



PILOTES DE MONTAGNE

Bulletin n° 62 juin 2005. Association Française des pilotes de montagne



A Nano -

Tu nous a quitté le 16 juin 2005 à Ajaccio, tenu de ton épouse Nadette -
Ta maladie fut brutale et brève, comme ce fut le cas pour Henri
GIRAUD.

Tu avais 81 ans -

Qui était-il, ce personnage d'aviation, si fidèle en amitié et plusieurs
fois "généraliste" de la vie ?

La jeunesse savoyarde fut fortement marquée par la guerre -
L'étape du baccalauréat à peine franchie, refusant de se soumettre à
la loi de l'occupant, il rejoint le maquis et participe à de nombreux
"coups de force" dans les maquis des Bauges et du Briançonnais -
Après la Libération, il s'engage dans l'Armée de l'Air avec le secret
espoir de parvenir, un jour, à rejoindre la ligne -
Breveté pilote de transport à Avord, il effectue un tour de service en
Indochine, en pleine période de guerre -
C'est ensuite le début d'une carrière civile à Air France -
Co-pilote sur Constellation, peut-être le plus bel avion jamais décrit, il
devient ensuite CDB, puis instructeur successivement sur DC3, DC4,
Préguet-Deux Ponts et Caravelle -
Dans les années 1968-70, révolté par les massacres d'origine ethnique au
Nigeria, il effectue pour la Croix Rouge, à titre bénévole, plusieurs missions
au Biafra sur DC4 dans des conditions opérationnelles de guerre -
Quelques centaines de réfugiés, la majorité des enfants, lui doivent
la vie -

Il poursuit sa carrière à Air France sur Boeing 707 et effectue son
dernier vol en uniforme sur B.747 en 1984, totalisant 23000 heures
de vol -

① Mais ce n'est là qu'une facette de la vie et c'est peut-être dans un
autre domaine qu'il a révélé la pleine mesure des ressources qu'il
portait en lui -
Passionné de ski - il est moniteur diplômé - il s'initie dès 1962
à l'aviation de montagne naissante sur "l'arête face" de Méribel -
Après une formation sur le Supercub d'Air Alps, il est qualifié
montagne et devient instructeur -
En 1964, il crée l'Aéro-club de Méribel, en assume la présidence
pendant 35 ans et effectue des milliers d'atterrissages en instruction ;
sans omettre, c'était une idée fixe, de toujours améliorer
l'aménagement de l'aéroport -
En 1973, il est co-auteur de la première édition du "Pilote en
Montagne", pour tenir de près ces certaines pratiques dans une activité
en plein essor -
C'est la belle époque de la naissance de l'AFPM dont il fut co-fondateur
et Président pendant 19 années jusqu'en 1992 -
Et il y eut l'organisation des festivals aériens de Méribel, entre
1980 et 90, aux présentations aériennes d'une trouffante devant
des milliers de spectateurs ébahis -
La vie était belle -
Mais le destin est parfois implacable et il y eut, un soir de
novembre 1988 ce terrible accident de Cap 20 où Nano perdit
définitivement sa belle santé et sa joie de vivre -
Une partie de ses cendres seront ramené, j'allais écrire rapatriées,
en février 2006 à l'aéroport de Méribel pour un dernier hommage,
au cœur de la Savoie qu'il a tant aimée -
Au dernier printemps, l'AFPM regroupe 620 pilotes de montagne actifs !
C'est bien ; la vie continue -
Amis Nano -

Robert MERLOZ
Méribel le 30 VI 2005 -



Couverture : Au Passo di Tonale

HOMMAGE A NANO CHAPPEL

Lors du rassemblement de Méribel, Nano fêtait ses 80 ans, et ses 20 ans de retraite.



PROGRAMME DES RASSEMBLEMENTS 2005

LE PROGRAMME :

6 Août (R)	Faucon (26)	ASVM	04 75 27 22 40	JP BONNARD
15 Août	Chamois (Italie)	EMP	[39] 01 65 45 782C	BALBIS
20 Août	Egletons (19)	EMP	05 55 93 09 50	06 82 40 36 25
21 Août	Langogne (48)	Aéro-club	04 66 69 24 77	06 86 98 14 81
28 Août	Verbier (CH)	EMP (JL Grech)	[41]27 771 22 26	[41]79 220 30 35
3 Septembre	La Jasserie-le pilat(42)	Rhône Loire	04 78 45 15 85	P QUINKAL
10 Septembre	Valberg (06)	ASVM	04 92 62 60 75	N GENET
17 Septembre	La Croix Rosier(69)	Rhône Loire	04 78 45 15 85	P QUINKAL
17 Septembre	Cordée EMP Cerdanya	Espana	(34) 689 786 087	Marlies
24 Septembre	Sollières-Sardières (73)	Savoie Mt blanc	04 79 20 34 29	04 79 05 04 06

(R) Report au lendemain dimanche



EGLETONS organisera la 4eme "cordée Internationale de Terroir" en 2006, mais vous serez toujours bien reçu pour visiter les pistes du secteur. LANGOGNE a créé plusieurs pistes à explorer à proximité.

Le 17 septembre, à l'invitation de la propriétaire, il est possible qu'ait lieu une petite rencontre sur le terrain de l'Escoulin, pour ceux qui ont participé à l'amélioration et l'entretien de la surface.



35° RADUNO EUROPEO PILOTI DI VOLO DI MONTAGNA. 14 15 16 MAI 2005

35° Rassemblement international des pilotes de montagne de l'AFPM

À SONDRIO CAIOLO (valtellina- Italie)



Organisé par l'AERO-CLUB DE SONDRIO, ce rassemblement annuel devient, avec l'activité de l'EMP de plus en plus international. Perturbé par les conditions météorologiques la présence des pilotes Français et des différents pays a été néanmoins satisfaisante- Nous avons eu la **participation** des pilotes Espagnols, Allemands, Autrichiens, Italiens et Français qui ont établi des contacts facilités par la même passion et la même philosophie générale. Un "bloc" encourageant. Nous avons noté 7 avions d'Espagne, 5 d'Allemagne, 4 Autrichiens et 3 Suisses (adhérents de l'AFPM) et environ 10 Français (26 annulations de ces derniers: dommage). Un représentant du Luxembourg a fait le voyage en voiture pour être sûr d'arriver (bravo). Au total c'est une "non-participation. MTO de 65 inscrits au départ. Nous devons féliciter le Président et son équipe, Ivana Mozzi en tête ainsi que Cesare Balbis qui a assuré le lien avec nous et la mise au point du programme L'Aéro-Club d'Italie, l'AOPA Italie, le Club Alpin Italien et les autorités municipales et régionales étaient présentes. Les Italiens ont respecté la tradition de leur hospitalité et de leur amitié avec un programme complet et une organisation parfaite. L'arrivée le vendredi et le samedi était très aléatoire. Le dimanche, le temps a permis les vols et la compétition de la **Coupe Geiger** au Paso di

Tonale avec la participation de 10 italiens, 7 français, 7 Espagnols, 4 Autrichiens, 2 Allemands et 2 Suisses, ainsi que les démonstrations sur le glacier de la Scerscen ou la poudreuse était excellente. La **Soirée de gala**, au 3° sous-sol du musée du vin a été splendide avec une bonne ambiance internationale et la remise des prix ! A la **conférence générale**, les Présidents de la Province de Sondrio, de l'Avio -Valtellina Spa, de l'Aéro-Club et de l'EMP ont exposé leurs motivations pour leur participation active. Une **réunion de l'EMP** a ensuite permis des échanges d'informations intéressantes. L'**Aéro-club de Sondrio** a l'intention de développer l'activité montagne et une collaboration avec Trento et Belluno est envisagée pour la formation. Nos amis Espagnols nous ont quittés le Dimanche afin d'éviter la mauvaise météo annoncée pour lundi.- Quelques audacieux ont tenté le départ lundi mais ont du stopper à Varèse- Par contre grand beau le mardi pour les autres.



COUPE D'EUROPE DES PILOTES DE MONTAGNE

TEST DE BRUIT

Date : le 14 15 et 16 Mai 2005
Lieu : ITALIE : LILO/SONDRIO-CAIOLO .
Testeurs : BALAS Henri/GENET Noel.

L'épreuve de test de bruit a eu lieu à PASO DI TONALE , 1900 M d'altitude.

L'appareil était situé à l'endroit où les avions, moteurs à pleine charge au décollage, font le plus de bruit. La configuration du terrain obligeait les pilotes à être plein gaz à cet endroit.

Les Français se sont révélés les meilleurs. Les Italiens sont très attentifs devant cette première expérience dans le pays.

Vingt avions ont été classés.



1) SOTY	D 113	F. PIPE	84.3 dB
2) MURDINET	D 113	F-PJPM	84.4 dB
3) CHABERT	D 113	F-PHOK	84.5 dB
4) HERMABESSIERE	D 140	F-BKSH	89.0 dB
5) VENTURA	PIPER		89.6 dB
6) LAMONICA	PIPER	I-AVAM	89.8 dB
7) LONARDI	PIPER	I-AROS	89.8 dB
8) CREMONA	PIPER	I-INAB	89.9 dB
9) FREZZA	PIPER		92.6 dB
10) LONARDI	PIPER	I-VALD	93.0 dB
11) DAUBAGNA	RF5		93.1 dB
12) APPIANI	PIPER	I-POM	93.3 dB
13) RODLACH	PIPER	D-ERIB	93.6 dB
14) THURNBISCHLER	BELANCA	OE-ADE	94.5 dB
15) FALQUI	PIPER	I-ROYS	95.2 dB
16) FINI	PIPER	D-EIXX	101.1 dB
18) BIERBAUM	MAULE	G-FXGA	103.2 dB
19) LEDERGERBER	MAULE	HB-ETR	103.3 dB
20) MARGREITAIRE	MAULE	OE-CHR	105.1 dB



Cesare, infatigable défenseur
de l'aviation de montagne en Italie



Le président du club de Sondrio



JP Murdinet, 1er Français à l'atterrissage



B Sotty le plus silencieux



Yvonne l'organisatrice en chef



Transmission du Trophée

RASSEMBLEMENT DES PILOTES MONTAGNE 2005

COUPE GEIGER

1) VENTURA Mario	-2 x 2	4
2) LONARDI	-3 X 2	6
2) DENUI	-3 X 2	6
4) FINI	+7X 1	7
4) KEPTERR	+7X 1	7
6) FUZZA	+8X 1	8
6) COLLOT	-4X2	8
6) MURDINET	-4X2	8
9) TURNBISCHLER	+13X 2	26
10) VENTURINI	+13X 2	26
11) DIETRICH	+15X 2	30
11) FORNARIANI	-6X 5	30
13) LEONARDI	-7X 15	35
14) FALGUI	-8X 5	40
15) LEDERGERBER	+25 X 2	50
15) DAUBAGNA	-10X5	50
17) SOTTY	+33X 2	66



Chers amis pilotes de montagne,

Pour ce 35° Raduno Europeo Piloti di Volo di Montagna il y avait 10 aeronefs EC-.... inscrits. Les prévisions météo on fait avancer un jour notre voyage à Sondrio-Caiolo. Sept avions sont finalement partis vendredi de différents points de la Catalogne faisant un stop à Barcelonnette pour ravitailler. On a passé le Col de Larche en file indienne au dessous de la couche pour poursuivre notre vol vers Sondrio en toute tranquillité et avec une visibilité assez bonne. À l'arrivée salutations et bises avec les amis italiens, français et suisses. Le soir, excellent menu et bon vin de la Valtellina à l'hôtel Combo-lo de Teglio.

Samedi journée de repos accompagnée de pluie.

Dimanche matin il fait beau, très beau. À 7h30 du matin, après avoir pris la météo pour les prochains jours, réunion des pilotes espagnols et "fumatta bianca" pour partir dimanche vers l'Espagne. Nous sommes désolés car on pourra pas participer au dîner de gala organisé par nos amis italiens mais, on le sait, l'aviation de loisir c'est ça.

Après une visite à Passo del Tonale, on fait le plein à Sondrio et on décolle l'un derrière l'autre pour un vol splendide qui nous mènera par la Val d'Aosta et le Col du Petit Saint Bernard vers Gap. Dimanche soir après presque 8 heures de vol nous sommes tous chez nous.

Merci pour la bonne organisation, le travail et l'accueil très sympa de Cesare Balbis, le Club de Caiolo, l'EMP et à tous. On va commencer à se préparer pour le prochain rassemblement qui aura lieu dans les Alpes, les Pyrénées ou

Joan Manel, Manel Joan, Pep Prat et Gemma, Ventura, Guillem, Jordi, Isidre et Isabel, Angel et Marlies.

LA MOTTE CHALENCON LE 30 AVRIL



Guy Monnier, le créateur, fidèle au village de son enfance.

Succès pour le 1er rassemblement de la saison. Il y a 3 plateformes de stockage des avions, et elles sont bien remplies

SAINT JEAN EN ROYANS LE 11 JUIN



Un ULM Style Jodel



37 Avions et 80 convives

SAINT CLAUDE

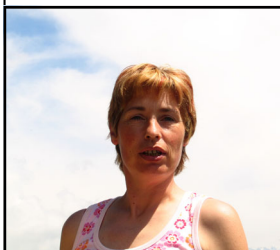
A l'intersaison, il y a un beau gazon tondu, des grillades sur place à l'invitation de Mireille et Bernard SOTTY. Rencontre avec Paul, sculpteur de pipe à la retraite et grand pilier de l'ancien club.



M Paul



Adrien de Lyon



Service de 1ère classe

MAYERES ST ROCH



DISTANCE DE DECOLLAGE, POIDS, PENTE

Pour connaître la distance de décollage d'un avion ou applique une loi de la Dynamique qui dit que lorsqu'un corps est soumis à une force constante, ce corps a un mouvement uniformément accéléré (l'accélération est déduite de la formule $F = m\gamma$), il suffit de connaître la traction de l'hélice et la masse de l'avion.

Bien évidemment la traction varie légèrement avec la vitesse (rendement de l'hélice, régime moteur).

Le coefficient de roulement et de frottement des roues sur le sol ainsi que la traînée moyenne de l'avion.

Mais les constructeurs donnent des longueurs moyennes de distances de décollage en fonction de la température extérieure, de l'altitude et du type de piste (dure ou herbe).

Une fois connue l'accélération les autres paramètres sont déterminés :

Accélération inversement proportionnelle à la masse, temps et longueur de roulage inversement proportionnel à l'accélération ; (masse double : accélération moitié, temps et distance de roulage double, distance proportionnelle au carré de la vitesse de décollage)

Toutes choses contrôlées, pour un décollage d'essai on sait que l'avion doit atteindre telle vitesse au bout de tel chrono et après tant de distance. Cette vérification permet de voir si la traction est correcte et si les traînées et frottements dans les normes (pas de freins serrés ou d'aérofreins sortis).

Pistes en herbe

En général les constructeurs donnent des distances de roulement au décollage supérieures de 20% par rapport à la distance de décollage sur piste en dur.

Bien sûr il faut tenir compte de la qualité du sol et de l'herbe. (sol sec ou mouillé, herbe haute ou coupée).

Pneumatiques.

La résistance au roulement d'une roue dépend de la surface qui est en contact avec le sol.

La résultante de la force appliquée sur le sol par le pneu est égale à la pression de gonflage multiplié par la surface en contact avec le sol. Quelque soit la charge sur le train la pression dans le pneu ne change pas car il n'y a pas de variation de volume. Simplement quand on charge un avion ou une voiture, la pression d'air étant la même le pneu s'écrase, la surface de contact augmente. A l'inverse pour diminuer la surface de contact et donc la résistance au roulement on préconise de sur gonfler (autoroute), pour rouler dans la boue ou le sable on sous gonfle pour éviter de s'enfoncer. En aviation on équipe les roues de pneus plus gros et sous gonflés sur terrains boueux ou souples. Dans ce cas une surface de roulement plus importante est plus



favorable qu'une roue qui s'enfonce en créant une ornière.

Piste en pente

Nous savons que la pente d'une piste favorise l'accélération de l'avion et donc la distance de décollage s'en trouve raccourcie. Généralement la motorisation de nos avion (rapport Puissance sur poids) est standard et permet à une altitude moyenne une traction résultante d'hélice égale à 10 % du poids de l'avion soit une force 500daN ou 50 kg pour un JOJO de 500 kg de masse, 1000 daN pour un mousquetaire de masse 1000 kg. De ce fait on en déduit que sur une pente de 10 % l'influence du poids équivaut à la traction hélice, la force totale en traction sur l'avion double et la distance de décollage est moitié par rapport à la distance de décollage sur piste horizontale. Si la pente est 20 %, la traction totale sera 3 fois celle du moteur et la distance de décollage 1/3 celle horizontale.

Peut-on en déduire qu'un avion décollera mieux avec 3 personnes qu'avec 2.

Prenons l'exemple d'un avion avec 2 personnes au décollage sur une pente de 10% de masse 800 kg ; En ajoutant une 3^{ème} personne de 80 Kg (10%) et s'il devait décoller à la même vitesse qu'auparavant il perdrait 5% sur la longueur, car 10% du poids correspond à 5% de la traction totale, en contrepartie on perd 10 % sur l'accélération. De plus l'avion plus lourd de 10% (racine de 1,1) va décoller à une vitesse plus grande de 5% ce qui va le pénaliser sur la distance de décollage de 10 %. Au total la distance de décollage va être majorée de 15% (on gagne 5% et on perd 2 fois 10%). Il restera à gérer un vario négatif plus important plus longtemps et un taux de montée plus faible. Il n'a pas été tenu compte de l'état du sol dont la résistance au roulage ne faiblit pas sous un avion chargé.

ACTIVITE DE FIN DE PRINTEMPS



La Vierge



Le Mont Blanc vu du Talêfre

VITESSE, PUISSANCE ET CONSOMMATION

Beaucoup de membres de notre association et autres dans le milieu aéronautique ont pensé augmenter la puissance de leur moteur ou l'ont fait dans le but d'accroître la vitesse de leur avion.

Lorsqu'on vise l'augmentation de la vitesse de croisière en augmentant la puissance on bute sur ce qu'on appelle la « loi du cube ».

Quand un avion vole plus vite, trois composants de l'équation de traction par rapport à la traînée changent

La première composante et la principale est la traînée de forme et de volume qui oblige une certaine quantité d'air à se déplacer autour de l'avion. C'est la traînée parasite et elle est proportionnelle au cube de la vitesse. Une autre composante est la traînée induite par l'aile pour créer la portance, cette traînée décroît en proportion directe de la vitesse.

La dernière composante est la traction, elle diminue au fur et à mesure que la vitesse croît car le rendement de l'hélice diminue à grande vitesse.

Le total de l'influence de ces 3 paramètres s'appelle la « loi du cube ». Pour voler 2 fois plus vite il faut 8 fois plus de puissance. Si on double la puissance la vitesse augmente comme la racine cubique de 2, soit 1,26 (un JOJO de 90 Ch qui vole à 100 kt volerait à 126 kt avec 180 ch, comme un Régent).

Par contre, l'augmentation de la puissance sur un avion

permet d'accroître de façon significative le taux de montée. Un cheval vapeur Ch équivaut dans l'ancien système à 75 kgm/s, c'est-à-dire qu'un Ch permet d'élever une masse de 75Kg avec une vitesse de 1 m/s, (100 Ch permettrait d'impulser une vitesse de 10 m/s à une masse de 750 kg.

Lorsqu'un avion monte, une partie de sa puissance (traction) lui permet de se sustenter, l'autre partie lui sert à monter. Prenons un JOJO pesant 500 kg et qui développe 80 ch, son hélice a un rendement de 75%, il en restitue 60

Il monte à 3,5 m/s donc $3,5 \times 500 / 75 / 0,75 = 31$ ch sont nécessaires pour une Vz de 3,5 m/s

Il reste donc $60 - 31 = 29$ ch pour se sustenter.

Si on rajoute 31 ch efficace ou 41 ch réel l'avion à masse identique aura un taux de montée double.

Nous voyons donc que l'augmentation de la puissance sur un avion est plus favorable au taux de montée qu'à la vitesse. Si on considère l'augmentation de la consommation d'essence, l'objectif de vitesse n'a pas de sens.

Si on veut aller plus vite, une seule solution : réduire la traînée, 5% de gagné c'est 5% de vitesse en plus sans essence supplémentaire. L'augmentation des performances des avions actuels passe plus par de nouvelles cellules que par de nouveaux moteurs (Cirrus, Diamond, et autres MCR).

**Conseil d'administration
AFPM du 29 Juin 2005
Aérodrome Grenoble Le
Versoud**

Présents : Noël Genet, Pierre Bon, Anne-Marie Ferrier, Gérard Ferrier, Jean-Pierre Triqués, Alex Pellegrin, Fred Chapuis, Henri Balas, René Oberhofer, Daniel Agnoux.

Excusés : Robert Barrier, Jean-Pierre Ebrard, Jean Tricart.

Invités: Josette et Claude Chabou.

Noël Genet informe les participants du décès de Nano Chappel survenu le 15 Juin dernier. Une gerbe a été envoyée par l'AFPM. Henri Balas représentait notre Association à la cérémonie des obsèques.

Trésorerie :

- Compte courant : 2757 euros
- Compte épargne : 34431 euros
- Livret association : 378 euros

Les dépenses prévues à court terme sont les suivantes :

-) Achat de casquettes pour la boutique,
-) Affranchissement du prochain bulletin
-) Travaux sur l'altisurface de « Le Bez », soit 14000 euros. 7500 euros seront reversés à l'AFPM sous forme de subventions dans un délai de 3 à 6 mois.
-) Travaux concernant Notre Dame de la Salette.

Suite au contact entre Noël Genet et Claude Penot, un courrier va être adressé à la FFA pour formaliser notre demande de subvention pour 2005. Le montant prévisible sera comme l'année dernière de 4000 euros.

Henri Balas va solliciter le CRA 22 pour une aide financière.

Fichier adhérents :

A ce jour on compte 548 adhérents à jour de cotisation, soit environ – 10% par rapport à 2004. Le mouvement ULM apporte peu de nouveaux membres.

Des actions de motivations sont à entreprendre au sein de nos clubs pour recruter de nouveaux adhérents.

Bulletin :

Le prochain bulletin sera envoyé à l'impression le 07 Juillet pour une diffusion mi-juillet. Un hommage à Nano Chappel sera inclus dans ce bulletin. Henri Balas va préparer un article en collaboration avec Robert Merloz.

Le site :

Les anciens mots de passe permettraient encore l'accès au site. Des corrections vont être entreprises pour limiter l'accès aux seuls membres.

Altisurfaces :

➤ *Corlier* :

Une demande de subvention a été adressée à l'AFPM pour la construction d'un hangar.

L'AFPM ne donne pas suite, car la construction d'un hangar, qui est un bâtiment à usage local, ne rentre pas dans les missions de l'association.

Un projet visant à classer Corlier en altisurface est en cours d'examen afin de supprimer les coûts d'assurance, de l'ordre de 1800 euros, liés au statut d'altiport.

□ *Tignes* :

Un devis de réfection de l'état de surface a été communiqué par Robert Barrier. Le montant des travaux s'élève à 17000 euros. L'AFPM peut participer à hauteur de 6000 euros. Le complément de financement est à rechercher auprès des collectivités locales.

□ *Super devoluy* :

Les travaux sont payés.

□ *Escoulin* :

Le terrain est désormais ouvert. Noël Genet, au nom de l'AFPM, remercie Jean Pierre Triqués pour sa forte et efficace implication dans l'aménagement de cette plate-forme.

L'inauguration du terrain est prévue le Samedi 17 Septembre.

Les travaux ont été financés par la propriétaire. L'entretien est à la charge de l'AFPM.

□ *Le Bez* :

L'ensemencement est retardé pour éviter les risques de ravinement par les orages. Les travaux devraient être terminés en Septembre.

□ *Notre Dame de la Salette* :

Les travaux sont en attente de créneaux de disponibilité de l'entreprise de travaux publics.

L'accès à cette plate-forme est déconseillé. En particulier, l'axe de décollage est en mauvais état.

□ *Grand Terrus* :

Le compactage de la piste a été effectué.

□ *Lus la Croix Haute* :

Le terrain est fermé du 20 Juin au 10 Octobre pour cause d'alpages.

□ *Valberg* :

Ouvert sur roues. Un allongement de 60m à 10% de pente vient d'être réalisé.

□ *Isola 2000 :*

Deux canons à neige installés en entrée de piste rendent l'approche dangereuse. Une action est en cours pour les faire déplacer.

□ *La Rosière :*

Suite à la présence de 2 grues très proches de l'axe de piste, la DAC a demandé la fermeture du terrain qui est officielle depuis le 09 Juin dernier.

□ *Saint François Lonchamp :*

Le terrain est ouvert sur skis par arrêté préfectoral, mais suite à l'utilisation par un pilote très imprudent il est nécessaire de remotiver les autorités locales et les riverains proches.

□ *La Tovière :*

Robert Barrier étudie la possibilité d'ouvrir ce terrain sur roues.

Achat débroussailleuse :

Une débroussailleuse, d'une puissance de 14 ch, vient d'être achetée par l'AFPM pour un montant de 3800 euros. Elle sera prêtée aux différentes antennes. L'achat d'une remorque est à prévoir pour assurer son transport dans de bonnes conditions.

Manches à air :

L'AFPM a approvisionné des manches à air : 50 grandes et 50 petites dont 25 ont été reçues colorées en jaune ! Elles sont gratuites pour les altisurfaces et certains terrains privés qui acceptent tous les avions. Dans les autres cas, les prix de vente sont les suivants :

-) 150 euros pour les grandes,
-) 100 euros pour les petites rouges et blanches,
-) 50 euros pour les petites jaunes et blanches.

Ces manches à air sont disponibles auprès de l'Aéroclub de Megève, l'APPM, Gérard Ferrier, Jean-Pierre Triqués et Urbain Delmas.

APPM – Informations et actions en cours :

-) un site Internet est en cours de création
-) pénurie d'instructeurs montagne dans les pyrénées.

Pour l'instant un seul instructeur, Denis Jauvin, est en exercice.

-) de nombreuses opérations de balisage d'altisurfaces ont été réalisées. Les bâtons de slalom se révèlent très efficaces pour fixer les manches à air.

-) des rassemblements sont organisés. La commémoration du 25ème anniversaire d'Artigues a connu un grand succès.

-) A noter : le terrain de Ballesta est ouvert tous les jours, mais il faut prévenir le gestionnaire avant.

Le conseil demande d'être sur la liste de diffusion des bulletins de

l'APPM.

Un chèque bancaire de 294 euros est remis au représentant de l'APPM pour subventionner l'achat des piquets de slalom destinés à accrocher les manches à air.

Réglementation terrain privé :

Noël Genet rappelle que le nombre de pilotes autorisés est fixé par la préfecture dont dépend le terrain. A titre d'exemple, ce nombre est limité à 20 dans le département des Vosges.

Une demande a été adressée à la Direction de l'Aviation Civile pour autoriser l'école sur certains terrains privés après avoir obtenu l'accord du propriétaire.

Actions de l'été :

➤ *Fête de l'air de Courchevel :*

Cette manifestation prévue les 6 et 9 Août prochains est annulée.

➤ *Fête de l'air de l'Alpe d'Huez :*

Elle est organisée par l'Aéroclub du Dauphiné sur l'altiport Henri Giraud les 2 et 3 Juillet 2005. Le conseil déplore que cette date coïncide avec des rassemblements programmés de longue date : Cipières, Corlier, Balesta.

Le logo de l'AFPM figure sur l'affiche publicitaire. Il s'agit d'une erreur d'impression regrettable. L'AFPM n'a jamais été associée à cette manifestation.

➤ *Taxes d'atterrissage à l'Alpe d'Huez :*

A compter du 02 Juillet, la mairie de l'Alpe d'Huez va percevoir des taxes d'atterrissage lors de l'utilisation de l'altiport Henri Giraud : 10 euros par atterrissage, ou forfait de 50 euros pour 10 atterrissages, ou forfait annuel de 300 euros par avion.

La mairie a informé certains utilisateurs par courrier.

Afin d'obtenir des conditions moins pénalisantes, Noël Genet a rencontré le maire de l'Alpe d'Huez. A l'issue de cette réunion, un accord a été trouvé sur une base raisonnable. Le maire a présenté cette proposition à son Conseil Municipal qui a refusé toute négociation et maintient les conditions de tarification initiales.

Suite à ce refus de négocier, le CA de l'AFPM propose à ses membres une ligne de conduite exprimée dans le texte suivant publié sur notre site Internet.

« A compter du 1^{er} juillet 2005, La Municipalité de l'Alpe d'Huez met en place la perception de TAXES D'ATTERRISSEMENT lors de l'utilisation de l'altiport Henri Giraud.

Les tarifs suivants seront appliqués : 10€ par atterrissage, 50€ pour un forfait de 10 atterrissages, 300€ pour un forfait annuel valable pour un avion d'aéroclub.

Afin d'obtenir des conditions plus raisonnables, l'AFPM, représentée par son Président Noël Genet, a rencontré le maire de l'Alpe d'Huez le 23 juin dernier.

A cette occasion, la négociation entre le maire et l'AFPM a conduit à la proposition suivante :

- ☐ 1^{er} atterrissage gratuit pour les membres de l'AFPM, 5€ pour les atterrissages suivants ou un forfait annuel de 100€ pour une utilisation sur roues.
- ☐ Forfait annuel de 200€ pour une utilisation roues et skis.

Lors du Conseil Municipal du 28 Juin, cette proposition a été refusée et la mairie maintient sa tarification initiale.

Suite à ce refus de négocier, l'AFPM, après réunion du Conseil d'Administration, invite les pilotes de montagne à s'abstenir d'utiliser l'altiport de l'Alpe d'Huez dans l'attente de conditions plus favorables. »

- ☐ Sallanches :

La fermeture du terrain est repoussée d'un an.

Environnement et nuisances :

Avec les beaux jours, les mouvements sur les terrains de montagne se font plus nombreux.

Henri Balas rappelle les règles de bonne conduite à respecter pour pérenniser notre activité :

- ⇒ Pas de tours de piste avant 09h00 locales
- ⇒ Limiter le nombre de tours de piste et prendre connaissance des consignes locales
- ⇒ A l'approche des plates-formes, réduire le régime du moteur.

Pour les avions équipés de pots « Chabord », il semble que l'effet d'atténuation du bruit perde une grande partie de son efficacité lorsque le régime moteur dépasse 2500 t/mn.

Boutique :

Le Conseil remercie Josette Chaboud pour son dévouement.

100 casquettes au logo AFPM seront disponibles à la vente au prix de 15 euros (prix de revient : 11,57 euros).

Des porte-clefs vont être approvisionnés pour offrir dans certaines occasions.

Règlement intérieur :

Notre règlement intérieur date du 1^{er} Janvier 1993.

Lors de notre CA de Janvier dernier, il a été décidé de l'actualiser et de confier à René Oberhofer la rédaction d'un projet de texte.

René a remis à chaque participant un projet de texte pour avis et remarques en vue d'un examen au prochain CA.

Rassemblements :

Les dates sont indiquées sur le site.

Le rassemblement de Langogne aura lieu le 21 Août (erreur sur le site) et Egletons la veille.

Un rassemblement, sous forme d'un repas pique-nique, est prévu à Montmeilleur le Samedi 1^{er} Octobre.

Questions diverses :

Afin de limiter les contraintes de déplacements de nos amis pyrénéens, il est prévu d'organiser un CA 2005 dans les pyrénées.



ENVIRONNEMENT

Voici un rappel important dont la pratique nous rend sympathique au yeux de la population.
Merci pour nous tous d'y penser.

APPROCHE DES TERRAINS

- 1) Dans la mesure du possible, les avions doivent se présenter au point d'entrée à la bonne altitude. Ceci afin d'éviter éventuellement une montée à proximité du terrain.
- 2) Au point d'entrée le moteur doit être mis au régime d'attente
(exemple , pour un mousquetaire 2100T/M.)
- 3) La trajectoire d'approche du terrain doit être respectée.

DECOLLAGE.

- 1) Immédiatement après le décollage et dans la mesure du possible le régime du moteur doit être légèrement réduit afin d'éviter l'effet "bruit hélice moteur ".
 - 2) La trajectoire d'éloignement et du tour de piste doit être respectée.
- L'ensemble de ces paramètres mis en application représente un gain de nuisance sonores de 3 à 5 décibels.....
- Henri Balas

ARBRES ABATTUS A LA CROIX ROSIER EN DEBUT DE PISTE

Sur l'altisurface de Croix Rosier Un pilote privé basé à Lyon Bron, non adhérent de l'AFPM,s'est permit de couper la totalité des arbres en bas de piste et jusqu 'à la route (200 arbres environ).
Ce comportement est surprenant et condamnable de la part d'un pilote qui devrait considérer que l'antenne Rhône Alpes de l'AFPM, est active sur ce terrain,et est en relation avec la propriétaire.

La moindre des choses aurait été de :

- 1 Informer les pilotes utilisant ce terrain de la nouvelle situation en début de bande.
- 2 D'avertir la propriétaire ou P Quinkal qui est en relation avec elle.

Le responsable d'Antenne avait obtenu la confiance totale de la propriétaire sur ce terrain ouvert il a plus de 30 ans par son père qui fut un pilote très actif de l'aéroclub du Beaujolais. En souvenir de l'action de M Gelay une plaque à sa mémoire avait été inaugurée sur place en 2001 (voir bulletin n°54). P Quinkal s'était engagé à ne pas saigner la trouée jusqu'à la route afin de ne pas modifier l'aérologie de l'approche et ne pas faciliter l'accès au terrain par le bas aux motocyclistes et autres Quads.

Afin de faciliter la décision des pilotes craignant un décollage délicat par vent arrière, la manche à air avait été déplacée au sommet de la plateforme dans le but d'être plus représentative de l'effet du vent au décollage.

Actuellement, la propriétaire consulte son exploitant forestier afin d'évaluer les travaux d'évacuation des bois, elle doit contacter P Quinkal pour une réunion sur place.

P Quinkal.



