nous allions à pieds jusqu'à la côte et choisissons une plate-forme à peu près régulière. C'était très pénible



dans le sable, de deux pas en avant nous en faisons un en arrière. Les estivants venaient nous prêter main forte, nous aidait de bon coeur, et par curiosité ...

Nous partions à l'aide d'un sandow fixé au nez de l'appareil, plusieurs personnes s'ancraient le plus solidement possible et tenaient la béquille à l'arrière du planeur, les plumes de chaque côté, les autres se répartissant pour tirer le sandow en "V" ; au "top" tout le monde lâchait. Le planeur, alors catapulté, plongeait vers la plage, se plaçait le plus près possible de la dune, virait vers la mer à chaque extrémité décrivant ainsi des "huit". Il s'élevait doucement, survolait la dune, prenait de l'altitude en ayant bien soin de ne pas dépasser le niveau de la crête, car les imprudents auraient été cueillis par un bond rabattant, entraînant inexorablement vers la cime des arbres (ce qui est arrivé je crois).

Le plus délicat était l'atterrissage ; le pilote, s'il était encore haut, pouvait se poser sur la plate-forme de départ, mais avec les creux et les bosses cela se terminait parfois en cheval de bois. Le planeur était alors endommagé, son "patin" quittant les attaches et Silentbloks. Il pouvait aussi atterrir sur la plage (très large à cette époque) où étaient disposées des grilles métalliques en guise de piste d'atterrissage.

Nous avions plusieurs monoplaces du type SA 103. Ce jour-là, le biplace plus lourd n'avait pu prendre son vol et s'était



"Août 48. Hangar du centre du Pyla où nos tentes sont dressées à l'intérieur".

retrouvé à l'étage en dessous un peu brutalement. Le vent n'était pas assez fort pour lui.

Nous formions de petites équipes. Quand on changeait de pilote, nous devions recommencer la mise en route pour chaque départ. Ce fut donc une rude journée. Mais que dire du site unique où nous avons la chance de voler ...

Cette dune étincelante, de son sable blond si fin, crissant sous les pas, irradiant de la chaleur de l'été... ensermée par la forêt sombre, par la plage frangée d'écume nonchalante et sa mer si belle, d'un bleu argenté, à l'horizon infini, ses voiliers glissant sur les vagues semblant eux aussi "voler", ses bateaux de pêcheurs... les îlots paisibles, le Cap Ferret, Arcachon bruisante de sa vie quotidienne. Dans le ciel bleu, où glissaient les nuages, les mouettes, l'oeil rond, semblaient regarder fort mal ces oiseaux plus grands qu'elles, qui empruntaient pour quelques heures... leur espace !

Le soir tombant, chargé des odeurs marines et de résine, nous replions nos ailes, rangions le matériel, regagnions notre campement, un peu ivres de fatigue, de vent, de soleil, en pensant à d'autres vols ... le coeur content en pensant à cette journée "Bénie des Dieux".

Il y eu d'autres vol à la Dune, puis au fil des années, toutes ces manipulations furent abandonnées au bénéfice des remorqués et de retours en vol à Cazaux.



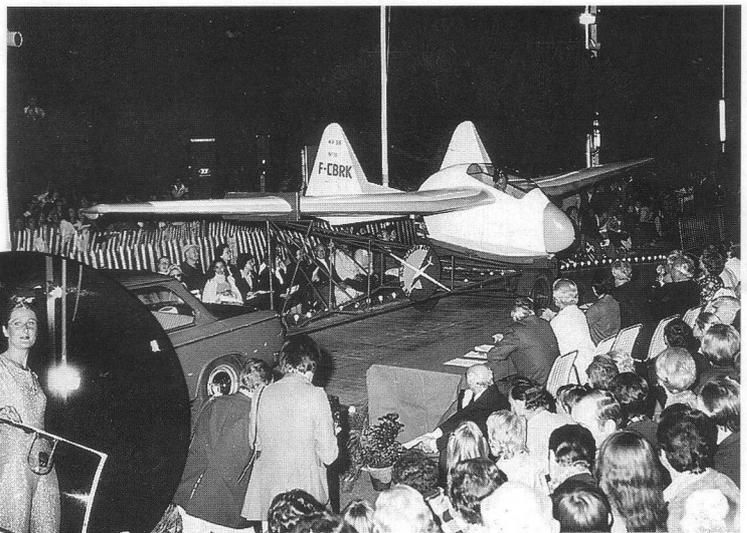
# Se poser à Villemarie...

## 1960 - 1969

**C**INQ AMIS QUI PRATIQUENT LE VOL À VOILE À Léognan, relancent cette activité à Villemarie ; MM Couach, Gendron, Félix, Mirasson et Uriot.

Les planeurs sont des C25S, C800, C310, N2000, auxquels se joignent des Bijave, Super Javelot, puis N1300, AV36, Fauconnet, Squale, AIR 102, les remorqueurs, des Tigres, Stampes, MS 317, Rallye, et même un DI 20. Un treuil Ford est utilisé entre 1960 et 1964. L'activité est forte, surtout en termes

**L'**homme se pose sur la lune ! Les couturiers s'inspirent de l'aventure spatiale ; ils empruntent aux astronautes leur combinaison pour en habiller la femme.



Concours de l'Elégance à Arcachon avec un pilote de charme "dans" un AV 36



en haut, à gauche : un C 25

ci-dessus : un Bijave

Les instructeurs Uriot, Torchut, Filloux, Cuffaut forment des jeunes et l'un d'eux, M. Perez, devient à son tour instructeur en 1969.

Le journal Sud-Ouest relate l'Assemblée du club faisant apparaître 910 heures et 10 brevets dont 2 complets pour MM Venuat et J-L Vignolles, contre 698 heures et 2 brevets l'année précédente.



M. PEREZ et Françoise SOULARD dans un CASTEL 25 S

Les vélioles commencent à s'intéresser à la forme contemporaine du vol à voile sportif, le voyage et la course en planeur.

# ... reprendre l'ascendance.

depuis **1970**

**L**A GESTION DES ACTIVITÉS "MOTEUR" ET "VOL À VOILE" se différencie au point qu'il devient nécessaire de les gérer distinctement. Six vélivoles se lancent dans l'aventure d'un développement séparé pour le vol à voile : MM Fouet, Georges Bilote, Perez, Tzvevkovitch, Lassalle et Vignolles.

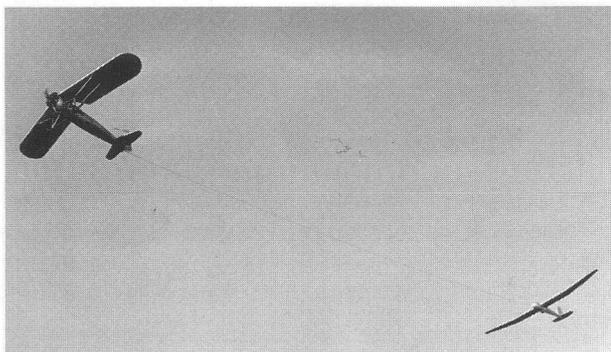


**MM FOUET, J-L VIGNOLLES ET Patrick BILOTE devant un Wa 30 Bijave**

Ainsi naît l'Association Aéronautique du Bassin d'Arcachon (A.A.B.A.), qui accueille aussi l'Aéromodélisme, dont les planeurs ... volent au Pyla.

Elle dispose pour matériels de remorquage d'un Morane MS 893 et d'un Morane 317. Les planeurs sont deux Bijave, un Squalo un Super Javelot, deux AIR 102 et un Castel 310 P.

Les années 70 sont le début du retrait de l'État qui abandonne sa politique d'aide aux clubs, ce sont aussi les années des "chocs pétroliers" ; il faut apprendre à gérer tout en conservant le "moteur" des clubs de vol à voile, l'amateurisme et une vie associative forte. L'association continue sa progression faisant l'acquisition de deux Wa 28 Espadons. En 1974, le premier circuit fermé de 300 km est



**Remorqué d'un Wa 22 à l'aide d'un Morane 317.**



**En haut : Air 102 , ci-dessus : Castel 310 P**

réalisé par J.L Vignolles : un aller-retour à Villeneuve sur Lot.

En 1982, le premier circuit fermé de 500 km, Auch-Périgueux, est bouclé par H. Dumortier.

Depuis 1986, le meilleur circuit fermé, d'une durée de 7h45, réalisé par G. Breitenstein, reste à ce jour un aller-retour Rodez, 570 km.

En 1987, le premier brevet "F" arcachonnais est complètement réalisé par J.L Vignolles ; avec les planeurs du club. Pour les épreuves d'altitude, il faut quand même se déplacer vers les Cévennes, les Alpes et les Pyrénées.

Les Années 80 marquent une mutation, celle des "bois et toile" vers le "tout plastique". Aujourd'hui ce sont des Astirs, Twin-Astirs, Marianne, Pégase, qui survolent le Pays de Buch et les rives du Bassin d'Arcachon.



**Wa 28 Espadon.**

# Aujourd'hui, l'Association compte 70 adhérents et 30 modélistes.

**L'**ASSOCIATION FONCTIONNE LES SAMEDIS, DIMANCHES ET jours fériés essentiellement ; seuls les vols de distance peuvent se pratiquer en semaine, cette restriction étant due à la zone CAZAUX/CEL qui recouvre les régions côtières de Gironde et des Landes. Le protocole qui régit les vols en semaine ne décrit que des vols de distance.

Les cadres de l'association sont tous amateurs. Cinq instructeurs ITV encadrent les pilotes, et deux nouveaux instructeurs ITP, formés localement dans le cadre de la filière Fédérale, se joindront à eux en 1994.

La vie associative ne se résume pas à la seule pratique du vol, les adhérents s'impliquent dans tous ses aspects en assurant, entre autres, la maintenance de tous les planeurs. Cette contribution active permet de maintenir le montant des diverses cotisations, au titre des vols, à un niveau modéré.

L'A.A.B.A. possède deux biplaces, Twin-Astir et Marianne, et cinq monoplaces, deux Astir et trois Pégase.

Cinq planeurs privés sont abrités par l'association, un Espadon, deux Pégase, un Ventus, un DG 400 ; l'Espadon et un Pégase étant utilisés par l'ensemble des pilotes.

## L'A.A.B.A. en chiffres :

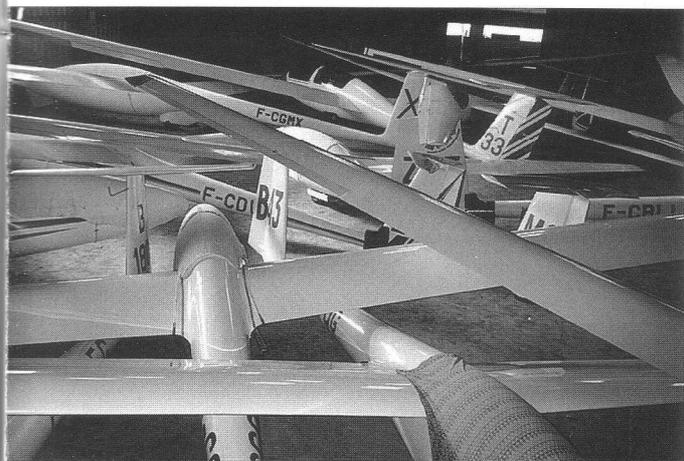
- 1600 heures en 1500 vols
- 15000 km en "circuits"
- 8 épreuves des brevets FAI
- 2 pilotes au championnat de France des jeunes.

Il est bon de remarquer que les 15000 km parcourus ont été partagés entre 22 pilotes.

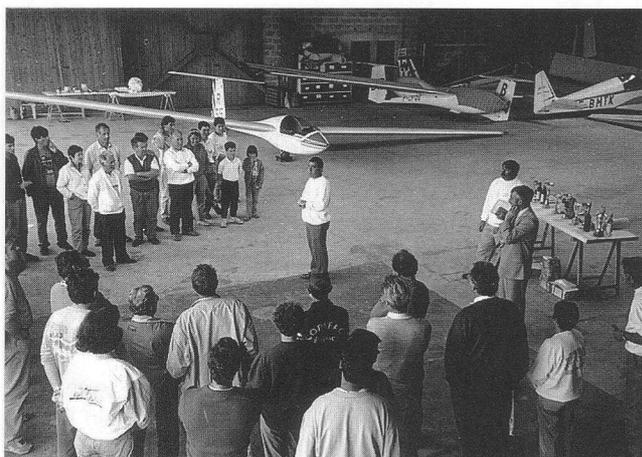
## Le concours Amical d'Arcachon :

- 30 pilotes,
- 24 planeurs.

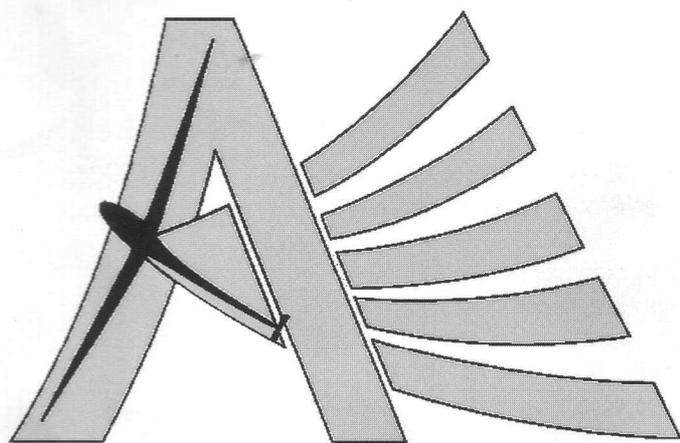
En trois jours, deux épreuves ont été organisées, 42 circuits réalisés, 7829 km parcourus.



**"Crise du logement" les soirs de concours...  
Ou quand le rangement des planeurs devient un art.**



# Le Comité Régional de Vol à Voile



**Pour prolonger ces succès, la Région vient de se doter d'un appareil de pointe, un ASH 25. L'ex "C.H.N." est destiné à porter le n° de concours "A" comme Aquitaine ou encore Alpha pour le début d'une action de grande ampleur.**

**Le C.R.V.V.A., depuis quatre ans, entreprend de "fédérer" ses associations en les impliquant plus étroitement dans une démarche régionale.**

**Nombreuses sont les actions destinées à favoriser le développement du Vol à Voile ; pour n'en citer que quelques-unes : les "5 jours" pour découvrir les autres plates-formes, les stages d'initiation au vol en campagne, les opérations "1000 stages" et "Quartiers Chauds" pour ce qui est de la découverte de ce sport.**

**S**UR LES 5 DÉPARTEMENTS DE LA RÉGION, 10 associations regroupent 625 vélivoles réguliers, en Dordogne, Périgueux ; en Gironde, Arcachon, Bordeaux-Saucats, Ste Foy-la-Grande ; en Lot et Garonne, Agen et Marmande ; dans les Landes, Aire-sur-Adour et Dax ; dans les Pyrénées Atlantiques, Oloron Sainte-Marie et Ixassou.

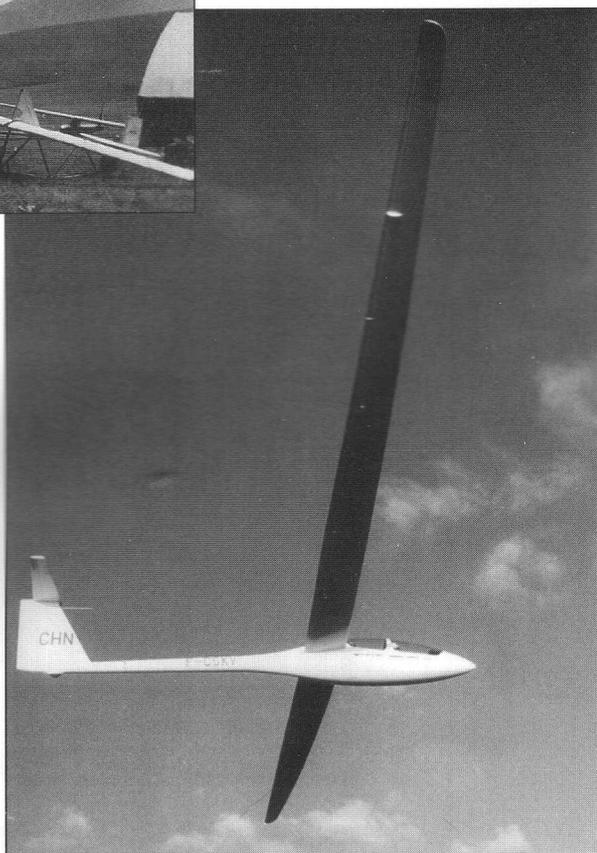
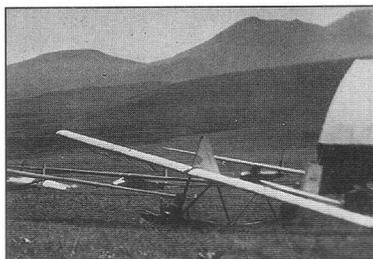
Si la répartition géographique couvre l'ensemble de la région et permet, par là même, autant les vols de plaine que de montagne, les Pyrénées restent encore mal connues qui nous offrent un vaste champ d'action.

Le C.R.V.V.A. oeuvre, depuis sa création, à "fédérer" ses associations, à les impliquer plus étroitement dans l'action régionale avec pour but de favoriser les échanges entre les clubs, de faire découvrir à chaque vélivole aquitain les autres plates-formes, et ainsi favoriser l'élargissement de leurs connaissances pour la pratique du vol à voile sportif.

Il était convaincu de la nécessité, pour une grande région, de disposer d'un cadre technique, un Conseiller Technique Régional.

L'une de ses premières actions, et non des moindres, fut de déceler la vocation, puis d'initier la formation d'un C.T.R. issu de nos rangs.

Les clubs d'Aquitaine ont décidé de faire bénéficier chacun de leurs membres d'une disposition d'ouverture, un "crédit" de cinq jours par an, consécutifs ou non, dans chacune des autres associations de la région, sans cotisation supplémentaire.



## du XI A à l'ASH 25

## 60 ans d'Histoire 60 points de finesse...

Déjà, beaucoup se transportent, qui dans les Pyrénées, qui sur les plates-formes disposant d'un matériel différent ou d'une topographie particulière. Ils y découvrent d'autres habitudes, d'autres techniques et petits "trucs" qui peuvent faire école.

Le travail collectif trouve une valeur certaine dans les regroupements que constituent les championnats et autres concours amicaux.

Le concours régional Aquitaine est aujourd'hui une institution se plaçant à un bon niveau national par le nombre de participants. Seule la météo fait parfois grise mine ; l'ambiance est toujours excellente, c'est peut-être là le principal.

Des stages d'initiation au vol en campagne organisés chaque année au Championnat Régional Jeunes, fruit d'une collaboration les régions Aquitaine et Midi Pyrénées, les Jeunes font l'objet d'une attention particulière. C'est l'autre pôle d'intérêt du comité et des responsables associatifs, convaincus de l'importance qu'ils représentent pour le Vol à Voile de demain.

Aussi les opérations fédérales comme "Quartiers Chauds" et "1000 stages" reçoivent-elles en Aquitaine un écho des plus favorables ; nos clubs sont à la pointe en ce domaine et reconduiront l'ensemble de ces promotions.

Ainsi la formation des instructeurs par la filière fédérale, est alimentée chaque année par bon nombre de clubs.

Cette formule, novatrice, se poursuit maintenant depuis plusieurs saisons et atteint son rythme de croisière.

C'est une autre forme d'action auprès des jeunes destinée à conforter l'encadrement qui leur est propre.

Le C.R.V.V.A a bien d'autres rôles, notamment la représentation des vélivoles auprès des gestionnaires de l'espace aérien, objet de la convoitise de tous les professionnels. A ce titre, il entretient une structure spécialisée qui suit toutes les réunions des multiples commissions spécifiques en ce domaine.

En prolongement de sa démarche, en 1994, le Comité Régional a fait l'acquisition d'un biplace "top niveau" qui commence à parcourir les cieux aquitains. Conscients qu'il est difficile à une association de mettre à la disposition de ses adhérents un tel appareil, les responsables des clubs ont opté pour un engagement commun, un ASH 25. Pas n'importe lequel, celui du Centre Fédéral de Haut Niveau (C.H.N). Il pourrait porter désormais le numéro de concours "A" comme "Aquitaine", projet en cours...

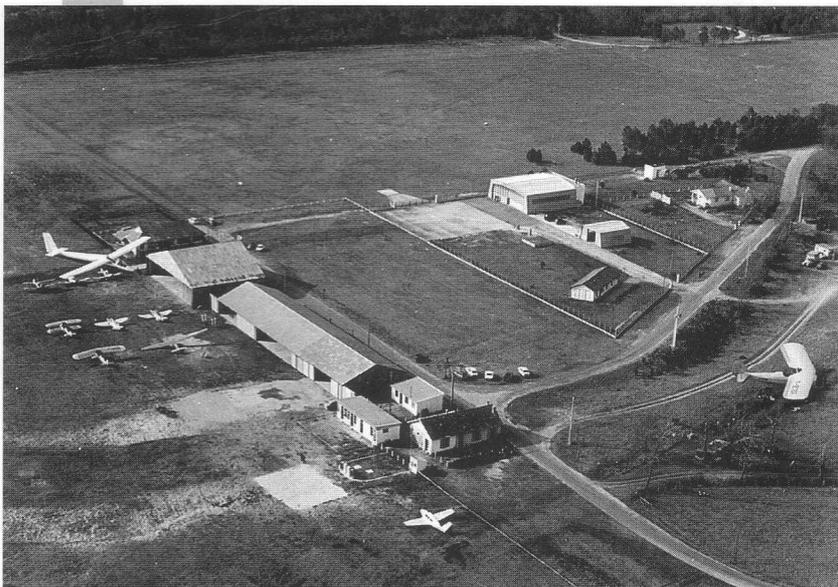
Un exemple d'initiative d'un club d'Aquitaine... lors de son concours traditionnel de Pentecôte, Arcachon rassemble une trentaine de pilotes, ce chiffre étonne...

Pour les épreuves proposées, le règlement fédéral a été modifié favorisant l'initiative des pilotes en vue d'assurer le retour à l'aérodrome.

Autre innovation, ce ne sont pas les pilotes qui sont classés, mais les appareils pour une course en équipe.

La formule est complétée par repas pris sur place et bourriches d'huitres à tous les pilotes et équipiers.

# L'Aérodrome du Sud-Bassin



L'aérodrome, avec un remorqué au premier plan.

**L'**ARRÊTÉ PRÉFECTORAL DU 24 MAI 1948, DATE LA création de l'aérodrome, première réalisation due à la coopération intercommunale d'Arcachon, La Teste et Gujan-Mestras.

L'acquisition des terrains nécessaires à l'aménagement de l'aérodrome, déclarée d'utilité publique, intervient en novembre de la même année.

La première piste en herbe de direction NORD-SUD fait 600 mètres de long et 60 mètres de large. Elle est très rapidement insuffisante et portée à 1000 mètres.

Destiné à la formation aéronautique, au tourisme aérien et à l'aviation d'affaires, l'aérodrome bénéficia d'aides de l'État et du département qui permirent d'assurer son évolution.

En 1965, l'achat de 29 hectares de terrains supplémentaires donne à l'aérodrome un nouvel aspect et autorise l'aménagement d'une deuxième bande d'envol orientée NORD-EST/SUD-OUEST.

La 3<sup>ème</sup> étape importante dans la vie de l'aérodrome

● ————— ●

**1968, un MS 317 et un Bijave survolent un aérodrome encore sommaire dans son aménagement. Nous y reconnaissons cependant le coeur des installations.**

————— ●

est conduite par le District d'Arcachon, La Teste Gujan-Mestras, Le Teich, créé en décembre 1971 dans la lignée du SIVOMALG qui a lui-même succédé en novembre 1971 au SIALG.

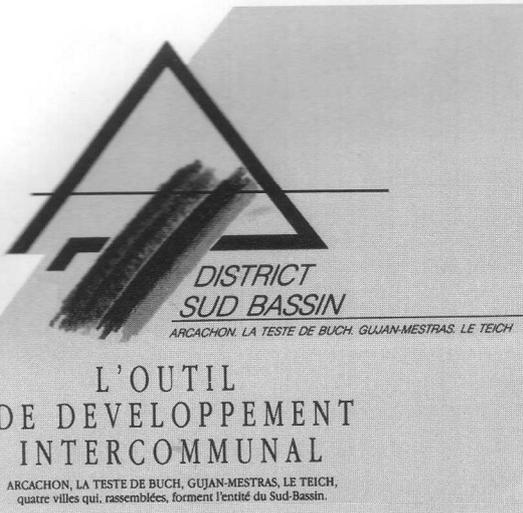
Une impulsion déterminante est donnée par la signature du contrat "Ville Moyenne Régionale" qui intègre l'aérodrome dans les équipements à créer ou à améliorer.

Dans ce cadre, sont menées à bien la réalisation en dur d'une piste de 900 mètres sur 20 mètres de large, achevée en juin 1982, et la construction d'un nouveau hangar à planeurs, d'une superficie de 866 m<sup>2</sup> achevé en avril 1983, opération destinée à désengorger les surfaces affectées aux avions.

L'activité devenue importante conduit à porter la piste à 1400 mètres et à élargir les voies de roulement en juin 1984.

Le District développe parallèlement les équipements en faveur des clubs sportifs locaux, très actifs, en assurant :

- la reconstruction d'un hangar pour avions de 600 m<sup>2</sup>,
- la construction du Centre École de Parachutisme,
- la construction du local de l'Aéro-Club,
- la construction d'un bâtiment d'accueil.



Afin de répondre aux besoins très diversifiés des nombreux usagers, le District poursuit son effort et construit une vigie pour la mise en place d'un service d'information radio.

Plus de 12 millions de francs ont été investis depuis 1982 pour doter le District d'une plate-forme performante capable de répondre au développement du trafic aérien, qui place l'aérodrome au 1er rang du Sud-Ouest.

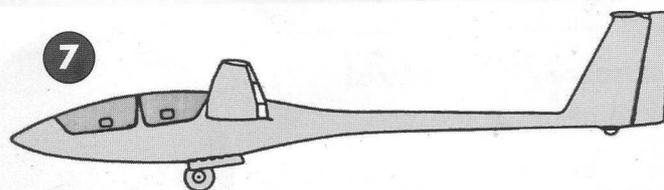
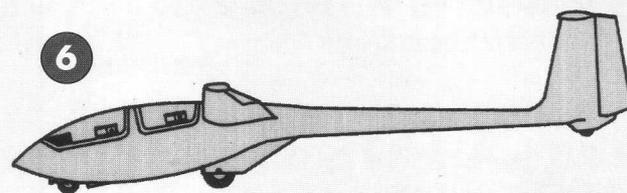
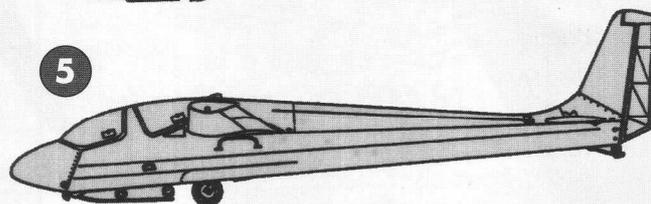
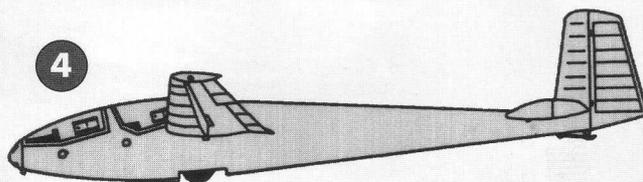
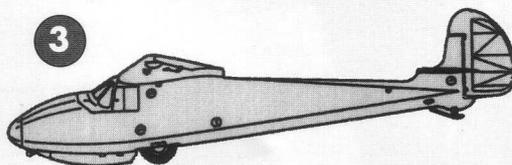
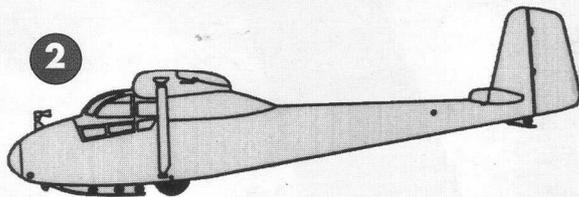
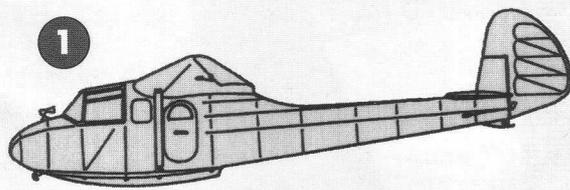
Son implantation géographique au coeur d'une région touristique très fréquentée, la proximité d'une zone industrielle, la tradition aéronautique du secteur qui compte une Base Aérienne, le Centre d'Essais en Vol, et le Centre d'Essais des Landes expliquent cet essor auquel le District se devait de participer et qu'il continuera à encourager.



L'aérodrome, avec au premier plan la piste modélisme

## Planeurs biplaces

1	C-24S	1939	5	WA-30	1958
2	C-800	1942	6	C-201	1986
3	C-25S	1946	7	ASH 25	1988
4	BR-904S	1956			



**D**e 1930 à 1952, les planeurs de l'Aéro-Club du Sud-Ouest sont des oiseaux migrateurs que nous rencontrons successivement à Beau Désert, le Pilat, La Lande de Bussac, Villemarie, La Réole.

Léognan nous accueille enfin sous le nom de Centre Inter-Clubs de Vol à Voile de Bordeaux.

En 1962, nous atteignons notre "majorité" en fondant une association autonome, l'Association Aéronautique d'Aquitaine.

L' A.A.A. est aujourd'hui le premier club d'Aquitaine. Nous maintenons la tradition du vol à voile bordelais qui dès les années 30 assumait un rôle de précurseurs avec le groupe Fronval et l'Escadrille Mouillard à la Dune du Pilat.

En 1954, Léognan est une étape de la course en planeur Paris-Biarritz. Cette course éveille la vocation sportive de nos pilotes, qui dès 1956 relie Léognan à Biarritz et Léognan à Castres.

En 1957, les premières distances 300 km en but fixé sont réalisées ; c'est l'ouverture de la ligne Bordeaux-Lézignan, qui sera finalement parcourue dix neuf fois en Weilh et Fauconnet.

1976 est une année faste avec 3200 heures de vols et 34700 km parcourus en vol de distance.

1989 est une année record avec 47000 km réalisés en 209 vols.

Notre champion Eric Bernard, entré dans l'équipe de France en 1986, a porté nos couleurs en Suède en 1992, comme à l'occasion du pré-mondial en Nouvelle-Zélande en 1993.

Depuis le premier planeur qui s'est posé à Léognan, le N1300F-CRAQ, notre flotte s'est régulièrement modernisée :

Edelweis, Phoebus, Pégase et aujourd'hui LS6.

En 1994, l'A.A.A. sera le club d'accueil de l'ASH25 de la Région Aquitaine.

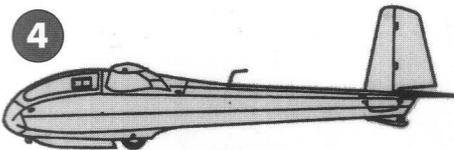
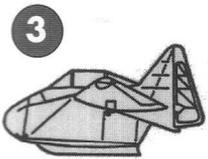
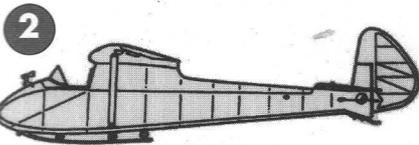
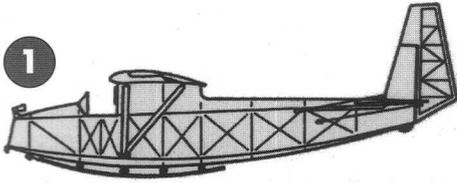
**Quelques informations utiles :**

- 4000 heures de vol et 40000 km par an
- 200 adhérents, 10 instructeurs
- 22 appareils, du Super Javelot au LS6, un motoplaneur et 2 remorqueurs
- à 10 km au Sud de la Rocade, tous les jours
- cotisations attractives.

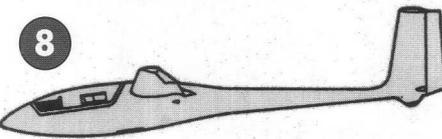
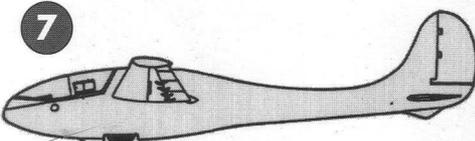
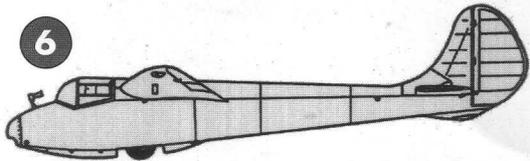
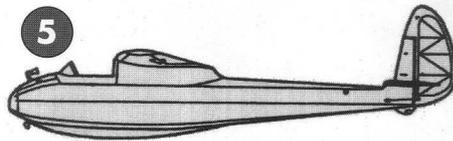
**Association  
Aéronautique  
d'Aquitaine**

**Aérodrome Bordeaux-Saucats - 33850 Léognan**

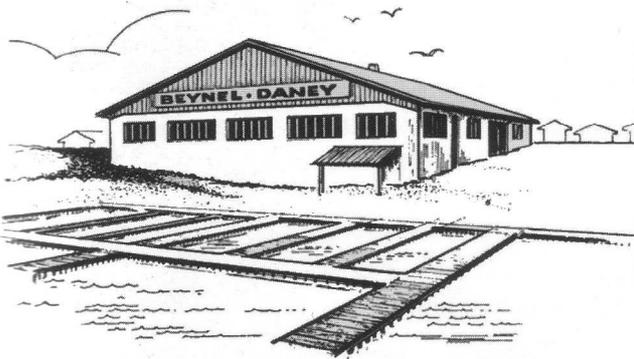
# Planeurs monoplaces



- |   |         |      |
|---|---------|------|
| 1 | 32-E    | 1932 |
| 2 | SA-104  | 1945 |
| 3 | AV-36   | 1951 |
| 4 | WA-21   | 1958 |
| 5 | 40-P    | 1936 |
| 6 | AIR-100 | 1947 |
| 7 | BR-901  | 1954 |
| 8 | C-101   | 1981 |



## RESTAURANT BEYNEL . DANÉY



### La Cabane à Huitres

DÉGUSTATION DE PRODUITS DE LA MER POUR GROUPES  
COMMENTAIRE SUR L'OSTRÉICULTURE

Monsieur Yves VILLENAVE Eleveur-Expéditeur  
Port du Canal Ouest - 33470 Gujan-Mestras Tél : 56 66 00 37

- Fruits de mer & poissons
- Spécialités landaises
- Menus de 80 F à 130 F
- Repas d'entreprise, séminaire, mariage, fêtes, sur commande.



★★ NN

Prix modérés

• Séjours courte ou longue durée

• Pension complète

• 1/2 pension

MIDI ET SOIR

**RESTAURANT**  
TRAITEUR

10, avenue Nelly-Deganne 33120 ARCACHON Tél 56 83 06 23 - Fax 56 83 41 47

**1<sup>er</sup> Sponsor en 1934  
du VOL À VOILE  
sur la Dune**

**LA SOCIÉTÉ IMMOBILIERE  
— DE PILAT-PLAGE —**

*partenaire du*

**Groupe GAUME**



**vous propose**

**Terrains et Constructions**

**55, Avenue Lamartine - 33120 ARCACHON**