

CORLIER 2008

# PILOTES DE MONTAGNE

BULLETIN n°72 juin 2008 - Association Française des pilotes de montagne



# Le Mot du Président

## Le Mot du Président

Le mot du Président,

AH ! l'Europe !!!!

Nous ne pouvons plus concevoir notre avenir en dehors du contexte Européen, ceci est vrai pour la vie de tous les jours, mais aussi dans notre vie de « pilote de montagne ».

L'arrivée des nouvelles règles d'harmonisation modifie notre paysage aéronautique depuis quelques années.

A ce jour la réglementation Européenne avait laissé notre espace de liberté qu'est le « vol montagne » de côté

L'Europe nous prépare maintenant une réglementation propre.

Dommage , 2 ans  $\frac{1}{2}$  c'est le temps qu'il nous avait fallu pour modifier et faire appliquer la notre,

.....

A ce jour nous sommes déjà au deuxième projet, un groupe de travail étudie et propose, l'AFPM avec la FFA, la DGAC et l'EMP signalent nos désapprobations, nos remarques et font des demandes aux instances Européennes.

Nous discutons aussi avec nos amis Italiens.

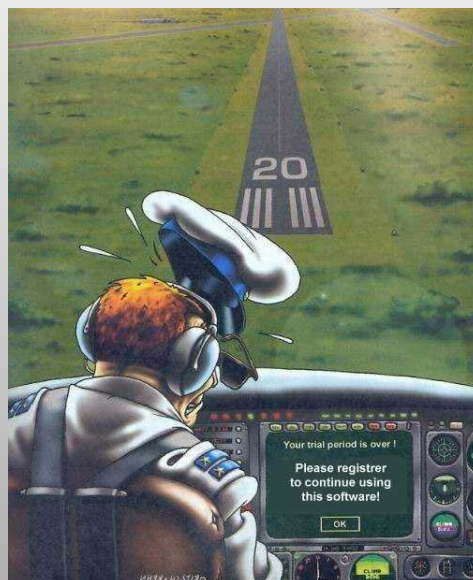
Ces réunions sont l'occasion de réaffirmer sans ambiguïté notre attachement à nos valeurs fondamentales, le vol en montagne doit rester accessible dans le respect de la liberté et la responsabilité de ses participants de ses dirigeants et de notre réglementation actuelle.

Toutes ces idées, ces principes intégrés depuis 2003,

nous devons les faire entendre clairement aux décideurs Européens, nous continuons de les défendre avec détermination.

Alors bons vols profitez en.....les politiques s'occupent de nous.....

N Genet



Si vous volez sur un avion glass cockpit, vérifiez que le logiciel est à jour.

En Couverture : Altiport Corlier Pentecôte 2008

Le bulletin : [gerard.ferrier@free.fr](mailto:gerard.ferrier@free.fr)  
Impression : [pao.vial@wanadoo.fr](mailto:pao.vial@wanadoo.fr)





## Programme des rassemblements 2008

### LE PROGRAMME PREVISIONNEL 2008

|               |                        |                 |                                 |               |
|---------------|------------------------|-----------------|---------------------------------|---------------|
| 5-6 juillet   | Corlier anniversaire   | Aéroclub        | 06 80 14 44 15                  | B LACROIX     |
| 20 juillet    | Huez                   | AC Dauphiné     |                                 |               |
| 2 août        | Faucon (26)            | ASVM (R)        | 04 75 27 22 40                  | JP BONNARD    |
| 2-3 août      | Courchevel             | Mairie          | Voir le site Office du Tourisme |               |
| 9 août        | Langogne               | Aéroclub        | 06 86 98 14 81                  | Urbain DELMAS |
| 15 août       | Val d'Isère la Tovièrè | AC Meribel      | 04 79 08 61 33                  |               |
| 23-24 août    | Verbier                |                 | 041 (0) 27 771 70 10            |               |
| 6-7 septembre | Venetie (Italie)       | EMP             | Voir le site                    |               |
| 13 septembre  | Valberg (06)           | ASVM (R)        | 04 92 62 60 75                  | N GENET       |
| 13 septembre  | Nantoux                | Privé           |                                 | J MICHELOT    |
| 27 septembre  | Sollières-Sardières    | Savoie Mt Blanc | 04 79 05 04 06                  | R TURBIL      |
| 4 octobre     | Montmeilleur           | Privé (R)       | 04 92 62 60 75                  | N GENET       |

® Report au lendemain dimanche

Vitrail à l'Alpe d'Huez. Voir en dernière page



Le glaçon est prêt à tomber .



---

**Conseil d'administration  
AFPM du 31 mai 2008  
Aérodrome de Saint Jean  
en Royan**

**Présents :** Noël Genet, Eric FIX, Anne-Marie Ferrier, Gérard Ferrier, Pierre Quinkal, Jean-Pierre Triquès, Fred Chapuis, Jean-Pierre Ebrard, Pierre Bon.

**Excusés :** Jean Tricart, Alex Pellegrin, Robert Barrier, Henri Balas

**Invités:** Josette et Claude Chaboud.

**Accueil :**

Noël Genet remercie les membres présents qui se sont déplacés malgré une météo incertaine.

**Fichier adhérents - Bulletin :** Gérard Ferrier

Noël Genet signale que 4 clubs des Alpes du sud ont cessé leur activité montagne, ceci pourrait faire perdre environ 20 inscriptions à l'ASVM, à suivre...

A ce jour l'AFPM compte 576 adhérents.

Le prochain bulletin est prévu en début d'été.

**Trésorerie :** Anne-Marie Ferrier

Les comptes sont bons, nous disposons de 53163 € ; il est décidé de consacrer 35000 € pour les travaux de Nossage.

**Site internet AFPM :** Jean-Pierre Ebrard

Gérard Ferrier propose une évolution du site, l'actuel site donne toute satisfaction. Jean-Pierre Ebrard et Gérard Ferrier se concertent cependant pour une éventuelle évolution. Il est admis par tous que ceci n'est pas une priorité.

**Altisurfaces ( ouvertures, travaux, dossiers de créations en cours ) :**

La Banne d'Ordanche, l'ouverture en altisurface est abandonnée pour le moment. Le maire est d'accord pour cette ouverture, mais un local veut en faire un terrain privé en passant outre. L'AFPM ne

participera pas à un tel projet.

Un certain nombre d'altisurfaces sont en mauvais état, Clamensanne, le Grand Terrus, Mens, Super Dévoluy; des travaux seront entrepris dès que possible.

Entrepierrées, suite à une pétition, les atterrissages sont strictement limités à 1 seul et sont notés. Le nouveau conseil municipal s'est prononcé à une large majorité pour l'altisurface.

**Pentecôte 2009 :**

Le rassemblement international de Pentecôte 2009 se déroulera à Raron ( *Suisse* )

Celui de 2010 pour le 40<sup>e</sup> anniversaire se déroulera à Gap, des contacts sont déjà pris avec les autorités locales et les usagers du terrain. Tous sont très favorables.

**C/R rassemblements :** Gérard Ferrier

Les rassemblements de Super Dévoluy, La Motte Chalancon et Corlier se sont tous très bien déroulés dans une excellente ambiance.

Noël Genet nous informe de la volonté des maires de Super Dévoluy et de Val d'Isère de se rapprocher. Une aide de l'AFPM est décidée pour emmener en avion le maire de Super Dévoluy au rassemblement de Val d'Isère le 15 août prochain.

**ACCIDENTS :** Noël Genet

Suite à divers accidents passés, des ingénieurs/ enquêteurs se prononcent pour la fermeture des altisurfaces concernées ! Une information montagne devrait être dispensé en partenariat avec le CNFA de Grenoble.

Ce dernier trimestre, 2 Mousquetaire sont impliqués dans des accidents sur neige, un troisième sur roue causant le décès de deux amis.

Un énième rappel à la prudence est fait, il en va de la pérennité de notre activité !

**REGLEMENTATION :** Noël Genet

Noël Genet suit en collaboration avec la FFA, l'EMP et Philippe Tossen notre représentant à l'EASA l'évolution en cours de la nou-

velle réglementation montagne.

Un nouveau projet est attendu fin mai et devrait être discuté deux fois au moins.

A l'AG de l'AIPM, Noël Genet a sensibilisé nos amis Italiens qui n'ont pas de représentant à l'EASA ; les français pourraient les représenter.

#### QUESTIONS DIVERSES :

Nous avons été contacté par Mr Bernier, chercheur au CNRS, afin de lui fournir toutes nos cartes d'altisurfaces en vue d'une recherche universitaire ; la finalité de cette demande ne nous paraissant pas claire, il est décidé de ne pas donner suite.

Le secrétaire

Eric FIX

# La Motte Chalancon

Le 3 mai 2008



Le Pic Nic de la Motte a toujours du succès sous la pinède



# CORLIER 2008



Caroline Roberger, venue des pyrénées pour rafler les coupes.

Ce week end de Pentecôte 10 11 et 12 mai où pour une fois la météo a été très convenable; il y avait 53 avions ou Ulm sur la plateforme, samedi vers midi, plus de 100 convives au repas, 85 dimanche midi, 55 le samedi soir au casino et idem à la soirée de gala, le dimanche soir.

Bernard LACROIX



Il y eu une petite radée dimanche après midi; le rallye surprise avait été bouclé en fin de matinée

# COUPE GEIGER

| AVION     | IMMAT    | RANG     |      |
|-----------|----------|----------|------|
| ROBERGER  | PHJN     | 1        | 0    |
| BRETON    | PJKG     | 2        | 0,5  |
| VIGNE     | BXTE     | 3        | 2    |
| JAUVIN    | GRTJ     | 3        | 2    |
| LANGLET   | PYET     | 5        | -1,5 |
| MATHON    | PYER     | 6        | 4    |
| JUNET     | PLJC     | 6        | 4    |
| BALAS     | PKFL     | 8        | -3   |
| HERMABESS | BKSH     | 9        | 7    |
| PONS      | PSAR     | 10       | -4   |
| PELLEGRIN | BKBE     | 11       | -5   |
|           | QS38 ULM | 1 er ULM | -6   |
| MURDINET  | PMPJ     | 12       | -6   |
| LECLERC   | BOMI     | 13       | 15   |
| ESTELLER  | PLJC     | 13       | 15   |
| CHAMBERY  | BNIR     | 15       | -8   |
| NUOFFER   | HB POZ   | 16       | 18   |
| LECORCHE  | BIGH     | 17       | 20   |
| FLUCHAIRE | BXTS     | 18       | -10  |
| RAVIER    | GFXS     | 19       | -12  |
| RAVET P   | PIYC     | 20       | 25   |
| CARLEN    | PMGV     | 21       | -15  |
| DUTHEL    | BXTS     | 22       | -20  |
| LAVIGNE H | PTXR     | 23       | -100 |



# Coupe du silence

| AVION     | IMMAT    | RANG | DB(A) |
|-----------|----------|------|-------|
| MURDINET  | PMPJ     | 1    | 68    |
| BRETON    | PJKG     | 2    | 70    |
| LAVIGNE H | PTXR     | 3    | 72    |
| LANGLET   | PYET     | 4    | 72    |
| MATHON    | PYER     | 4    | 72    |
| JUNET     | PLJC     | 4    | 72    |
| RAVET P   | PIYC     | 4    | 72    |
| JAUVIN    | GRTJ     | 8    | 74    |
| NUOFFER   | HB POZ   | 8    | 74    |
| LECORCHE  | BIGH     | 8    | 74    |
| BALAS     | PKFL     | 8    | 74    |
|           | QS38 ULM | 8    | 74    |
| LECLERC   | BOMI     | 8    | 74    |
| VIGNE     | BXTE     | 14   | 75    |
| CHAMBERY  | BNIR     | 14   | 75    |
|           |          |      |       |
|           |          |      |       |
|           |          |      |       |



# Super Devoluy

## Le 8 mars 2008





# St Jean en Royans

Le 31 mai 2008



Le staff de l'AFPM



Pierre BON et Eric FIX



Soleil et pluie, mais rien de sérieux.



Pourquoi parler de La Banne d'Ordanche dans le bulletin des pilotes de montagne ?

La Banne d'Ordanche est un volcan de type strombolien qui domine la rive droite de la Vallée de Haute Dordogne, du côté nord du piton, une coulée de basalte descend doucement et supporte des prairies, mais toujours pas d'altisurface ! Alors ?

Peu de gens, y compris parmi la population des aviateurs, savent qu'il s'agit d'un berceau historique du vol à voile français.

Ce site est découvert par Monsieur Sauzet, Président de la section de vol à voile de l'Aéro-club d'Auvergne il est présenté à Monsieur Massenet, directeur de l'AVIA ( *célèbre constructeur de planeur de l'époque* ) durant l'hiver 1930.

Le premier lancé au sandow a été exécuté par Monsieur Sauzet le 26 Mai 1931 sur Planeur 10-A Les essais continuèrent sous la conduite de Joseph Thoret, eh oui le « Thoret Mont-Blanc » qu'on ne présente plus aux pilotes montagne !

En 1932, La Banne d'Ordanche devient le premier centre national de vol à voile, Eric Nessler en est le premier chef-pilote.

Eric Nessler exécute un premier vol de distance le 24 Août 1934, parti de la Banne, il se pose dans la banlieue de Clermont-Ferrand, le 21 Juillet 1935, il établit le record France de durée avec un vol de 16 h 05.

1936, année du front populaire, le centre est pris en compte

par le Ministère de l'Air, des travaux, modernisation sont entrepris.

En 1936, 1937, 1938, des concours nationaux sont organisés réunissant les meilleurs pilotes Français.

La Guerre de 39/45 voit la fermeture du centre en 1940. Etant en zone libre, il est à nouveau ouvert en 1941/42 jusqu'à l'envahissement de la zone libre, puis ce fut la fermeture totale.

A partir de 1945, les dirigeants du vol à voile se désintéressent du site, il est abandonné au profit de Saint-Auban sur Durance qui bénéficie de 300 jours de soleil contre 100 !!!

Depuis le site est très fréquenté par les randonneurs et par les aéromodélistes qui en ont fait un haut lieu de leur discipline.





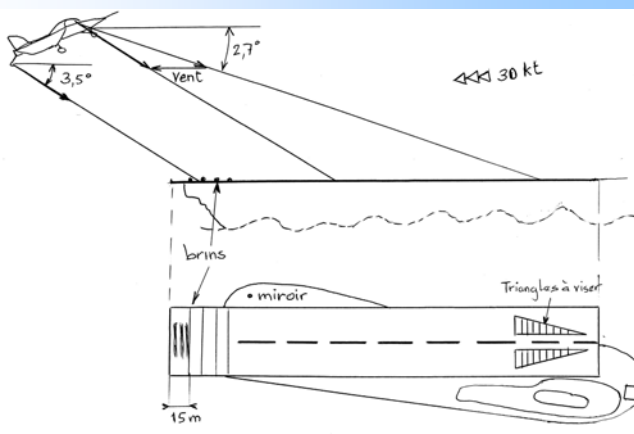
## SYSTEME d'Appontage du Super Etendard

Ce système d'aide à l'appontage est intéressant dans la mesure où il permet de pratiquer des atterrissages de précision quant au point d'impact et à la pente en finale permettant à la crosse d'accrocher les brins du porte avion.

Le bateau manœuvre afin de créer un vent de face d'environ 30 Kt pour les avions. Par vent très faible, la piste n'étant pas dans l'axe du bateau, le vent par rapport au pont d'envol peut être désaxé jusqu'à 8 degrés, l'avion peut aussi se poser en crabe, à l'impact, la crosse redresse la trajectoire.

La trajectoire de la crosse à respecter est de  $-3,5^\circ$  et doit atteindre le pont entre le 1<sup>er</sup> et le 2<sup>ème</sup> brin ;

Le calcul de triangulation montre que l'œil du pilote doit voir le bout du pont sous un angle de  $-2,7^\circ$  lorsque l'avion est à la vitesse



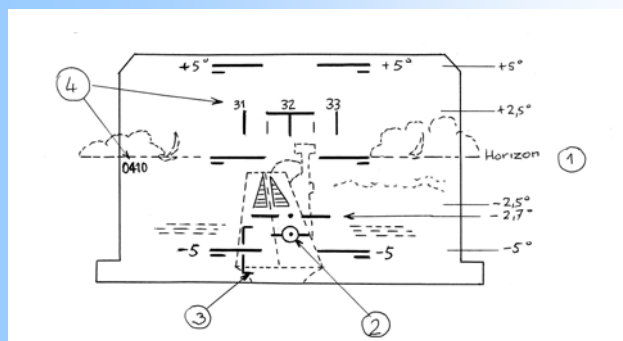
d'approche donc sous un angle d'incidence a ref.

Le système de visualisation Thomson CSF fait apparaître le colli-mateur ci-dessous

1 les repères de pente fixe tous les  $2,5^\circ$  et un repère particulier dit repère de pente calé à la pente air visuelle d'approche ( $-2,7^\circ$ ). Ce repère doit être maintenu dans une approche idéale légèrement au dessus du pont au passage des 1000ft et rétrograder jusqu'à la base du triangle à viser en courte finale.

2 le vecteur vitesse air

3 un repère calé à a ref en dessous de la référence longitudinale. Lorsque le vecteur vitesse est centré sur le crochet coupé, l'avion est pile a ref soit à la vitesse d'approche. Si le vecteur vient tangenter le bas de ce crochet la vitesse est trop faible de 5 kt (angle d'incidence trop fort) la hauteur des crochet valant 10 kt.



4 Les valeurs numériques de cap et de hauteur.

En regardant le viseur dans ce cas, on voit en latéral que l'on est pas centré, le repère apparent du pont est vu de gauche. Il suffit de centrer le vecteur vitesse puisqu'on peut arriver convergent.

En longitudinal, on est trop bas, le réticule de pente étant en dessous du triangle à viser, il faut placer le réticule au delà du pont or le pilote l'a placé avant le triangle, il aggrave sa situation, l'approche est trop plate.

En incidence, on est trop faible (trop rapide de 3 kt).

### Remarque 1

Sur certains avions, outre le réticule de l'angle d'approche a ref (environ  $-7^\circ$ ) qui correspond à la vitesse 1,3 Vs, le viseur tête haute, comporte un autre réticule en dessous calé à 1,1 Vs (soit environ  $-10^\circ$ ) correspondant à la limite de sécurité extrême d'incidence. En général les pilotes associe le repère 1,3 Vs au nez de l'avion, si ce repère est en dessous du vecteur vitesse, le nez de l'avion est trop bas et l'avion trop vite, s'il le repère est au dessus du vecteur le nez est trop haut, l'avion trop lent.

### Remarque 2

Sur nos avions, on peut figurer des repères réel ou fictif de l'horizon sur le pare brise, puis de certains angles par rapport à celui-ci, par ex  $-3^\circ$ .

Sans vent on voit le point d'aboutissement sous  $-3^\circ$ , la pente sol étant la même que la pente air.

Avec vent de face la pente air étant la même, on voit le point d'aboutissement sous  $-4^\circ$  si la pente sol est  $-4^\circ$ , le repère  $-3^\circ$  est en avant du point visé précédemment.

A l'inverse, en cas de vent arrière, si la pente sol devient  $-2^\circ$ , le repère  $-3^\circ$  sera en arrière du point d'aboutissement que l'on voit sous  $-2^\circ$ .

Comme il n'y a pas de vecteur vitesse ou d'incidence-metre, il suffira de respecter la bonne vitesse en fonction du poids et de l'altitude.



## Balades printanières

Les jours ont rallongé, les oiseaux chantent, les morilles poppent, les hirondelles sont de retour...

Alors, ni une, ni deux, comme pour saluer le printemps naissant, l'APM65 a sauté dans les Jodel afin de leur dégourdir les ailes... (pas si engourdies que ça, d'ailleurs !)



Ste Lèocaldie

Laissant le mauvais temps juste derrière nous, c'est ainsi que le 1<sup>er</sup> mai, le D112 F-PHJN et son complice le D113 F-PYER s'envolent et arrivent sous de magnifiques rues de nuages à Langogne, le fief paradisiaque d'Urbain.

On y retrouve des copains venus en Jojo et RF3. Et le parking de Langogne semble d'un seul coup propulsé une trentaine d'années en arrière : un air désuet qui fleure bon l'aviation populaire. Vous ajoutez pour compléter le tableau la générosité et la gentillesse de l'accueil d'Urbain (mais vous connaissez tous très bien et l'une et l'autre !) et vous imaginez immédiatement le bien-être qui se dégage du lieu...

Le lendemain, remis d'une soirée mémorable grâce à une nuit réparatrice sous les jambons et saucissons qui sèchent dans les dortoirs, nous voilà partis explorer les altitudes du secteur. Gerbier de Jonc n'étant pas encore



Glacier du Tour

ouverte cette année suite aux neiges tardives, cap sur Notre Dame des Neiges. Splendide piste dans un écrin verdoyant, un



Notre Dame des neiges

champ de pâquerettes accueille les deux Jodel. Elle met le paquet sur

son côté bucolique... comme pour nous faire oublier la fermeté de son sol ! Après y avoir butiné à notre aise, en route vers le Bez.

La neige la recouvrirait il y a encore peu de temps... Un reste de névé tout juste fondu nous oblige à poser un peu plus haut. Sur la plateforme, on rencontre Denis Jauvin avec son Husky... Décidément, les Pyrénéens sont de sortie !

Retour ensuite à Langogne pour un BBQ reconstituant puis on s'envole pour continuer notre périple...

Escale à Ruoms (avec baignade dans la rivière juste en bout de piste, s'il vous plaît !) avant de se rendre au pique-nique organisé à Lamotte Chalancon, le 3 mai. Là, la bonne humeur, la météo et les pilotes heureux semblent tous s'être donné rendez-vous. On profite de l'occasion pour aller se dégourdir le train (d'atterrissage !) à Faucon,

toute proche avant de partager le pique-nique avec les copains. Quelques jours et quelques terrains plus tard, le Jodel Team débarque à Megève,



Les juges de Corlier



Finale à ND des Neiges.



Le BEZ

bien décidé à passer un bon moment même si il n'a pas pu se poser à Saint-Roch encore impraticable. Premier posé pour ma pomme sur cet altiport, je succombe sous le charme majestueux du site.

Un ami, monté du Versoud nous rejoindre, nous embarque à bord du F-BOPT, l'Abeille du maître Henri Giraud, pour un vol vers le Glacier du Tour. Mon premier vol dans le Massif du Mont Blanc ! Les mots ne pourront jamais décrire ce que j'y ai ressenti tant j'ai été envoûtée par ces instants... J'ai bien du mettre trois jours à en redescendre !

D'Annecy (où nous avons été accueillis comme des rois par Robert Barrier), nous nous envolons vers Corlier (et sa piste si douce et fleurie que l'on croit se poser sur du gazon japonais) pour le Rassemblement de la Pentecôte. Nous sommes reçus à bras ouverts par les bénévoles (que je remercie encore ici). La fête est splendide : 55 avions y participent, la météo est plus que clémente, la bonne humeur générale. Bref, une grande réussite tant pour l'ambiance que pour l'organisation.

Ce sera la conclusion de cette belle et grande semaine de balade.

Juste avant la pluie, nous rentrons vers nos chères Pyrénées avec des images, des sourires et des rêves plein la tête.

Encore merci à tous ceux qui nous ont reçus avec tant de

générosité. A charge de revanche dans nos Pyrénées !  
Caroline Roberget (D112 F-PHJN APM65)



CORLIER



Vu de Megève

# Col de Sarenne



Cette année, avec beaucoup de neige, on peut aller jusqu'au chalet



La fontaine d'été.

5 avril 2008



Livraison de la biroute AFPM



## BALISES 406 Mhz

### Arrêt du service d'alerte Cospas-Sarsat à 121,5/243 MHz

Changez pour le 406!

Le système international Cospas-Sarsat cessera le traitement par satellite des balises 121,5/243 MHz le 1er février 2009. Les propriétaires de balise et les utilisateurs devraient, dès que possible, envisager le remplacement de leurs balises à 121,5/243 MHz par des balises 406 MHz. Si les piles de votre balise 121,5/243 MHz ont besoin d'être remplacées, il serait judicieux de considérer l'achat d'une balise 406 MHz. La durée de vie des piles est typiquement de cinq ans. Dès que vous aurez sauté le pas, Cospas-Sarsat sera en mesure de vous fournir un meilleur service si votre balise est activée lors d'une situation de détresse. A partir de 2009, seules les balises 406 MHz seront détectées par le système de satellites Cospas-Sarsat. Ceci concerne toutes les balises maritimes (RLS), aéronautiques (ELT) et personnelles (PLB). Les autres appareils tels que les systèmes "homme à la mer" (man onboard systems) et les émetteurs de radiolocalisation (homing transmitters) qui transmettent sur la fréquence 121,5 MHz mais ne requièrent pas de détection satellite ne seront pas affectés par l'arrêt du traitement satellite de la fréquence 121,5 MHz.

Pourquoi changer?

Cospas-Sarsat a pris la décision de cesser le traitement satellite de la fréquence 121,5/243 MHz en réponse aux directives de l'Organisation de L'Aviation Civile Internationale (OACI) et de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Ces organismes des Nations Unies qui prescrivent les règles de sécurité applicables aux aéronefs et aux navires, ont reconnu les limitations des balises 121,5/243 MHz et les capacités supérieures du système d'alerte à 406 MHz. Le message numérique des balises 406 MHz offre de nombreux avantages par rapport aux balises analogiques à 121,5/243 MHz. Avec une balise 406 MHz, la position de la détresse peut-être fournie plus rapidement aux services de sauvetage, et avec une fiabilité et une précision plus grandes.

Vous devrez disposer des informations suivantes pour enregistrer une balise :

- Identification hexadécimale de la balise (15 caractères hexadécimaux)
- Nom de propriétaire et numéro de téléphone
- Nom du contact d'urgence et numéro de téléphone
- Type de véhicule (à sélectionner dans un menu)
- Nom du véhicule, identification du service mobile maritime (MMSI), indicatif d'appel radio ou numéro d'identification (sauf pour les PLB).

Il doit y avoir actuellement 600 000 balises en service.

Une balise maritime individuelle coûte de 700 à 600 euros suivant qu'elle a ou pas le GPS intégré.

|                                      | Balise 406 MHz                                                                                                                    | Balise 121.5/243 MHz                                                      |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| <b>Signal</b>                        | Numérique: l'identification unique et l'enregistrement fournissent des informations sur le propriétaire / le véhicule en détresse | Analogique: pas de données codées, taux de fausses alertes plus élevé     |
| <b>Puissance</b>                     | impulsion de 5 Watts                                                                                                              | 0.1 Watts continu                                                         |
| <b>Couverture</b>                    | Globale                                                                                                                           | Régionale                                                                 |
| <b>Précision de positionnement</b>   | Mieux que 5 km (Doppler), 100m avec position GNSS (GPS) codée dans le message                                                     | Mieux que 20 km (Doppler seulement)                                       |
| <b>Temps d'alerte</b>                | Alerte GEO en moins de 5 minutes                                                                                                  | 45 minutes de temps d'attente en moyenne pour un passage de satellite LEO |
| <b>Ambiguïté de position Doppler</b> | Résolu au premier passage satellite                                                                                               | Deux passages requis pour résoudre l'ambiguïté                            |

# La navette

Léopold Eyharts (50 ans) avait quitté la Terre à bord de la Navette Atlantis le 7 février 2008. En orbite, une des premières tâches de Léopold Eyharts a consisté à participer à l'amarage du laboratoire Columbus, en s'installant d'abord aux commandes du bras robotisé de la station pour extraire le module européen de la soute d'Atlantis, puis en activant, de l'intérieur du module de jonction Harmony, les boulons motorisés chargés d'assurer la fixation. Pendant les 44 jours qu'il a passés à

bord de la station, Léopold Eyharts a employé une bonne partie de son temps à activer le module et ses bâtis ainsi qu'à en vérifier le fonctionnement pour entamer une série d'expériences scientifiques. Léopold Eyharts a quitté l'ISS à bord d'Endeavour le 25 mars, rapportant à cette occasion les tout premiers résultats d'une expérience conduite dans le laboratoire européen Columbus.



Le Français Léopold Eyharts est le pilote du bras



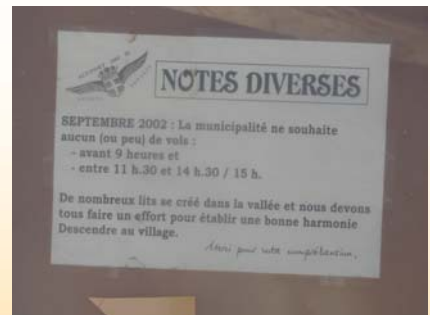
La navette spatiale est pilotée manuellement à l'atterrissage. Elle est équipée d'un viseur tête haute. Pas de remise de gaz possible. Sa masse est de 100 tonnes à l'atterrissage, lors du lancement le total fait 2000 tonnes !!!



La station spatiale internationale ISS



En route vers St Jean d'Arves



Feu vert pour Galileo: des Ariane et des Soyouz Arianespace sera en charge du lancement des satellites Galileo. D'ailleurs on ne voit pas comment il pourrait en être autrement. Il n'a vraisemblablement jamais été question de lancer les satellites Galileo par d'autres lanceurs que ceux d'Arianespace ou de Starsem. Pour des raisons de secrets industriels, politiciennes et de prestige, il était ainsi peu concevable que l'Europe puisse utiliser d'autres lanceurs. Après le lancement réussi de Giove-B et le feu vert de la

Commission Européenne donné pour déployer Galileo, il reste donc 30 satellites à lancer. Les 4 premiers satellites opérationnels, de la phase dite de développement et de validation en orbite (IOV), le seront au premier semestre 2010 par des Soyouz opérés par Starsem.

Les 26 autres le seront par Arianespace, qui va faire une offre à l'Agence spatiale européenne pour les lancer par des Ariane et Soyouz depuis Kourou, le port spatial de l'Europe. Une offre en ligne avec les desideratas de l'ESA qui veut mettre à poste les satellites avec 2 systèmes de lancement différents et des lanceurs qualifiés.

Arianespace se veut confiante dans sa capacité à déployer le système d'ici 2013 en utilisant une combinaison d'Ariane 5 et de Soyouz (version 2-1a ou 2-1b) tirés depuis Kourou.



Dans le cas d'Ariane 5, le lanceur européen utilisera l'étage réallumable employé pour lancer l'ATV. Il sera capable de lancer 4 satellites. Dans le cas de Soyouz, l'étage utilisé sera le Fregat. Il pourra lancer 2 satellites.

Galileo: GIOVE-B a émis ses premiers signaux Lancé avec succès le 27 avril 2008 GIOVE-B a commencé, le mercredi 7 mai, à émettre des signaux de navigation. Il s'agit d'une étape véritablement historique pour la navigation par satellite.

En effet, GIOVE-B émet pour la première fois le signal commun GPS-Galileo utilisant une modulation optimisée spécifique dénommée MBOC (porteuse à forme d'onde binaire décalée multiplexée), conformément à l'accord conclu entre l'Union européenne et les Etats-Unis en juillet 2007 pour leurs systèmes respectifs, à savoir Galileo et le futur GPS III. Ces signaux de GIOVE-B, synchronisés à bord avec une horloge du type maser à hydrogène passif de haute stabilité, offriront une plus grande précision dans des environnements rendus problématiques par des phénomènes de trajet multiple et d'interférence, de même qu'ils autoriseront une meilleure pénétration pour la navigation en milieu fermé. La preuve est maintenant apportée que Galileo et GPS sont véritablement compatibles et interopérables et que les utilisateurs du monde entier pourront bénéficier des services de localisation.



# BRINDAS



René et ses élèves

Brindas est le lieu où sévit l'aéro-club de l'ouest lyonnais. Le terrain est court, moins de 400 m, mais il y a plein de verdure autour. Ce samedi une journée montagne était organisée par René OBERHOFER. Il était entouré d'une demi douzaine de passionnés. Avion sur le billard de la Croix Rosier, repas de Gégé au club house.

Le 21 juin 2008



Gégé le cuistot et Mario



La Croix Rosier tondue de frais



# Mayères St Roch



Ce 20 juin il y avait pas mal de monde, des Lyonnais, des gens du beaujolais d'Antibes et Cannes.



Le chien de Robert a de belles moustaches

## CORLIER

Le Hangar monte





# L'Alpe d'Huez

## EGLISE NOTRE-DAME DES NEIGES

### Une église exceptionnelle

L'entrée de cet édifice se fait par le chœur où trône un orgue original, en forme de main tendue vers le ciel. Les 13 vitraux, illustrant des scènes de l'évangile selon Saint-Marc, ont été réalisés par l'artiste Arcabas.

A l'occasion de la préparation des Jeux Olympiques de 1968, l'idée était venue de remplacer la petite chapelle en bois de l'Alpe d'Huez par une église plus grande, d'où l'on pouvait voir la Meije. Sous l'impulsion du père néerlandais Jaap Reuten, qui

y fut prêtre de 1964 à 1992, l'église Notre-Dame des Neiges est achevée en 1970, financée par les dons des paroissiens et de nombreux bienfaiteurs. L'église est construite avec des matériaux simples (béton pour l'ossature circulaire, cuivre pour la toiture, bois en lamellé-collé pour la charpente, verre translucide pour la coupole).



### Du symbole à la construction

Premier symbole, Dieu a planté sa tente à l'Alpe d'Huez, comme Abraham dans le désert ; la forme du toit épousera donc le mouvement souple et arrondi de ce vaste abri. On y entre par le chœur, ou cœur de l'édifice : après avoir franchi la pénombre, par une longue entrée (narthex) qui permet de s'habituer à l'obscurité et de se disposer au recueillement, on atteint un puits de lumière, au centre. Ce puits est aussi le mât qui soutient la tente, la colonne vertébrale du bâtiment. L'assemblée est assise en rond autour du puits de lumière, comme autour d'un feu de camp...

### L'orgue de Jean Guillou



L'église possède un orgue unique au monde, baptisé Christophe-Raphaël, d'une qualité et d'une richesse exceptionnelles, réalisé en 1978 par le facteur d'orgue Detlef Kleuker sur les plans de Jean Guillou.



Situé au centre du puits de lumière que forme la colonne centrale du bâtiment, l'orgue représente une main dressée vers le ciel, dessinée par Jean Marol. Dans les doigts de cette main sont logés les tuyaux de l'orgue.

Office du tourisme.



Le 13 juin Gilles Duthel emmenait les faucheurs de la Croix Rosier : Sylvie et Alain Deshayes à l'Alpe d'Huez. Alain est Viticulteur dans le Beaujolais et membre du conseil municipal de St Etienne des Ouilless, comme Gilles.

