

# MONT AIGUILLE 1957-2007

Le 26 Aout 2007

50 ème Anniversaire du 1er atterrissage de H GIRAUD

## PILOTES DE MONTAGNE

BULLETIN n°69 septembre 2007 Association Française des pilotes de montagne





# Le Mot du Président

## Le Mot du Président



J'apprécie à sa juste valeur l'occasion offerte par la FFA de participer au Tour Aérien des jeunes pilotes le 18 juillet 2007 à Grenoble Saint Geoires.

La formule concoctée par le commissaire Général du TAJP Eric Savattero et l'AFPM se voulait être une journée découverte du vol montagne pour les 45 jeunes pilotes du tour aérien.

Réussite totale, le temps nous a permis de faire des rotations Saint Geoires Huez et retour avec la participation des aéroclubs affiliés FFA et leurs mousquetaires, sans oublier les instructeurs.

### Aéroclubs

Annemasse, Savoie, Dauphiné, Meribel, SEFA

### Instructeurs et responsables du parking à Huez

Mrs, Merloz, Vallier, Agnoux, Bomel, Gerard, Tuscher, Hubert, Mazura, Lamblin, Balas, Le Hen, Genet.

Couverture : Le Mont Aiguille  
l'après midi (face ouest nord ouest)

J'ajouterai une mention particulière à Daniel Agnoux pour la présentation remarquable de l'historique et des règles théoriques de notre vol montagne.

C'est à l'occasion d'événements comme celui-ci que les liens de confiance et d'amitié entre la FFA et l'AFPM se tissent.

La médiatisation autour de cette journée, FR3, M6, I télévision, TF1, RMC et la presse régionale contribue à faire connaître notre sport de façon positive.

L'été est terminé, 3 altisurfaces sur roues ont vu le jour.

Le Bez près de Langogne

La Tovièrè près de Val d'Isère

Superdevoluy, du soleil à l'horizon.....

Bons vols à tous, l'automne sur notre montagne est splendide.

N Genet

Retrouvez les commentaires et photos du TAJP sur le site de la FFA.





## Programme des rassemblements 2007

6 octobre

Montmeilleur

Privé

04 92 62 60 75 N GENET

### Nouvelles brèves

#### EMP

Nos amis autrichiens préparent un "fly-in" dans la région de Kärnten, 5- 7 Octobre, avec des atterrissages sur des pistes de montagne aménagés pour l'occasion dans la mine à ciel ouvert de Erzberg et à Gai.

Après l'expérience du rassemblement international en 2006, je suis sûre que le programme de ce fly-in en Autriche vous plaira. Plus d'infos en français, anglais et allemand sous :

[www.erzberg-flyin.at](http://www.erzberg-flyin.at) <<http://www.erzberg-flyin.at/>>.

Marlies Campi EMP Présidente.

#### Sallanches 2007

Sallanches 10 juin: une réussite.

Rassemblement de soutien contre la fermeture de cette aérodrome. Merci à tous.

JP Comélieau.

Photos des "4 mousquetaires du Versoud", les premiers arrivés à Sallanches avec les maillots du club de Sallanches remis à cette occasion. De gauche à droite vue de face; Luc Bouvier, Ch. Croibier-Muscat, Jean Philippe Neel et Rémi Le Hen.



# LE MONT AIGUILLE

Le Mont-Aiguille n'est pas un site d'escalade à la mode actuelle ; au contraire, c'est le type même du terrain d'aventure tel que l'aimaient les grimpeurs-alpinistes des années trente à soixante. En d'autres termes, on n'y pratique pas ou peu « l'escalade » mais plutôt « l'alpinisme rocheux ».

La face la plus accueillante est la face nord ouest, moins raide. On y trouve entre autres la Voie Normale, PD+ ou AD-, avec quelques passages de 4a un peu engagés. C'est une magnifique course (fissures, cheminées, dalles, traversées) pour faire découvrir l'alpinisme rocheux à des semi-débutants. Plusieurs autres voies ont été ouvertes et équipées à gauche de la voie normale (6a-6c, 200 m). Signalons enfin une voie équipée (mais dont le principe de l'équipement est critiqué), la Tour des Gémeaux, 5c, 150 m et qui est souvent parcourue.

Attention : à moins de désescalader la voie normale, la descente en rappel (le « rappel du Pin ») exige une corde de 90 mètres. Comme on ne voit pas l'arrivée du rappel qui se termine en fil d'araignée, une corde trop courte causera un accident mortel !





## En 1957, un avion se pose sur le Mont Aiguille.

Le 27 août 1957, Henri Giraud, spécialiste de pilotage en montagne formé par Hermann Geiger le pilote des glaciers, pose un petit Piper J 3 américain sur la prairie sommitale.

Henri Giraud avait commencé par escalader le Mont Aiguille par la voie normale.

Quelques jours plus tard 2 hélicoptères déposaient du matériel et des hommes pour aménager une piste sommaire de 90 mètres de long, 10 de large. Le même jour il effectuera 3 rotations successives avant de récidiver sur la neige en 1959, accumulant au total 53 atterrissages entre 1957 et 1975 sur le porte-avion Mont aiguille.



Passage des meules



Le grand Veymond



**Communication de Monsieur Jean-Louis RIVAIL membre de l'académie de Stanislas de Nancy.**  
**Antoine de Ville et la conquête du Mont Inaccessible.**

**A**ntoine de Ville, seigneur de Donjulien et de Beaupré, duc de Monte Sant'Angelo, n'est pas totalement inconnu en Lorraine, ce seigneur vosgien au courage exemplaire et à l'intrépidité sans faille est certainement plus célèbre dans les milieux de l'alpinisme que dans sa terre natale. En 1479, Antoine de Ville quitte le service du Duc de Lorraine pour celui du Roi de France, en qualité de conseiller et de chambellan, puis de capitaine du château de Montélimar et de Saou (près de Crest) .

A l'automne 1490, Charles VIII, qui séjournait alors à Lyon, décide d'entreprendre un pèlerinage à Embrun. Par ailleurs on sait que son père Louis XI qui, pendant sa jeunesse turbulente avait été prié de s'éloigner de la cour et d'aller s'occuper de près de sa province du Dauphiné, séjourna à Embrun et portait une dévotion toute particulière à N.-D. d'Embrun, à laquelle il fit plusieurs donations.

Tout porte à penser qu' Antoine de Ville faisait partie de l'escorte du roi au cours de ce voyage. Le 6 novembre le roi est à Grenoble et deux jours plus tard des documents attestent de sa présence à Embrun. C'est au cours de ce voyage qu'il découvre le « Mons Inaccessibilis » vraisemblablement le 7 novembre, et c'est probablement à cette occasion qu'il confie à Antoine de Ville la mission d'essayer de le gravir. On ne sait rien de l'itinéraire suivi, mais pour couvrir les 140 kms de routes de montagne en deux jours, il est vraisemblable que ce soit le chemin le plus direct qui ait été suivi. Il emprunte la rive droite du Drac, par N.D. de Commiers, la Mure et Gap. Cet itinéraire offre une vue superbe sur la chaîne du Vercors et, entre Monteynard et la Motte d'Aveillans, ce mont dit inaccessible, qu'à la suite d'Antoine de Ville on nomme maintenant le Mont Aiguille, apparaît en majesté sur l'horizon, comme une tour de 350 mètres de haut qui se dresse, superbe, au sommet d'un cône d'éboulis.

Il est fort probable que Charles VIII connaissait l'existence de cette montagne, on peut même imaginer qu'il avait hâte de la voir. Son père ne pouvait pas ne pas l'avoir observée au cours de ses déplacements dans le Haut Dauphiné. On a même écrit qu'il aimait à chasser l'ours et le sanglier en compagnie du seigneur de Ruthière, village situé au pied du Mont Aiguille. Mais on peut s'interroger sur les raisons qui ont conduit Charles VIII à commanditer cette ascension. L'hypothèse la plus souvent envisagée est celle d'un désir

orgueilleux d'un souverain de 20 ans, connu pour son caractère fantasque et présomptueux.

Les préparatifs de l'expédition dureront 20 mois, ce qui n'a rien d'exagéré si l'on considère que la reconnaissance des lieux a probablement exigé plusieurs voyages depuis Montélimar et que celle-ci n'a pu se faire qu'aux beaux jours, c'est à dire essentiellement au cours de l'été 1491. Il n'est pas certain qu'il existait un chemin menant au pied de la falaise et le choix d'un itinéraire possible n'a sûrement pas été chose aisée, car les flancs de la montagne se présentent partout comme un mur vertical de calcaire urgonien dont la hauteur varie, selon les endroits entre 200 et 350 mètres. Il y avait donc un double obstacle à surmonter, à la fois physique et psychologique pour un homme proche de la cinquantaine (A. Beau, qui ne cite pas ses sources, le fait naître vers 1445).

L'ascension eut lieu le 26 juin 1492. On sait qu' Antoine de Ville était accompagné de son laquais Guillaume Sauvage, de Sébastien de Carret, maître royal en théologie, prédicateur apostolique, de « l'escalleur du Roi », du nom de Reynaud, de Cathelin Servet, maître tailleur de pierres de l'église Sainte-Croix de Montélimar, de Pierre Arnaud, maître charpentier à Montélimar, de Jean Lobret, habitant de Die et de François de Bosco, son aumônier qui a cité ces noms dans son témoignage écrit. La présence de deux ecclésiastiques aux côtés de « gens de métier » a de quoi surprendre. Certes, on ne peut exclure que ces deux personnes étaient dotées d'un physique d'athlètes, mais une autre explication semble tout aussi plausible. Connaissant toutes les histoires horribles qui circulaient à propos de cette montagne, il n'est pas exclu qu' Antoine de Ville ait pensé qu'au cas où l'expédition viendrait à déranger quelque méchant démon, la présence de deux hommes de Dieu pourrait être d'une utilité certaine. Un bon chef doit penser à tout!

L'itinéraire suivi par Antoine de Ville et ses compagnons est inconnu. Toutes les recherches pour retrouver des traces des installations se sont révélées vaines, ce qui est compréhensible car la paroi de la montagne est sujette à de nombreux éboulements. Il est donc licite de penser qu'il pouvait exister, à l'époque, une voie d'accès peut-être un peu moins aérienne, ce qui pourrait expliquer le fait que des chamois aient pu escalader la montagne. Si l'on fait, au contraire, l'hypothèse que les éboulements n'ont pas modifié notablement la verticalité des parois, l'itinéraire le plus probable serait celui dit des « tubulaires », comportant des cheminées, dans lesquelles il serait assez aisé d'installer des échelles, et qui est utilisé de nos jours comme itinéraire de descente en rappel.

En ce qui concerne le coût de l'expédition, on trouve, au dos du certificat de l'huissier Lévy, deux indications intéressantes, l'une qui a été interprétée par G. Letonnelier comme représentant le total de ce qui a été versé, à savoir 1533 livres, 8 sous, 5 deniers et 1 tiers, ce qui ferait environ 13 000 euros, et une autre s'élevant à 575 livres, 19 sous et 6 deniers, qui serait ce qu'Antoine de Ville aurait reçu, le solde allant probablement à ses compagnons. Ces sommes n'ont rien de considérable si elles sont destinées à rembourser les frais engagés et récompenser le vainqueur et ses compagnons, mais l'attention a été attirée sur un détail de la lettre au Parlement de Grenoble, repris par François de Bosco dans son témoignage, qui fait état d'une longueur d'échelles d'une demie-lieue, ce qui représente environ 2 000 mètres. C'est beaucoup pour gravir une falaise qui fait, au plus, 350 mètres de haut ! On est donc tenté de faire l'hypothèse, à la suite de M. Renaudie, qu'Antoine de Ville aurait, par ailleurs, présenté au roi une note de frais quelque peu «gonflée», pratique qui aurait, déjà à l'époque, été en usage.

Ce 26 juin 1492, alors que Christophe Colomb se préparait pour son expédition vers le nouveau monde, doit-il être considéré comme la date de naissance de l'alpinisme ? Certains le contestent en rappelant qu'avant Antoine de Ville, d'autres avaient atteint des sommets

pour essayer d'observer le sommet du Mont Inaccessible voisin, ou Pétrarque, gravissant le Ventoux le 26 avril 1336, ou mieux, B. Rotario montant au sommet de Rochemelon, à 3538 mètres, en 1358. Mais dans tous ces cas, il ne s'agit que de tourisme pédestre sans la moindre escalade digne de ce nom». D'autres font débiter



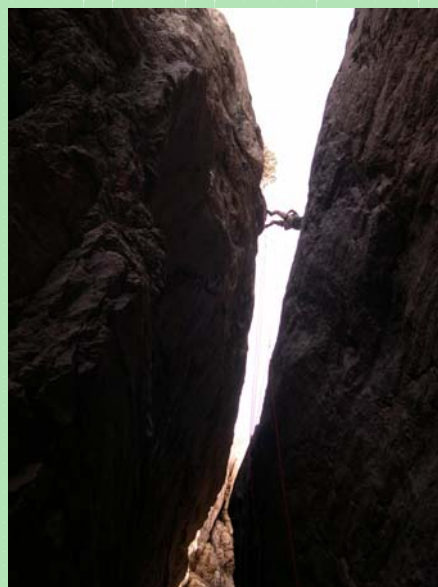
Gilles Esteller sonde la quantité d'air sous sa quille



Une fois accroché au piton, on peut se détendre.

plus hauts que le Mont Aiguille, qui culmine à 2087 mètres. On peut citer Gervais de Tilbury, qui gravit, en 1211, le Grand Veymond, point culminant du Vercors (2341 m), et ce, justement

l'histoire de l'alpinisme avec l'ascension du Mont Blanc arguant du fait qu'Antoine de Ville était en service commandé et qu'il s'agissait d'alpinisme obligatoire, ce qui lui ôterait tout caractère sportif. Mais M. Renaudie fait très justement remarquer que dans sa lettre au Parlement de Grenoble, Antoine de Ville emploie des termes qui correspondent plutôt à un souhait du souverain qu'à un



Le rappel final



ordre, et que même si cela était, l'exploit n'en serait pas moins grand. De fait, la majorité des spécialistes partagent le point de vue de Coolidge pour dire que la première ascension du Mont Aiguille est le véritable point de départ de l'alpinisme moderne. C'est en particulier l'avis, autorisé entre tous, du Club Alpin Français qui, en 1933, a apposé sur la paroi de la montagne une plaque de bronze, portant une inscription latine qui se traduit ainsi : «En MCDXCII Antoine de Ville, capitaine de Montélimar, inaugura l'alpinisme moderne en faisant, avec sept compagnons, sur l'ordre

du roi Charles VIII, la première ascension de cette montagne alors dite inaccessible». Il fallait, pour cela, un homme audacieux, courageux et ingénieux. Celui-ci vit le jour loin des hautes montagnes des Alpes, dans la Vêge profonde



Pascal Maudry et son fils Sylvain (8 ans)

On peut s'interroger sur les difficultés de l'escalade, pour laquelle une voie est aujourd'hui aménagée. Il ne faut pas oublier, qu'au sortir du Moyen Age et des attaques de châteaux, les militaires étaient très férus d'escalade ; il n'est qu'à faire des rapprochements avec le château cathare de Montségur et les monastères grecs des Météores,



JL Auban, (à droite) s'est posé sur skis avec son D112 au début des années 70. Jean Berthet (au centre) pilotait le piper lors du tournage de la vidéo quand Giraud se posait sur skis. (Voir le site)



Béatrice Dubreuil, vice présidente de l'aéro club Dassault Provence, organisatrice de l'ascension





Une partie des cordées AFPM au sommet

Cordée 1 :  
Gillet Etienne  
Dubreuil Béatrice  
Esteller Gilles  
Duarte Carlos

Cordée 2 :  
Maudry Pascal  
Maudry Sylvain  
Houms Patrick  
Lopat Edouard

Cordée 3 :  
Auban Françoise  
Fiat Dupeley Jeannine  
Ferrier Anne Marie  
Ferrier Gérard

Cordée 4 :  
Prudhon Anne  
Bervialle Christophe  
Bonfy Bernard  
Dumon Jean Paul

Autres Participants :  
Entiope Emmanuelle  
Ravet Pierre  
Berthet Pierrette  
Berthet Jean  
Auban Jean Louis  
Dupelley Duche  
Monique Quinkal  
Pierre Quinkal  
Joëlle Duthel  
Gilles Duthel

Autre Cordée :  
Eymar JP  
Soyer Claude



## St Claude



**Le 6 juillet**

La conviviale de Saint-Claude s'est tenue par une météo de carte postale, et une affluence remarquable : 50 couverts servis au repas de midi!

Blaise MORAND.

La bonne météo de samedi a permis à de nombreux pilotes de montagne de venir déguster les grillades et le succulent gratin aux cèpes; le club house était juste assez grand pour accueillir toutes les convives dans ce cadre magnifique des montagnes du Jura.

Bernard Lacroix

## Chez Duche



Chez Duche on se pose à la descente et on décolle à la montée, mais le parking est à côté de la terrasse.



La nouvelle hélice de son Jojo ULM est flexible et antichoc.



## Un système anticollision pour l'aviation générale

Le système TCAS est le standard industriel pour les avions commerciaux.

Le PCAS de la société Zacon, intègre la 4ème génération technologique depuis 1999. A travers ce système portable, installé en cabine, les avions équipés de transpondeurs sont détectés, leur éloignement est mesuré, leur altitude décodée.

1 En premier lieu, une interrogation est émise par un radar au sol ou une station TCAS. Le signal est émis sur 1030 MHz. Pour la station TCAS la portée est de 40 NM, elle peut atteindre 200 NM pour un radar.

2 Le transpondeur d'un avion quelconque situé dans la zone d'interrogation répond sur 1090 MHz avec son code (mode A) et son altitude (mode C). Les transpondeurs mode S répondent également sur cette fréquence ainsi que les avions militaires mais avec un protocole différent.

Le transpondeur de votre avion également, mais le récepteur ne le considère pas comme un intrus.

N'importe quel avion dans une zone de 6 NM est décodé par le récepteur (code, distance, altitude et angle de réception par rapport à la route ).

3 L'altitude de l'avion intrus est comparé à celle de votre avion sa distance et son azimuth sont mis en mémoire.

4 Le modèle XRX affiche la différence d'altitude, la distance ainsi que la position par rapport à votre avion. Il signale aussi la tendance au rapprochement ou à l'éloignement. Il possède 3 écrans et peut donc traiter 3 intrus en même temps.

Le modèle MRX affiche numériquement la distance de l'intrus le plus près et son écart d'altitude.

Le modèle XRX coûte 1795 \$

Le modèle MRX coûte 549 \$

Dernière nouveauté : si on dispose d'une liaison filaire ou bluetooth, certain GPS compatibles affichent la position de l'intrus sur leur l'écran.

Il existe un autre fabricant aux US qui propose le modèle Proalert R5 à 795\$



Modèle MRX



Modèle XRX

# L'avion électrique

## ULM PENDULAIRE ELECTRIQUE GRANDE PREMIERE MONDIALE

L'aérodrome d'Aspres est actuellement le siège et le centre d'expérimentation de l'association APAME, qui vient de réaliser une grande première mondiale en faisant voler le premier ULM à motorisation électrique. Le premier avion électrique au monde va voler courant novembre 2007.

Le 25 août 2007, l'ULM pendulaire "Electron Libre" équipé d'un



moteur électrique de 15 cv développé par l'APAME et ACV Aéro Service a réalisé un vol de 22 minutes en air calme à partir de l'aérodrome d'Aspres sur Buëch (05). C'est l'utilisation de nouvelles batteries Lithium - Polymère très performantes qui a rendu possible cette avancée technologique. Comme attendu, l'appareil est très silencieux. Désormais, le vol à bord d'un aéronef équipé d'une motorisation électrique est techniquement possible et abordable par tous.



Ce premier vol significatif marque le début de l'expérimentation et de la validation de nombreux paramètres.

Photos : Samy Dupland / Jean-Bernard Gache

Cet ULM de type "pendulaire" (aile delta équipée d'un chariot où s'installe le pilote) a été choisi pour faire ces premiers essais. Cette cellule permet un aménagement simple du groupe motopropulseur et facilite sa mise au point. Une fois bien validé, ce moteur va rapidement équiper d'autres appareils : motoplaneur, avion léger monoplace, ULM trois axes...

Aux Etats Unis le Sonex prévu avec un moteur électrique a été exposé cet été à OSKOSH, par ailleurs l'electraflyer est un ULM proposé à la vente. Il est équipé d'un moteur électrique de 18 hp de 12 kg avec une hélice à pas fixe et entraînement direct (3000 trs/mn)

|                        |        |         |
|------------------------|--------|---------|
| Prix :                 |        |         |
| Tricycle hélice fixe   | 39 kg  | 6700\$  |
| Pack batteries 5,6 kWh | 35 kg  | 7500\$  |
| Aile stratus           | 38 kg  | 4790\$  |
| Total                  | 112 kg | 18990\$ |

|                                              |       |        |
|----------------------------------------------|-------|--------|
| Options :                                    |       |        |
| Petit pack batteries Lithium polymère        | 15 kg | 3900\$ |
| Pack intermédiaire «                         | 19 kg | 4500\$ |
| Pack batteries 5,6 kWh                       | 35 kg | 7500\$ |
| Chargeur                                     | 2 kg  | 895 \$ |
| Hélice pliante en carbone                    |       | 495\$  |
| Réducteur avec hélice en carbone silencieuse |       | 1295\$ |

|                     |                          |
|---------------------|--------------------------|
| Traction max        | 63 daN hélice 53 inches, |
| Accouplement direct | 3000 tr/mn               |
| Traction max        | 71 daN hélice 63 inches, |
| Réducteur           | 1800 tr/mn               |



# Valberg

Le 8 septembre



Photo Marc Cecchetti

# Le Bez



Le 14 septembre l'AC Beaujolais et Aerosport Bron, au total 5 avions et 14 personnes à l'auberge du Bez



Le beau jojo lais



Le Bez en Ardèche, à 5-10 mn de Langogne

Le profil de la piste est parfait, encore quelques cailloux, l'herbe n'ayant pas trop poussée.

## Le Gerbier



L'herbe est coupée, mais pour se poser, il faudrait slalomer.

## ND des neiges





# Val d'Isère



## La Tovière



J. Pierre Sary, président de l'aéroclub de Val d'Isère

### Inauguration du nouveau terrain.

Les travaux ont consisté à ramener de la terre, à aplanir, élargir la piste et la plateforme, à semer du gazon. Grand merci des pilotes aux initiateurs pour ce travail magnifique.

photo de l'inauguration du 18 août  
de G. à Dr : Marlies, présidente de l'EMP, Noël Genet et Dominique Méreuze, président de la FFPLUM, coupent le ruban de la nouvelle piste. Il y avait 23 avions.

Noter la coupe du monde de skis début 2009

## Chamois

Après de La Tovière en suivant la vallée, on arrive à Chamois pour la traditionnelle fête du 15 août. Démonstration de parapentes. Peu d'avions en raison d'un temps nuageux et orageux. Visite de l'escadrille espagnole partant en vacances en Italie après une halte à Val d'Isère. On ne peut échapper à la polenta. Le 19 août



# Mayères St Roch



Robert Martinatto et sa femme assurent le gîte et le couvert le week end en demi saison



En septembre et plus tard à l'automne, une destination souvent propice à la détente, peu de vent, moins de turbulences, atmosphère calme et visibilité excellente. Robert Martinatto et sa femme nous accueillent les Week end. Fin août, malheureusement, notre ami Jean Jacques Trenel, après son passage sur le terrain, a eu un ennui mécanique et a été accidenté mortellement. Curieusement, la PAF a, sans raisons apparentes, un moment envisagé la fermeture du terrain pourtant ouvert depuis 1962. Pas encore né à cette époque, Robert a du faire appel à son père pour retrouver l'arrêté préfectoral d'ouverture. Ce terrain est très bien répertorié dans les publications du SIA.





# La Jasserie

Samedi 1er septembre



Les participants à St Chamond, avant le transport par voiture



Discours de bienvenue du responsable d'antenne.



En fin d'après midi, Michel Pia a pu se poser sous les nuages.



A Lyon, quand il y a du vent, pas de brouillard ni de pluie, à la Jasserie à 15 mn de vol, il y a les trois.

# Nantoux

**D**imanche 2 septembre à Nantoux, une excellente journée préparée par Jean Michelot que l'ont remercie vivement.

Une météo fort agréable (vent nul, ciel pommelé juste ce qu'il faut).

Une belle participation (18 avions, 2 ulm et une montgolfière) et surtout un accueil de prince de Jean Michelot et les siens, qui ont fait du rassemblement de Nantoux un authentique moment de bonheur et de convivialité sur ce beau terrain.

Blaise Morand.

Apéro et ses amuses bouche, assiette de charcuterie, le mouton grillé avec les patates du pays, le fromage assorti, la crème dessert, le café.

Boisson : POMMARD, BADOIT, EAU MINERALE  
repas gracieusement offert par notre ami MICHELOT...  
un repas AFPM des plus sympa !

Jean Pierre Royer



# Corlier

Le 30 juin

Toute l'équipe de bénévoles de Corlier tient à remercier l'ensemble des Pilotes Montagne qui ont participé à notre rassemblement.

41 équipages nous ont rendu visite ce samedi 30 juin qui fut agrémenté d'une météo parfaite.

Café-croissants sous un soleil radieux en ce 9 septembre.

22 équipages sont venus nous voir pour cette matinée très conviviale.

Encore merci à tous et à l'année prochaine. ( attention ! Rassemblement international à la pente-côte). Patrice Roux.





# Super Devoluy



Equipe du nord.

LE 23 JUIN c'était corvée de ramassage.

Le 15 septembre : Inauguration.



Prêt au décollage, on attends le dégagement des ramasseurs.



Noël Genet harangue les pilotes, leur signalant la présence de seaux sous la table. La taxe a été soigneusement étudiée : 1 seau de pierres ramassé par atterrissage, y compris pour P Bon.



Equipe du sud.



Chers pilotes de montagne,

Je dois vous informer que notre ami Rolf Herrmann nous a quitté à cause d'un accident fatal en motoplaneur dans les Alpes du Sud. Rolf était pilote de montagne, il volait avec un Piper PA-18 bleu avec de la pub de Breitling. Il avait participé aux AG de l'AFPM à Grenoble et aussi à quelques rassemblements.

Il était très actif et avait créé un groupe de pilotes de montagne en Allemagne - GMFA: German Mountain Flying Association - . C'est une grande perte, on va pas l'oublier.

Amicalement,

Marlies Campi  
Présidente  
European Mountain Pilots Federation



## Aspres sur Buëch

Le 14 septembre.

Il a été annoncé officiellement aujourd'hui que l'aérodrome d'Aspres sur Buëch allait être supprimé pour faire place à un champ de 50 ha de fours solaires destinés à générer de l'électricité. C'est une décision du propriétaire du sol, le Conseil Général des Hautes Alpes.

Si cette situation injuste et économiquement non viable vous révolte, venez nous soutenir par tous les moyens :

Par courrier : APAME aérodrome de Chevalet 05140 Aspres sur Buëch

Mail : [sauvons.aspres@apame.eu](mailto:sauvons.aspres@apame.eu)

Anne Lavrand  
Comité "Sauvons l'aérodrome d'Aspres"  
Tel : 04 92 57 99 40

## St Claude

N'étant plus conforme, le terrain de St Claude va fermer aux pilotes actuellement autorisés ( lâchés ou montagne). Il n'est autorisé actuellement, par notam, et jusqu'au 27 octobre, qu'aux avions basés. L'aéro club cherche une solution pour rouvrir la piste aux avions extérieurs.

