



PILOTES DE MONTAGNE

BULLETIN n°67, mars 2007 Association Française des pilotes de montagne



Le Mot du Président

Le Mot du Président

Le mot du Président,

L'assemblée générale est certes un rituel perçu comme une cérémonie obligatoire pour être en phase avec les statuts de l'Association, donc factuelle et pour certains, inutile.....

L'assemblée générale est un moment de rencontre entre dirigeants et adhérents d'une Association. Nous tentons de mener une politique inspirée et dictée par la majorité d'entre vous.

Vous aurez donc compris que votre présence à notre assemblée générale est réconfortante et indispensable pour l'approbation de nos travaux et la présentation des perspectives pour les douze mois à venir.

Merci encore à tous les participants et à l'équipe dirigeante de l'AFPM.

Le bilan 2006 n'était pas très rose et bien le début 2007 non plus. Deux de nos camarades nous ont quittés au décollage de Val-Thorens, je ne parlerai pas des causes ici, une enquête est en cours, ayons une pensée pour nos deux amis.

Rappelons nous que l'aviation est un sport à risques, le vol montagne en particulier.

A Saint Geoires je vous annonçais des contacts favorables avec trois maires de communes de la Tarentaise pour ouvrir trois sites dont un sur glacier. L'accident, plus les plaintes de deux organismes pour nuisances pour l'utilisation abusive de Vaugelaz

ont eu raison de leur décision.

En effet la section CAF de Moutiers Haute Tarentaise et l'Association Vivre en Tarentaise ont déposé une lettre en Préfecture et une lettre à l'Aviation Civile demandant des restrictions importantes pour l'utilisation de Vaugelaz.

Une entrevue avec ces deux organismes est prévue, nous vous tiendrons au courant des résultats. Dès maintenant je vous demande

- Pas plus de 3 atterrissages

- Pas plus de 2 avions en tour de piste

- Pas plus d'un atterrissage par avion les

fins de semaines, pour le confort des randonneurs.

Il en va de la survie de cette piste.

Entre autre, une action est faite en Préfecture pour la fermeture définitive du terrain de la Rosière, les nouvelles constructions dans l'axe de décollage en sont la cause. .

Notre Association doit tout mettre en œuvre pour sauver notre patrimoine, cela passe par le respect des règles pour tout le monde.

Désolé de passer pour un rabat-joie mais bon c'est ainsi.....

N'oubliez pas de vous inscrire nombreux aux rencontres internationales AFPM, EMP, CAF de LUCHON

A très bientôt dans nos belles montagnes



Programme des rassemblements 2007

LE PROGRAMME PREVISIONNEL :

28 avril	La Motte Chalancon (pique-nique)	La Motte	(R)	04 75 21 40 72	B FRANC
26, 27, 28 mai Pentecôte	AFPM+CAF +EMP	Luchon		voir courrier séparé	
2 juin	St Jean en Royans (26)	Aéro-club	(R)	04 75 48 62 27	B TALY
30 juin	Cipières (06)	AA ULM	(R)	04 93 60 73 20	Gégé
30 juin	Corlier	Aéro-club	(R)	06 80 144 4 15	B LACROIX
7 juillet	St Claude et Cordée EMP	Aéro-club	(R)	03 84 45 15 84	B SOTTY
4 Août	Faucon (26)	ASVM	(R)	04 75 27 22 40	JP BONNARD
11 Août	Langogne (48)	Aéro-club		04 66 69 24 77	06 86 98 14 81
25 Août	Verbier (CH)	EMP (JL Grech)		[41]27 771 22 26	[41]79 220 30 35
26 Août	Mont Aiguille	Dubreuil		06 87 04 94 95 (le soir)	
1 Septembre	La Jasserie-le pilat(42)	Rhône Loire		04 78 45 15 85	P QUINKAL
8 Septembre	Nantoux (à préciser)				Michelot
8 Septembre	Valberg (06)	ASVM		04 92 62 60 75	N GENET
8 Septembre	Allemagne	R BARRIER		04 50 60 21 77	
9 Septembre	Corlier Café croissants	Aéro-club		06 80 144 4 15	B LACROIX
15 Septembre	La Croix Rosier(69) ou Béal	Rhône Loire		04 78 45 15 85	P QUINKAL
29 Septembre	Sollières-Sardières (73)	R Turbil (R)		04 79 20 34 29	04 79 05 04 06
6 octobre	Montmeilleur	Privé		04 92 62 60 75	N GENET

(R) Report au lendemain dimanche

**Association Française des
Pilotes de Montagne**

Assemblée Générale 2007

Le 03 Février 2007 à 10h00

**SEFA - Aéroport de Grenoble
Saint Geoirs**

Le Président Noël GENET ouvre la Séance à 10h00 et adresse ses remerciements :

- ✓ à Jacques ABOULIN, représenté par Didier RIVET, pour la mise à disposition des locaux du SEFA,
- ✓ à Monsieur AZEMA, Directeur de la DAC Centre Est,
- ✓ à Messieurs BOMEL, LORENTZ et SAVATTERO représentant la FFA,
- ✓ à Louis COLLARDEAU représentant la FFPLUM,
- ✓ à Henri BALAS représentant le Comité Régional Aéronautique 22,
- ✓ à Denis JAUVIN, Alex PELLEGRIN et Gérard BAIL-LARGEAULT représentants l'APPM,
- ✓ à Marlies CAMPI, Présidente de l'EMP, qui s'est excusée pour son absence.

Noël GENET demande aux participants d'avoir une pensée pour les anciens qui nous ont quitté au cours de l'année écoulée.

Bilan année 2006 – Rapport moral (Noël Genet)

☐ Défense des terrains :

Au cours de l'année 2006, de nombreux comportements irresponsables de la part de quelques pilotes sont à déplorer. Ces quelques pilotes « voyous » ont tristement contribué à la fermeture de plusieurs altisurfaces.

Quelques exemples particulièrement affligeants :

✦ La Tovière :

Tours de piste en instruction sur roues, alors que l'ouverture officielle du terrain n'est pas encore prononcée.

✦ La Salette :

Malgré un notam et la présence d'une croix sur la piste, un pilote effectue plusieurs tours de piste, après avoir enlevé la croix et l'avoir pliée au pied de la manche à air !

✦ Nossage :

En dépit d'une croix sur la piste, un pilote effectue 5 tours de piste en instruction. Suite à ce comportement irresponsable, le propriétaire a décidé de fermer la piste.

✦ Lac Fourchu :

Au cours du mois de Juillet, un Piper est passé sur le dos à l'atterrissage, sans dommages pour l'équipage. Lors de l'enquête, les gendarmes ont pris contact avec l'association qui regroupe les 47 propriétaires des terrains du plateau. Ces derniers ignoraient l'existence d'une altisur-



M AZEMA DAC Centre-Est

face.

Par crainte d'actions en responsabilité, ils demandent la fermeture du terrain.

✦ Lus la Croix Haute :

Trois accidents ont eu lieu au cours de l'été. Le maire et la gendarmerie ont déclaré le terrain dangereux et ont demandé au propriétaire de fermer la plateforme.

✦ Escoulin :

Par courrier, la nouvelle propriétaire demande de limiter le nombre de tours de piste à trois par avion et par journée.

✦ Saint François Longchamp :

Alors que la piste n'était pas encore ouverte, un pilote a utilisé la plateforme en réalisant un virage mal maîtrisé à proximité de la terrasse du restaurant d'altitude, le tout en présence du Conseil municipal. Deux jours plus tard, deux D140 d'un aéroclub voisin ont effectué des tours de piste.

Suite à ces manquements aux règles élémentaires de bonne conduite, le maire a retiré sa confiance et cette piste restera fermée.



□ Ouvertures de terrains :

✦ Lus la croix Haute :

Après négociations, le propriétaire accepte d'ouvrir l'altisurface pour une durée de 2ans. Le terrain est fermé du 10 Juin au 25 Octobre pour cause d'alpage.

✦ Tovière :

Grâce à l'action de l'aéroclub de Méribel, l'altisurface pourra être ouverte à la fin du printemps. La mairie de Val d'Isère a fortement contribué aux travaux d'aménagement.

✦ Vars :

Altisurface sur neige (350m, 15%)

✦ Valberg :

La piste, utilisable sur neige, a été rallongée de 50m par la municipalité.

□ Subventions :

Des subventions ont été accordées par plusieurs organismes : FFA (4 500 euros), CRA 22 Rhône-Alpes (800 euros), Aéroclub Allin-tair (750 euros), FFPLUM (600 euros).

□ Travaux d'entretien :

➤ Notre Dame de la Salette :

Un nettoyage de la piste a été réalisé à l'automne, par l'aéroclub du Dauphiné et des pilotes privés, à l'initiative de Jean-Pierre TRIQUES.

L'ouverture est prévue au printemps.

➤ Escoulin :

Travaux de nettoyage par l'aéroclub du Dauphiné. L'aéroclub de Saint Jean en Royans a remplacé la manche à air.

➤ Grand Terrus :

Remise en état de la plateforme par l'aéroclub de Gap.

➤ Clamensanne :

Travaux d'entretien par l'aéroclub d'Aix.

➤ Cipières :

La longueur de piste est portée à 580m.

➤ Valberg :

Rallonge de 50m et montage d'un hangar

□ Travaux d'entretien reportés :

➤ Super Dévoluy :

Les travaux pour l'utilisation sur roues sont reportés au printemps.

□ Dossiers en cours :

➤ Simiane la Rotonde :

Piste de 550m, avec une pente évoluant de 4% à 17%.

➤ Vallée de la Maurienne :

Possibilités d'homologuer 2 glaciers.

➤ Tarentaise :

Prospection de deux sites sur skis.

□ Bulletin :

2006 a vu la parution de 3 bulletins. Le coût du bulletin s'établit à 13 euros par membre. 400 exemplaires papier sont destinés aux adhérents et 60 exemplaires sont distribués aux relations extérieures. 172 bulletins sont consultés directement sur le site.

□ Evolution du nombre d'adhérents :

575 membres en 2006, dont 25 femmes, pour une moyenne d'âge de 57 ans.

Notre doyen est âgé de 96 ans.

Rapport financier (Anne-Marie Ferrier)

Anne-Marie FERRIER présente le compte d'exploitation détaillé de l'année 2006, dont les principaux points sont exposés dans le tableau affiché :

□ Résultat d'exploitation 2006:

+ 13 862€

Aérodrome de Sallanches

Une réunion s'est tenue entre la mairie de Sallanches et J.P. Comelieu président de l'aéroclub. Il n'y aura pas de fermeture du terrain en 2007. La décision est reportée en Juillet 2008 et dépendra du résultat des élections. Une journée portes ouvertes sera organisée au printemps prochain. Il est demandé aux membres de l'AFPM de participer en nombre.

APPM (Denis Jauvin) :

L'APPM compte 120 membres. En 2006, 10 qualifications montagne ont été délivrées.

Il est difficile de conserver le patrimoine des altisurfaces et d'en créer de nouvelles. En 2007,



Les éléphants de l'AFPM : Paul CHAMONT et Jean BERTHET



Denis JAUVIN APPM

deux altisurfaces, une sur roues et une sur skis, devraient voir le jour.

Denis JAUVIN rappelle que le maintien de notre espace de liberté nécessite un comportement responsable de la part de tous les pilotes de montagne.

En 2007, le rassemblement international des pilotes de montagne sera organisé à Luchon.

FFPLUM (Louis Collardeau)

Louis COLLARDEAU fait part d'un projet de mise en place, à l'échelon européen, d'une nouvelle classe d'avions légers pour les appareils de masse inférieure à 850 Kg baptisée ELA (European Light Aviation). Pour cette catégorie, les règles de maintenance seraient simplifiées et s'apparenteraient à l'actuel CNRA.

Il est rappelé que pour le classement en ULM, la masse maxi avec l'équipement parachute doit être inférieure à 472,5Kg. La DAC vient de s'équiper de balances électroniques et effectue des contrôles dans les hangars.

Le nombre de licenciés FFPLUM continue de progresser pour atteindre 11500 en 2006. Les pilotes effectuent 60 heures par an en moyenne. Cette pratique assidue renforce le niveau de sécurité. 15 instructeurs ont bénéficié de la formation au label montagne, dont 5 dans les Pyrénées.

Pour obtenir ce label, les instructeurs ULM doivent demander un dossier à la FFPLUM.

Louis COLLARDEAU remet en séance le chèque de subvention accordée par la FFPLUM.

EMP (Robert Barrier)

L'EMP, fondée en 1991 sous forme d'une amicale, regroupe les associations nationales de plusieurs pays : Italie, Suisse, Espagne, Luxembourg, Autriche et France. En 2003, elle adopte le régime de Fédération Européenne.

La langue officielle est le français. Cependant, en 2005, afin de faciliter les échanges, un « Groupe Alémanique » a été créé. Il rassemble l'Allemagne, l'Autriche et une partie de la Suisse.

En 2007, la Présidence a été confiée à Marlies CAMPI. Robert BARRIER devient vice président.

La répartition des adhérents s'établit comme suit :

- Autriche : 35
- Allemagne : 23

- Espagne : 50
- Italie : 190
- Luxembourg : 40
- Suisse : 130
- France : 580

L'Espagne, l'Autriche, l'Allemagne et le Luxembourg ne possèdent pas de réglementation vol montagne.

En Autriche, l'ouverture d'une altisurface est possible mais pour une durée limitée.

Il n'existe pas de formation au vol montagne en dehors de la Suisse et de la France. Le rôle de la France est donc particulièrement important pour la promotion et la prise en considération de notre activité au niveau européen (AES).

Robert BARRIER lance un appel aux volontaires pour assurer la promotion de l'aviation de montagne au niveau européen.



JP EBRARD Web master

Louis COLLARDEAU FPLUM

Les objectifs 2007 (Noël Genet)

☐ Travaux :

- Val Thorens :

Des travaux d'aménagement sont prévus avec le concours de la municipalité pour l'utilisation sur roues

- Manches à air :

Une commande est lancée avec impression du sigle AFPM

☐ Anniversaire du posé d'Henri GIRAUD sur le Mont Aiguille

Pour le cinquantième anniversaire de l'événement, une ascension du Mont Aiguille par la voie normale est prévue le Dimanche 26 Août 2007. Elle s'effectuera avec un guide par groupe de 4 personnes.

Pour les modalités d'organisation, contacter :

B. DUBREUIL (06 87 04 94 95)

36 Le Jardin des Alpilles
13430 EYGUIERES

☐ Tour de France aériens des jeunes pilotes (Eric SAVATERO)

Le Tour de France aérien partira cette année de l'aéroport de Grenoble Saint Geoirs le mercredi 18 Juillet. A cette occasion, une



Xavier MANIGUET et Marcel COLLOT

découverte du vol montagne organisée en partenariat entre la FFA et l'AFPM, sera proposée aux participants. Le 17 Juillet, une conférence organisée par l'AFPM présentera l'historique du vol en montagne et les différentes facettes de cette activité.

Le lendemain, par groupe de deux accompagnés d'un instructeur montagne, les jeunes pilotes effectueront un vol avec un posé sur l'altiport de l'Alpe d'Huez à bord d'un Jodel « Mousquetaire ». 10 avions « Mousquetaire » seront mis à disposition par des aéroclubs affiliés à la FFA.

Eric SAVATTERO précise que le Tour de France n'est pas axé uniquement sur l'aspect compétition. Les organisateurs souhaitent utiliser cette manifestation pour transmettre des valeurs techniques et humaines.



M Eric Zavattero

□ Rassemblement de pentecôte :

Organisé par l'APPAM, il aura lieu à Luçon.

□ Informations relatives aux terrains fermés :

Un projet est à l'étude pour faire figurer les notams de fermeture sur le site du SIA, avec un lien dédié aux altisurfaces et aux altiports.

Un affichage plus voyant sera mis en place sur le site AFPM.

□ Groupe Yahoo :

Les propos tenus dans le forum sont parfois polémiques et empreints d'animosité et d'agressivité.

Noël GENET demande de faire preuve de modération et de respecter les règles de déontologie lors de l'utilisation du forum.

□ Environnement (Henri BALAS)

Les nuisances sonores représentent un faible pourcentage des atteintes à l'environnement. Le CRA 22 souhaite mettre en place un responsable environnement par aéroclub.

Il est recommandé que tous les avions école soient équipés d'un

silencieux. Les subventions de la DIREN sont très difficiles à obtenir.

Cependant, sur présentation des factures, la FFA verse une subvention de 750 euros et le CRA 22 de 300 euros.

□ Consommation d'alcool lors des rassemblements :

Des progrès restent encore à faire.

□ Altisurface du Semnoz :

La DGAC a émis un dossier défavorable à l'ouverture pour présence d'un dévers important.

Fin de l'assemblée générale :

L'assemblée donne son quitus à l'unanimité aux rapports moral et financier.

Election au Conseil d'Administration

7 membres sont sortants :

- Pierre BON, Anne-Marie FERRIER,
- Frédéric CHAPUIS, Gérard FERRIER,
- Jean-Alex PELLEGRIN, Jean Pierre TRIQUES.
- Daniel AGNOUX,

Sont réélus à l'unanimité.

- Pierre BON, Anne-Marie FERRIER,
- Frédéric CHAPUIS, Gérard FERRIER,
- Jean-Alex PELLEGRIN, Jean Pierre TRIQUES.
- Pierre QUINKAL.

Le Président

Le Secrétaire



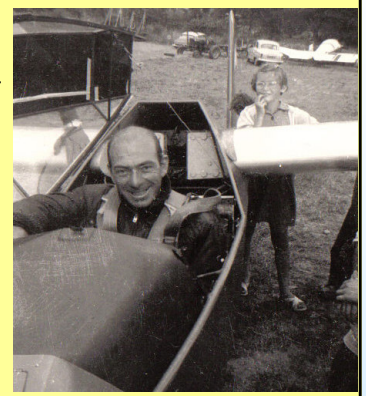
Les amis de l'OFAC suisse



André MERLIER

AUBENASSON

Le terrain d'Aubenasson est bien connu des pilotes de montagne, c'est là que Yvan et ToTo De Chivré propriétaires, animent l'association de vol à voile de Rochecourbe. ToTo De Chivré s'est envolé début juillet de son terrain. Ses obsèques ont eu lieu le 7 février dans l'église de Saillans. Il y avait beaucoup de monde, des vélivoles et surtout des gens du pays car les De Chivré sont enracinés là depuis plusieurs générations. Son père Robert était très connu, il s'engagea dans les Hussards, la cavalerie puis l'aviation. Il fut le plus jeune officier décoré de la légion d'honneur à 30 ans en 1914. Retraité lieutenant colonel en 1940. Lors des événements du Vercors en 1944 il se porta volontaire avec le curé de la chapelle en Vercors comme otage afin de protéger la population civile. Il sera emprisonné par les allemands à Grenoble. Yvan continue l'activité aux commandes du remorqueur, toute la famille à l'accueil des tables et chambres d'hôtes.



Carte de membre



Avec ce bulletin, votre carte de membre 2007

Mont Aiguille

Vous pouvez chercher sur Internet les sites concernant le mont aiguille.

Vous avez un petit aperçu de ce qui nous attend le 26 Août sur le site : <http://montaiguille.tetras.org>

Résumé de la réunion du 13 novembre 2006 de la Commission aviation légère du CSM.

Le Conseil Supérieur de la Météorologie (CSM) dont le président est le ministre chargé de la météorologie, est l'organe de concertation, institué au niveau national, entre la direction de Météo-France et ses interlocuteurs ou utilisateurs publics ou privés.

En préambule de la réunion, le nouveau secrétaire permanent du CSM, se présente aux membres de la commission. Il rappelle le rôle essentiel du CSM en tant qu'organe d'écoute des clients institutionnels de Météo France. En effet, Météo France est un établissement essentiellement composé d'experts et il est très important pour Météo France de disposer d'un regard extérieur et continu sur ses activités. La direction de Météo France a donné un signe fort en ce sens dans la mesure où le secrétaire permanent du CSM siègera au Conseil d'Administration de l'établissement.

1. Présentation des activités de la Fédération Française Aéronautique (FFA)

La FFA a été créée en novembre 1929 à PARIS. Elle est très rapidement devenue l'organisme que l'on connaît aujourd'hui et est le principal interlocuteur des pouvoirs publics pour tout ce qui touche à l'aviation légère. Les principales missions de la FFA sont de conseiller et défendre les 600 aéro-clubs (2 200 avions et 645 000 heures de vol), de faciliter la formation (47 000 pilotes, 2 200 instructeurs) des pilotes et d'organiser les activités et épreuves sportives aéronautiques (ex: Tour Aérien des Jeunes Pilotes).

Points à noter:

- Il y a un très important renouvellement d'une année sur l'autre avec une perte de 9000 pilotes et l'accueil de 7000 personnes par an.
- La mauvaise analyse des conditions météorologiques apparaît comme étant le 1er facteur aggravant dans les études du BEA. Pour autant, compte tenu de l'état de l'art météorologique actuel, la production des données météorologiques adéquates (SIGMET, METAR, TAF, TEMSI) et les outils de diffusion (Aéroweb@, Olivia, Aérofax ...) sont là. La faible expérience moyenne de nos pilotes renforce l'oubli de

l'enseignement théorique en météorologie. Les pilotes ont un besoin de formation continue et d'accompagnement en météorologie afin de se construire un comportement vis-à-vis des situations météorologiques. En particulier, les pilotes instructeurs disent que les pilotes de base éprouvent de grosses difficultés à corréler les messages et la réalité. Ce besoin s'inscrit dans la mise en oeuvre de la nouvelle licence du transport aérien qui fait une part belle à la gestion de la menace et qui est beaucoup plus axée sur la pratique (ex: mise en situation avec pilotage en basses visibilités).

2. Présentation du nouveau projet « PSAG »

3. Présentation du modèle ARÔME et de ses applications pour l'aviation légère

4. Suivi des actions de la commission :

4.1. Membres de la commission :

4.2. Analyse des nouveaux besoins de la FFVV

4.3. Aéroweb

4.4. Le serveur de données Aéroweb

4.5. Diffusion des OPMET par SMS

4.6. OLIVIA

4.7. Faisabilité par l'ENM de développer un CD ludique d'explication des nouveaux codes

4.8 Évaluation des GAFFO/GAFOR

5. Information sur la mise en conformité de Météo France avec les règlements du Ciel Unique Européen.

6. Réponses aux vœux 2006 et projets de vœux ultérieurs

7. Questions diverses

7.1. Proposition de la FFA pour un nouveau symbolisme de l'altitude sur la carte TEMSI

7.2. Prises en compte des nouveaux besoins sur la production WINTem France et Euroc.

Le développement des points 2 à 7 est disponible sur le site afpm.org

Jean TRICART

SUPER DEVOLUY

Chaque année, Superdévoluy est l'incontournable rassemblement sur skis des pilotes de montagne. Situé dans les alpes du sud, la plateforme en cours d'aménagement pour l'été était idéalement préparée. L'ASVM est fière d'organiser cette rencontre sur ce site exceptionnel. Tous les organisateurs ont fait un travail énorme et ce fut une réussite totale : La Mairie, Transmontagne, le VIä Pi, Noël Genet et l'ASVM. Cette année beaucoup d'avions venus de suisse, d'Allemagne, 24 au total plus 2 handicapés sans skis, posés à Gap, dont les équipages ont été récupérés par les mousquetaires de Megève et Miribel. Ce rendez vous avait été opportunément déplacé du samedi au dimanche à cause d'un vent violent. Malgré une bourrasque passagère venu du nord-est en début d'après midi, tous les avions ont pu partir et tester au décollage l'efficacité de leurs carres au vent de travers. Le repas était donc offert gracieusement par les 4 organisateurs. Un grand merci au maire M JM BERNARD, à Transmontagne MM J PILLA et GROSSET, au restaurant le VIP Valérie et Michel, à N GENET et son équipe.



M JM BERNARD, maire de St Etienne en Dévoluy



Michel le patron du restaurant, aux manettes du fourneau et de la moto-neige



MM J PILLA et J GROSSET de Transmontagne

SUPER DEVOLUY (suite)



Peter KYNSEY venu d'Angleterre mais en vacances à Miribel, discute avec Nicolas et Xavier.



Le taxi du restaurant fait la navette entre la plateforme et la terrasse.

ASPECTS ORL DU VIEILLISSEMENT DU PILOTE.

Dr J.G. MOUCHARD, CEMPN TOULOUSE BLAGNAC

L'oto-rhino-laryngologie est une spécialité importante en Médecine Aéronautique. C'est pourquoi les arrêtés du 2 décembre 88 et du 2 octobre 92 qui définissent les normes d'aptitude physique et mentale du personnel navigant de l'aviation civile consacrent un chapitre aux normes ORL pour les classes I aussi bien que pour les classes II.

En effet, les organes concernés par cette spécialité représentent, à côté de la vision, une source d'information essentielle en aéronautique. Cependant, l'âge dégrade les fonctions sensorielles et les performances du pilote. On sait maintenant que chaque fonction possède sa vitesse de déclin caractéristique et que l'homme vieillit « en pièces détachées ». Ainsi, le vieillissement de l'oreille est un phénomène normal qui apparaît précocement: c'est la presbycusie. Elle altère les communications verbales entre les pilotes et les contrôleurs ou entre les pilotes eux-mêmes et dégrade la sécurité des communications. Elle affecte aussi la détection des bruits anormaux au cours du vol et réduit la fonction d'alerte de l'audition.

Le vieillissement du vestibule peut parfois être responsable de vertiges paroxystiques qui sont quelquefois responsables de désorientation à l'origine d'accidents majeurs.

La presbycusie clinique

La presbycusie évolue en 2 stades:

- Le premier est une hypoacusie légère, limitée à l'atteinte des aigus, ignorée ou niée par le sujet.
- Le second entraîne une gêne sociale, plus marquée que ne l'indique l'audiogramme : la discrimination est abaissée.

a) Signes fonctionnels:

Ils débutent vers 40 ans et s'affirment à la décade suivante avec une triade:

- Bourdonnements d'oreille peu importants, peu gênants, surtout perçus dans le silence ou la nuit. Ils sont de timbre aigu, inconsistants, et disparaissent avec la progression de la surdité.
- Mauvaise perception des aigus: montre, sonnettes, téléphone, oiseaux, voix féminines.
- Gêne dans le bruit: les conversations à plusieurs sont pénibles, surtout en ambiance sonore élevée : c'est le signe de la « cocktail party ». Les repas familiaux sont redoutés, ainsi que le téléphone. Le retentissement psychique apparaît alors avec tendance à l'isolement, troubles de l'humeur puis troubles du comportement.

b) Signes physiques:

La clinique est pauvre:

L'acoumètrie au diapason montre une diminution de la durée de l'audition des aigus et la voix chuchotée est mal perçue.

Le diagnostic repose sur l'audiométrie : il est important de rappeler la différence entre

- L'audiométrie tonale liminaire: c'est la méthode la plus répandue. Elle utilise un audiomètre, générateur de sons purs, émis à des intensités définies. Elle se pratique en chambre insonore avec des écouteurs. Les tests déterminent la limite entre les signaux sonores perçus et non perçus. Le sujet doit concentrer son attention pour détecter l'apparition du signal sonore. Ces tests sont loin de la réalité de l'audition dans la vie courante. L'audiométrie tonale permet de mesurer la perte auditive ; elle a une finalité essentiellement

diagnostique.

- L'audiométrie vocale: elle est basée sur la compréhension et la répétition des mots. Les tests utilisent des mots calibrés ou phonétiquement équilibrés. Ils peuvent être pratiqués dans le silence ou dans des environnements définis tels qu'un bruit de cockpit par exemple. Ils déterminent les capacités de discrimination de l'oreille en fonction de l'intensité incidente et donc de l'intensité à laquelle la compréhension est maximale. Ils définissent l'audition sociale. Dans la presbycusie pure l'audiogramme montre:

- En tonale: des courbes qui plongent vers les aigus, en pente de ski, avec une atteinte symétrique des deux coté et des épreuves supraliminaires non spécifiques.
- En vocale : les déficits d'intelligibilité sont nets et parfois très marqués. Les seuils d'intelligibilité indiquent des déficits bien supérieurs à ceux obtenus en audiométrie tonale. Les courbes peuvent prendre un aspect en cloche, révélant, au delà d'une certaine intensité, une distorsion du message.

L'étude psycho-acoustique de la compréhension de la parole chez la personne âgée montre que dans le silence les performances sont pratiquement superposables à celles de sujets jeunes présentant des pertes similaires en tonale. Les difficultés sont bien plus grandes pour suivre une conversation en présence de plusieurs locuteurs ou de façon plus générale dans un environnement bruyant. C'est le syndrome de la «Cocktail Party ».

Il a été montré que la suppléance mentale, basée sur le contexte de la phrase, est beaucoup moins efficace chez la personne âgée. La compréhension globale de la parole en milieu bruyant, bavardage, bruit de fond, semble plus affectée par la perte de sensibilité d'origine périphérique, tandis que l'aptitude à lever des ambiguïtés par la localisation de la source sonore et le traitement linguistique dépendent plus de l'âge que de la perte auditive.

En réalité, plusieurs déficiences peuvent s'ajouter les unes aux autres pour accentuer les difficultés de compréhension de la personne âgée dans la vie de tous les jours

- moindre sensibilité auditive,
- plus grande dépendance à l'égard du contexte sémantique permettant à la suppléance mentale d'opérer,
- plus grande vulnérabilité face aux situations de communication qui demandent un effort de mémorisation.

- Aggravation du déficit par un traumatisme sonore professionnel insidieusement installé.

Traitement

Le traitement médical est illusoire. Il repose sur les soutiens cochléaires qui peuvent retarder l'évolution.

Les aides auditives ont fait d'énormes progrès tant sur le plan de leur technologie que sur celui de leur taille. Cependant, elles ont été peu considérées dans les milieux aéronautiques. En effet, en comparaison avec les optiques correctrices, les aides auditives sont bien plus complexes et les risques de panne ou de mauvais fonctionnement sont toujours possibles et redoutés. Mais chaque fois qu'un pilote peut être amélioré par le port d'un appareil cela doit être considéré comme un bénéfice pour la sécurité aérienne. Encore faut-il que l'adaptation de l'aide auditive puisse être réalisée par un audioprothésiste qualifié et que le bénéfice sur l'intelligibilité puisse être prouvé dans un milieu sonore équivalent à celui d'un cockpit. Dans ce cas, l'aide auditive devrait pouvoir être acceptée dans les mêmes conditions que les verres correcteurs, avec emport des piles de rechange en cabine.

Le 30 juillet 1921 Durafour pose son avion au dôme du Goûter

Durafour : "Le relief du Mont-Blanc que vous trouvez à l'Université de Genève me fut de la plus haute utilité et le fils Vallot me fournit des renseignements indispensables car je dois vous dire que je ne suis pas alpiniste et que je ne suis jamais monté au Mont-Blanc. Je crois d'ailleurs que si j'en avais fait l'ascension, l'idée d'une telle entreprise ne me serait même pas venue ! Mais ma décision fut prise : j'atterrirai en planant au-dessus des Grands Mulets, sous la cabane Vallot." Il va ensuite régler toutes les formalités officielles. Le lieu d'atterrissage étant choisi, les dispositifs de signalisation définis, une équipe sera aussi sur place sur le Mont-Blanc. P. du Bochet, aidé d'amis dont **Emile Gos**, photographe et poète de la montagne, le journaliste **Philippe Latour**, sont partis sur les nêvés du Dôme du Goûter à 4.327m pour préparer le repérage et le balisage d'une petite zone d'atterrissage. Elle est équipée d'un poste de signaux optiques qui communiquera avec Chamonix puis, par relais téléphonique, avec Genève.

La 1^{re} tentative aérienne est faite le mardi **20 septembre 1920**. Décollant de Saint-Georges. Durafour emporte du Bochet en passant. Comme le décollage depuis le Dôme s'annonce plus difficile que l'atterrissage, le passager emmène tout un équipement d'alpiniste pour le cas où il devrait redescendre à pied, allégeant ainsi l'appareil en vue de son départ face au vide. Sur le Dôme, attendent plusieurs hommes dont le Français **Henri Brégeault** du Club Alpin (CAF) et le **Dr Thomas**. Mais avec ses 80cv, le Caudron G3 plafonnent à 4.000m et ne peut atteindre le col du Dôme. Ils font 3 tentatives sans succès et sont contraints à l'abandon et à rentrer. Toute la journée des cameramen attendront cet avion sur le Dôme. Déçus, ils en seront pour leurs frais et leurs fatigues. L'éditorial du célèbre journal "L'Auto" du 14 octobre dira : "Cette tentative ne servira qu'à déranger une équipe de guides à la recherche du malheureux aviateur." Mais Durafour, n'a pas dit son dernier mot, avec sa ténacité et son cran habituel, il prépare un 2^e essai.

Durafour : "Je décide donc de recommencer, tout seul cette fois afin de diminuer le poids, mais comme la saison est déjà fort avancée, il me faut remettre mon projet à l'été suivant. L'organisation du second raid, pour être plus minutieuse, n'en est pas moins très silencieuse car je préfère, en cas d'échec, que l'affaire passe inaperçue !" En **1921** Durafour gonfle son moteur Gnôme et Rhône. L'ancien pilote de guerre se rend auprès de **René Caudron** pour qui il avait réceptionné tant d'avions et le lui demande : c'est d'accord ! On remplace le moteur de 80cv par un moteur rotatif 9 cylindres de 120cv. "J'avais maintenant un avion, mais aucune no-

tion de montagne !" **René Vidart**, l'aviateur de Divonne, dont Durafour fut le mécanicien en 1910, lui offre une nouvelle hélice, un modèle Chauvière "intégrale", plus allongée, adaptée aux vols à haute altitude (1.300 t/min). Durafour la montera lui-même.

Durafour : "Le 20 juillet le temps paraît calme. J'organise mon raid. Et 10 jours plus tard, je décide de tenter l'impossible." Le vendredi 29 juillet, à Chamonix toutes les dispositions sont prises. **Hermann Dutoit**, député genevois, doit indiquer l'emplacement d'atterrissage au retour du Dôme, est secondé par **Eugène Trollux** envoyé spécial de la Tribune de Genève. Une colonne de montagnards monte aussi, en parallèle et à pied, vers le refuge Vallot, dans le massif du Mont-Blanc. Partie du pavillon de Bellevue, elle grimpe à la Tête-rousse, la cabane du Goûter étant inhabitable. Ses buts : préparer une piste d'atterrissage, prévenir Chamonix par signaux optiques des conditions atmosphériques de façon à prévenir Lausanne d'où décolle Durafour et, bien sûr, pour accueillir



l'aviateur à son arrivée, l'aider à repartir et immortaliser l'exploit. Hélas, parmi eux, un unique cinéaste est venu en vêtements d'été, qui retarde tout le monde et doit abandonner le groupe. Les autres alpinistes sont l'avocat **Marcel Brunet** du Conseil administratif de la ville et président de la Fédération montagnarde, **Louis Casai** futur président du Conseil d'Etat, **Eugène Henssler**, **Camille Comte** et **Georges Werron** qui agitera un grand drapeau à croix blanche pour guider le pilote.

Ils quitteront le refuge le samedi 30 à 3h du matin afin d'être à temps pour l'arrivée de Durafour. Mais ils resteront bloqués à la Tête Rousse par une tempête qui s'est déclenchée la veille. Ils seront encore dans les séracs quand le Caudron se fait entendre et devront forcer le pas ! Depuis leur position, ils verront l'avion foncer directement sur le Mont-Blanc, disparaître derrière les der-

niers séracs du Dôme, puis plus rien ! Que s'est-il passé, que vont-ils trouver ?

Durafour, 3.000h de vol, est présent à 5h du matin avec son mécano et **Péthoud**, directeur de l'aérodrome de La Blécherette (Lausanne). Contrôles d'usage (magnéto Lavalette, bougies Oleo, huile Castrol), 35L d'essence, des gestes précis et sûrs, une poignée de main à chacun, puis il embarque à bord du G3, décollant à 6h10 vers Thonon-les-Bains : *"Le 30 juillet 1921, la matinée s'annonçant belle et calme, je monte dans mon avion sans attendre les indications téléphoniques qu'on doit me transmettre de Chamonix et, je m'efforce de prendre de l'altitude, ce qui n'est pas chose facile jusqu'à 1.000m. Je suis parti de Lausanne avec le ferme espoir de me "poser" et je veux réussir."* Le téléphone de Chamonix viendra peu après l'envol et Pethoud annoncera le départ de l'aviateur genevois. A Thonon, Durafour oblique légèrement pour prendre de la hauteur et met le cap sur le massif convoité. *"Au-dessus du lac d'Anterne, j'aperçois un avion posé. Qui est-ce ? C'était simplement le zinc de mon ami Nappez qui survolait le Mont-Blanc en hydravion. Victime d'une panne, il a dû amerrir sur le lac..."*

"Ca gaze, la carburation est bonne. En 15' grâce à mon hélice, je suis à 3.000m. Quelques minutes plus tard je regarde mon altimètre. Il marque 5.300m. Il est 6h38'. En 28' j'ai atteint l'altitude nécessaire. Me trouvant face au Mont-Banc, je commence à couper les gaz et à regarder l'endroit de mon atterrissage. Mieux vaut prendre du large afin d'éviter d'être plaqué contre une paroi par un remous inattendu. A 7h10 je double 2 fois le sommet tant convoité. Puis après quelques secondes je me rabats, mais un violent remous secoue mon Caudron et me jette vers une crevasse prête à m'engloutir. Le plus mauvais moment de toute ma carrière d'aviateur !" dira-t-il plus tard. Il redresse son appareil "L'appareil reprend son équilibre à temps et je viens me poser sur le dôme du Mont-Blanc, au milieu d'un champ de neige, sans plus de secousse que sur un aérodrome, et ceci sans patins ni crampons !"

Il a cherché à découvrir le terrain balisé et sa banderole rouge, sans le trouver. Boucle serrée au-dessus de la vallée d'Arve, un passage encore sur le col du Dôme, une crevasse bien connue des alpinistes qui borde la forte pente du col et l'aviateur redresse. Mais où se poser ? Que va-t-il trouver : de la neige fraîche ou de la neige dure ? L'orage s'est-il abattu à cet endroit durant la nuit ? Mais ayant reconnu le lieu prévu, il décide malgré tout d'y atterrir, ignorant bien sûr, le sort de ses amis alpinistes. Il vire au-dessus du grand Plateau sous la cabane Vallot et prend son terrain dans le sens nord-est-sud-ouest, évite habilement une énorme crevasse, moteur au ralenti, entre doucement en contact avec la neige

glacée et roule sans heurt sur ce terrain moelleux. Les pneus s'enfoncent dans la neige dure, un léger froufrou ! L'avion est freiné par le sol montant en pente douce jusqu'à la paroi dominant le glacier de Miage italien. Il se pose à 7h15' et "anneige" d'une manière impeccable à son 1^{er} essai. L'avion s'immobilise, Victoire ! C'est la technique qu'utiliseront tous les pilotes de montagne dans 33 ans. *"C'est ainsi que je prends contact avec cette neige, heureux d'être arrivé sur le sommet du fameux Dôme du Mont-Blanc. Je ne sais si la difficulté que je prévoyais a rendu mon atterrissage particulièrement réussi. Un vrai atterrissage de concours !"* Mais sur une telle pente, un danger menace : la glissade. Le Caudron est instable et il est perché sur de hautes roues. Le moteur est tenu en marche, reste chaud et tient l'avion dans la pente.

Le G3 est à 4.331m d'altitude, sur la grande arête occidentale du Mont-Blanc, à 470m du sommet, dans une dépression nommée Col du Dôme, entre le Dôme du Goûter (4.303m) et le rocher, à 200m, sur lequel sont construits l'observatoire Vallot et le refuge des Boucs (4.362m). Le pilote est seul dans ce désert de glace, seul à prendre tous les risques. Au-dessus : des séracs, au-dessous : des crevasses où des dizaines d'avions pourraient s'engouffrer. S'il n'avait pas aperçu des hommes au loin, qu'il a pris pour ses amis genevois, il ne se serait pas posé, le raid aurait été reporté.

[Jean-Claude Cailliez](#)



On notera les roues et l'absence de skis sur ce frêle biplan.

LES PYRENEES



Rassemblement de LUCHON en 1977. A 30 ans d'intervalle, les Pyrénéens organisent pour Pentecôte le grand rendez vous international des pilotes de montagne. A ne pas manquer.

Avec la



et



Le Tour Aérien des Jeunes Pilotes 2007 prend l'air en montagne !

