

BULLETIN n°71 Mars 2008 Association Française des pilotes de montagne



PILOTES DE MONTAGNE



Le Mot du Président

Le Mot du Président

Cette nouvelle année je vous la souhaite pleine d'espoir et d'optimisme.
Nous n'oublierons pas les événements tragiques de Val Thorens et Saint Roch Mayères.
La dernière AG à Saint Geoirs fût une véritable bouffée d'oxygène pour l'avenir.
La présence de nombreuses personnalités, Présidents de la FFA, de la FFPLUM, de l'APPI, du CRA22 et le représentant de la DGAC nous démontre s'il en était besoin la reconnaissance de notre Association.
Dans le bulletin vous trouverez les réponses aux questions du mémento sécurité reçu en décembre.
Nous devons garder à l'esprit que nos connaissances ne sont pas acquises à « vie ». Un entraînement ponctuel avec un instructeur s'avère utile et de nombreuses façons ludiques d'améliorer nos connaissances sont à notre disposition.
C'est à nous tous, membres de l'association de changer l'image de notre sport dans l'esprit du public et dans celui de nos élus.
Notre sport ne doit pas sembler seulement une distraction « d'élites » mais un sport à part entière, une autre approche de la montagne et un entraînement exceptionnel de pilotage.
L'E A S A, planche actuellement sur un projet de réglementation Européenne du vol en montagne, un de plus.....
Nous nous interrogeons sur l'utilité de celle-ci, la licence ELA étant encore en préparation.
Nous suivons de près ce projet en étroite collaboration avec la DGAC, la FFA et l'EMP.
Bons vols à tous
Noël Genet

PS : La charte jointe au mémento de sécurité n'a été remplie que par 150 pilotes seulement, il n'est pas trop tard pour la renvoyer.

Réponses aux questions du mémento

Atterrissage

- questions 1 2 3 4, les réponses divergent en fonction de l'expérience, de l'entraînement et de la machine utilisée.

- question 5 : C F

Décollage

- question 1 : A

- question 2 : A B C D E F G H

Navigation

- question 1 : A

- question 2 : A C

Comportement

question 1 : A B C

- question 2 : D

- question 3 : C

- question 4 : A B

Note importante : Ce bulletin sera le dernier envoyé aux membres à jour en 2007 qui n'ont pas encore renouvelé leur adhésion. Ceux-ci peuvent toujours le consulter sur le net, mais d'ici un mois le code d'accès sera changé.

En Couverture : au Ruitor

Le bulletin : gerard.ferrier@free.fr
Impression : pao.vial@wanadoo.fr



Programme des rassemblements 2008

LE PROGRAMME PREVISIONNEL 2008

8 mars	Super Devoluy	ASVM (R)	04 92 62 60 75	N GENET
3 mai	La Motte Chalencon (pic nic)	Aéro-club (R)	04 75 21 40 72	B FRANK
10-11-12mai	Corlier (01)	Aéro-club	06 80 14 44 15	B LACROIX
Rassemblement International AFPM + EMP				
31 mai	St Jean en Royans (26)	Aéro-club (R)	04 75 48 62 27	B TALY
28 juin	Cipières (06)	AA ULM (R)	04 93 60 73 20	Gégé
2 août	Faucon (26)	ASVM (R)	04 75 27 22 40	JP BONNARD
13 septembre	Valberg (06)	ASVM (R)	04 92 62 60 75	N GENET
6 octobre	Montmeilleur	Privé (R)	04 92 62 60 75	N GENET

® Report au lendemain dimanche



A la Croix Rosier, lors du dernier coup de vent, le sommet de la biroute s'est rompu, il faut rétablir l'équilibre du mat et du pilote pour aller chercher la tête.

ASSOCIATION FRANCAISE DES PILOTES DE MONTAGNE

AG du 20 janvier 2008 AU SEFA AEROPORT ST ETIENNE DE SAINT GEOIRS

Le Président Noël GENET ouvre la séance à 10h10 et adresse ses vifs remerciements aux pilotes et participants venus très nombreux,
✓ à Jacques ABOULIN, pour la mise à disposition des lo-



- caux du SEFA, mais qui ne peut être présent parmi nous,
- ✓ à Monsieur LE GOFF, qui représente la DGAC et la DAC Centre Est,
- ✓ à Monsieur Jean-Claude ROUSSEL, Président de la FFA et M LORENTZ de la FFA.
- ✓ à Monsieur Dominique MEREUZE, Président de la FFPLUM, et Louis COLLARDEAU de la FFPLUM,
- ✓ à Monsieur PESSIDOUS, Président de l'ANPI,



- ✓ à Jean-Michel DURIER, Président du CRA 22,
- ✓ à Alex PELLEGRIN représentant l'APPM, Denis JAUVIN son Président s'étant fait excuser,
- ✓ à Marlies CAMPI, Présidente de l'EMP, qui s'est fait excuser,

- ✓ aux membres du Conseil d'Administration.

Noël GENET se réjouit de la présence de si nombreux pilotes, Présidents et Représentants du monde aéronautique. C'est une preuve de reconnaissance de notre activité et de notre mouvement. Cette démonstration annuelle montre aussi l'intérêt qui est porté au travail effectué toute l'année par les membres du Conseil d'Administration et son Président. C'est aussi la preuve que l'AFPM est forte et dynamique.

Rapport moral : (Noël Genet)

En 2007, l'AFPM bat un record avec 623 membres inscrits, ce qui indique une prise de conscience des pilotes de montagne, de se rassembler pour être mieux informés. N.G rappelle les idées fortes de nos actions qui peuvent être déclinées en 5 thèmes :



M Le Goff de la DAC

- Affirmation du caractère de notre activité de pilote de montagne et lutte déterminée contre les dérives de tous ordres.
- Actions efficaces pour obtenir un taux d'accidentologie le plus faible possible.
- Actions contre une réglementation européenne tendant à nous être imposée « à l'insu de notre plein gré ».
- Actions pour la création de nouveaux terrains et actions pour maintenir notre patrimoine par l'entretien des terrains existants.
- Actions de convivialité avec nos rassemblements autant dans l'hexagone qu'à l'étranger.

La parole est donnée à Gérard Ferrier qui est chaleureusement félicité par N.G. pour l'énorme travail qu'il accomplit, avec son épouse Anne-Marie, pour assurer les parutions de plusieurs bulletins annuels.

Bulletin et fichier : (Gérard Ferrier)
623 membres dont 80% sont connectés à internet. Voir tableau ci-dessous : La moyenne d'âge est de



58,4 ans !! Elle a augmenté de 2 ans depuis 3 ans ce qui indique qu'il n'y a pas de relèvement. Les plus nombreux sont les retraités 187 pilotes entre 60 et 70 ans, 4 pilotes de moins de 30 ans, 34 de 30 à 40 ans, 81 de 40 à 50 ans, 171 de 50 à 60 ans, 45 de 70 à 75 ans, 25 de 75 à 80, 17 de plus de 80 ans. Le doyen de 97 ans est de Paris (applaudissements).

Le bulletin reste un organe de liaison pour ceux qui n'ont pas internet. Un pilote sur dix n'a pas internet. Il reste la belle image de la vie des antennes et de la communauté. Il sera prochainement imprimé à St Auban pour réaliser une économie de 50%, et le routage sera assuré par l'imprimeur. Cette solution préconisée par N.G. soulagera Anne-Marie et Gérard des expéditions postales.

Rapport financier : (Anne-Marie Ferrier)

Anne-Marie Ferrier présente le compte d'exploitation détaillé de l'exercice 2007.

Le résultat est positif de 1120 euros.

Trois subventions ont été versées : 4500 euros par la FFA, 1000 euros par la FFPLUM, 750 euros par l'Aéroclub Allintair. La subvention du CRA 22 n'a pas été versée car aucune demande écrite n'a été faite. Cet oubli va être corrigé et le Président du CRA 22 nous a assurés de sa contribution. Au poste des dépenses importantes : Coût du bulletin cette année : 12787 euros. Un ordinateur : 1158 euros. Des manches à air marquées AFPM : 6365 euros. Indemnisation des frais occasionnés lors du rassemblement de l'APPM à Luchon : 1500 euros (manque de participation cause météo). La boutique tenue par Josette Chaboud a rapporté 708 euros.

Site internet : (Jean-Pierre Ebrard)

Aidé par André Merlier, le site est régulièrement tenu à jour. Jean-Pierre est très réactif lorsque N.G. veut faire passer une information. Jean-Pierre demande photos et documents pour alimenter le site. Noël Genet rappelle que le site n'est pas fait pour polémiquer ni pour régler des comptes.

Fiches de terrains : (Pierre Bon)

Ne pas hésiter à lui envoyer des corrections confirmées pour toute modification de fiche.

Accidents :

Il y a eu moins d'accidents en 2007 que les années précédentes. Par contre il y a eu 3 décès dans 2 accidents (2 à Val Thorens en Mousquetaire) et 1 à Mayères St Roch (en ULM).

Noël demande une pensée pour nos Amis qui nous ont quittés. Les conséquences de ces accidents sont très néfastes pour l'image du vol montagne. De surcroît une polémique est née à propos de la dangerosité de l'altisurface de Val Thorens entraînant des demandes de fermeture. Grâce à l'intervention de l'Aviation Civile, le

terrain reste ouvert car il ne paraît pas être en cause dans l'accident. C'est pourquoi cette année un gros effort a été fait sur la sécurité. Noël Genet est l'initiateur du « memento sécurité » qui a été envoyé à tous les membres. Il a pour but de faire réfléchir les pilotes sur leur comportement, leur expérience, leurs dérives. Que les pilotes n'hésitent pas à contacter un instructeur pour compléter un entraînement ou améliorer un comportement. Le memento est accompagné d'une charte de bonne conduite et notre site internet recensera tous les pilotes qui acceptent d'y adhérer.

L'initiative de ce memento a été soutenue et entièrement payée par la FFA.

Les 3 accidents de l'année 2006 à Lus la Croix Haute avaient aussi entraîné une demande de fermeture, mais comme pour Val Thorens l'Aviation Civile a permis de garder le terrain ouvert avec les restrictions de date (fermé du 10 juin au 25 octobre pour cause d'alpage).

Le problème qui demeure concerne des pilotes accidentés qui ne reconnaissent pas avoir fait une faute de pilotage. En faisant de fausses déclarations, ils font mettre en cause, par Cie d'Assurance interposée, la responsabilité de l'AFPM. Aidé d'un avocat, cette dernière entend bien défendre ses intérêts et rétablir la vérité. Lucien Coulon fait remarquer que ce genre d'individus n'a rien à faire au sein de notre association.

Rassemblements :

Ils se déroulent partout comme chaque année, avec plus ou moins de bonheur météo.

Les pyrénéens sont chaleureusement remerciés pour avoir organisé le rassemblement extraordinaire de la Pentecôte. Malheureusement, une météo exécrable a semé la zizanie du début à la fin, laissant à l'APPM un trou financier de 1500 euros. A titre exceptionnel, compte tenu de l'énorme investissement des gens des Pyrénées, les membres du C.A. de l'AFPM ont voté la prise en charge de la totalité du déficit.

Noël Genet rappelle l'incompatibilité du pilotage et de l'alcool. Des gros progrès sont constatés mais l'absence de Noël sur certains rassemblements n'autorise pas des dérives.

Travaux :

La plupart des travaux ont été évoqués en détails sur le bulletin n° 70 de décembre 2007.

□ **Super Dévoluy :** des tonnes de cailloux ont été déplacées mais le terrain restera toujours caillouteux.

□ **Le Grand Terrus :** de nouveau praticable sans trop de souci.

□ **Cipières :** des travaux énormes ont été faits par le propriétaire du terrain. La piste est rallongée aux deux bouts et améliorée sur le côté. Le C.A. de l'AFPM lui a voté une subvention exceptionnelle de 500 euros, sans qu'il l'ait demandée.

□ **Valberg :** rallonge de 50 m en bas et 10 m en haut. La municipalité a pris en charge le coût de tous les travaux.

□ La Tovière (Val d'Isère) : montant des travaux également pris en charge par la municipalité. La piste est magnifique, cependant faire attention par certaine situation de vent, plutôt du sud, où l'avion peut être plaqué au sol, sans que ce phénomène se matérialise au niveau de la manche à air.

□ Notre Dame de la Salette : après les nouvelles dégradations suite aux travaux effectués, il reste fermé sur roue par notam, mais est utilisable sur neige.

□ Le Bez : des gros travaux ont été réalisés et une journée cail-loux a été organisée par N.G, rejoint par une équipe de lyonnais entre autres. Un grand merci à Urbain Delmas, le Maître de Langogne qui a transporté les gens et a lui-même beaucoup travaillé sur ce terrain comme sur celui de Notre Dame des Neiges.

□ St Jean d'Arves : l'AFPM a fait plusieurs propositions à M. Sibué, propriétaire du terrain. Quelle que soit sa réponse, il faudra envisager des travaux pour circonscrire les dégradations causées par les effluves d'une source sur le haut de la plateforme. Contribution financière ou achat, L'AFPM devra s'assurer de la pérennité d'utilisation du terrain. L'AFPM attribue à M. Sibué chaque année entre 300 et 500 euros pour les frais d'entretien du terrain.

Nouvelles altisurfaces : Il y a eu 3 ouvertures cette année. Il faut savoir que l'autorisation administrative ne correspond pas à la date d'ouverture réelle et officielle d'un terrain. Entre temps, il y a des demandes de subventions, la réalisation des travaux, et un délai entre l'autorisation préfectorale et la fin des travaux peut courir sur plusieurs années. (5 ans pour Le Bez).

□ Le Bez : 300 mètres de piste, 17% à 18% de pente, grand parking, et l'auberge du propriétaire en bas du terrain. Il est situé dans le Massif Central, à 30 kms de Langogne et s'ajoute à 2 autres : Notre Dame des Neiges (sud de Langogne) et Gerbier de Jonc (nord de Langogne). Sur ce dossier de Le Bez, des subventions régionales et départementales ont été versées au titre du développement du tourisme vert, une première pour une activité mécanique.

□ La Tovière : avec une inauguration en présence d'élus locaux et des Présidents AFPM, FFPLUM, EMP, de la Presse et des pilotes de montagnes.

□ Super Dévoluy : désormais ouvert sur roues et sur neige.

Recherches de création : plusieurs actions sont en cours,

□ Le glacier de la grande Sassièrre, à 3500 m, situé sur les communes de Val d'Isère et de Ste Foy en Tarentaise, et le dôme de Haute Cours au-dessus de Aime. Après une première rencontre positive avec les Maires de Val d'Isère et d'Aime, les demandes écrites ont reçu des réponses négatives, suite certainement à l'accident de Val Thorens. L'action hostile des écolos de « vivre en Tarentaise » n'est pas étrangère à ces refus avec cependant un léger

espoir pour la Gde Sassièrre une fois les élections municipales terminées. Le club de Méribel a aussi beaucoup œuvré pour ces deux sites ainsi qu'à La Tovière.

□ A l'Est du terrain de la Rosière définitivement fermé, il y a possibilité de faire quelque chose, sans problème de riverains, sur la commune de Ste Foy en Tarentaise.

□ A Saint Martin de Belleville, au sud de la ville, un site sur neige est envisageable avec a priori un avis favorable du Maire. Une rencontre est programmée en début 2008, avec l'aide de Henri Balas de Méribel.

□ Deux dossiers de création ont été déposés :

Le premier pour Nossage. Les événements, qui ont entraîné la fermeture, ont été détaillés dans notre bulletin n° 69 de juin 2007. Il n'est pas question de faire rouvrir la piste du bas mais son propriétaire, Martial Espitalier, est d'accord pour rouvrir la piste du haut avec le statut d'altisurface. Les travaux porteraient sur l'allongement de 100 m du haut de la piste. Le chiffrage actuel est de 20000 euros. L'AFPM et l'ASVM supporteraient cette dépense par moitié. Il reste à finaliser l'accord par un bail entre les 2 partis

Le projet est accepté par arrêté préfectoral en date du 10 janvier 2008. Administrativement, la piste est ouverte à titre définitif, mais n'est pas utilisable avant l'exécution des travaux.

□ Le deuxième dossier concerne une piste à 3 kms au sud de Sisteron, pour 420 m de long et une petite pente de 3%. Elle est située sur un plateau. L'Aviation Civile et le Maire ont déjà donné un avis favorable. La décision préfectorale est attendue pour le printemps.

Les dossiers sont de plus en plus difficiles à faire car tout le monde « ouvre le parapluie ». En exemple, de multiples courriers ont été échangés entre Préfecture et Aviation Civile sur la nécessité de poser des panneaux d'informations aux randonneurs, panneaux agréés Aviation Civile !!! M. Le-Goff présent à cette Assemblée promet de solutionner ce problème.

Questions : Que deviennent les Glaciers de la Maurienne ?

Réponse : Rien n'a été fait depuis longtemps car il y a des écolos purs et durs qui s'opposent à tout ce qui est mécanique dans la région. Rien ne sera entrepris avant les élections municipales.

Quant au glacier des Sources de l'Arc, le tour de piste passe top près du parc, et N.G. ne veut pas exposer l'AFPM sur ce cas.

Nuisances et environnement : (Henri Balas)

Noël Genet rappelle l'attaque contre le terrain de Vaugellaz par 2 associations d'écologistes de la vallée de la Tarentaise. Après contact rassurant auprès de la Préfecture, leur action est tombée à l'eau.

Noël Genet a aussi pris en flagrant délit, des instructeurs et leurs

élèves, qui faisaient jusqu'à 10 tours de piste sur le même terrain. Ce sont des comportements inqualifiables et inadmissibles. C'est fouler au pied nos engagements et notre Charte du pilote de montagne. « Ces gens là scient la branche sur laquelle nous sommes assis ».

Suite à cet avant propos, Henri Balas propose d'être bref sur les sujets environnement et subventions.

Depuis plusieurs années en matière d'environnement, les actions visent la motorisation et le comportement des pilotes. En 2007, la grande majorité des pilotes de Rhône-Alpes a décidé de plaire au public en mettant en valeur notre aviation avec plus de discrétion. Pour contrer les rares personnages qui contestent les bonnes relations entretenues avec les élus, l'Aéroclub de Méribel a fait modifier sa fiche VAC pour faire une large place au respect de l'environnement.

En ce qui concerne l'environnement, des remerciements sont adressés au Président de la FFA pour une invitation de participation à la

commission des nuisances au Ministère de l'environnement. Il s'en est suivi un déblocage de dossiers concernant quelques associations de l'AFPM. Pour 2008 en Rhône-Alpes, une dizaine de dossiers peuvent être préparés pour obtenir des subventions pour équiper des avions de silencieux ou d'hélices moins bruyantes. En ce

qui concerne les formulaires de demande, ils sont maintenant communs pour la DIREN et la DGAC.

Tour aérien des jeunes pilotes : (Noël Genet)

L'AFPM était associée avec la FFA pour cette journée découverte montagne pour les jeunes pilotes participants. La réussite a été totale. Daniel Agnoux, instructeur montagne, est vivement remercié pour la très bonne présentation de son briefing. Le bulletin n° 70 de décembre relate dans le détail cette riche journée.

Réglementation : (Noël Genet)

Des nuages sombres se profilent dans le ciel européen. L'EASA s'est rapproché des 3 pays qui ont une réglementation montagne (France, Suisse, Italie) pour concocter un pré projet d'une réglementation européenne sur le vol montagne. Ce pré projet n'est pas satisfaisant malgré sa similitude avec le règlement français. En effet la notion de validité de 1 an est demandée pour les qualifications mon-

tagne et instructeur montagne, plus un nombre d'atterrissages imposés. Ce premier pré projet doit être discuté au mois de mars.

L'AFPM envisage de faire une action commune avec l'Aviation Civile, la FFA et l'EMP pour au minimum garder nos autorisations de sites, remises en cause. Défendre une validité de 2 ans pour la qualification montagne et une prorogation avec un FI (M). Défendre la validité de 3 ans pour la qualification instructeur montagne et un renouvellement avec un instructeur désigné par l'Aviation Civile. Dans ce dernier cas le renouvellement du Fi (A) pourrait être fait en même temps.

Protestation de Lucien Coulon qui s'insurge contre ces contrôles abusifs.

J.C. Roussel intervient pour préciser que la FFA sera au côté des pilotes de montagne sur ce sujet. Au moment même où tout le monde travaille pour finaliser une licence de pilote de loisir, il est prématuré que l'Europe s'occupe de l'aviation de montagne comme de l'hydravion ou autre.

Il faut laisser le temps au temps.

Stages d'homologation d'Instructeurs ULM : (Louis Collardeau et Dominique Méreuze)

Depuis 2004, l'AFPM travaille avec la FFPLUM pour que les ULMistes qui pratiquent les altisurfaces sans réglementation puissent être encadrés par des instructeurs homologués ayant une expérience de vol en montagne. Dans le but d'harmoniser les connaissances théoriques et pratiques des instructeurs ULM, la FFPLUM organise des stages d'homologation, sous la direction de Louis Collardeau, en présence de Noël Genet pour celui qui s'est déroulé en décembre. Le livre de Jean-Pierre Ebrard est utilisé comme référence pour cette formation.

Il y a des demandes étrangères pour participer à ces stages, et Marlies Campi, Présidente de l'EMP, a eu l'opportunité de participer au dernier.

Louis Collardeau précise que ce cursus de formation est une méthodologie d'apprentissage calquée sur celui de l'avion et qu'il a pour but de labelliser les instructeurs ULM. A ce jour 24 d'entre eux ont obtenu le label.

Sur une question concernant l'île de la Réunion, L.C. répond qu'il y a certainement quelque chose à faire.

Le Président Méreuze intervient pour préciser qu'au niveau des débats européens, la FPLUM



Henri Balas



L Collardeau de FFPLUM

mène un combat différent de celui de l'aviation en restant en dehors de l'EASA. Ce combat consiste à garder la philosophie de la responsabilisation du pilote en refusant d'aller vers des qualifications contraignantes. Pour le moment le système français



D Mereuze président FFPLUM

ment
labellisation.

Suite à une question, il est répondu qu'il n'y a pas de différence au contrat d'assurance pour la montagne en ULM, sauf pour la casse.

APPM : (Alex Pellegrin)

Souci avec le seul altiport des Pyrénées : Peyresourde a été fermé par l'Aviation Civile pour cause de piste en mauvais état. Il faudrait la refaire et pour le moment elle sert de parking à la station. L'APPM vient de créer l'aéroclub de Peyresourde qui aura pour vocation de gérer tous les problèmes administratifs de l'altiport, et d'être l'organe de liaison entre l'Aviation Civile et la station de skis. Des devis pour la réfection de la piste ont été établis. Il y a espoir de voir la réouverture de la piste en 2008.

Il y a eu une création d'altisurface sur neige au-dessus de Luchon, au col de Bacanère. L'APPM a aussi essayé de réhabiliter les altisurfaces situées dans les Pyrénées Orientales, autour de l'AD de La Liagone, qui ne sont plus utilisées depuis plusieurs années. Il y a de grosses difficultés avec l'ONF qui fait barrage à tous travaux et à toute création. Des discussions se font avec les Maires pour trouver des solutions.

Tous les pilotes sont les bienvenus sur les altisurfaces des Pyrénées.

Noël Genet remercie les gens de l'APPM pour tous les efforts qu'ils font depuis plusieurs années, afin de promouvoir le vol dans les Pyrénées.

Objectifs 2008 : (Noël Genet)

- Créations de terrains, travaux, réglementation européenne : poursuite des actions.
- Rassemblements.

convient complètement.

M. Mereuze écarte aussi l'idée d'accepter de laisser imposer à l'ULM des matériels coûteux type balise de détresse de nouvelle génération. A ce sujet, la FFA est sur la même position.

Une communication sera faite prochaine- au sujet des stages de

- Réouverture possible du terrain d'Aix en Diois.

Le rassemblement de la Pentecôte aura lieu à Corlier. Une plaquette sera diffusée qui indiquera les conditions d'hébergement et de déroulement. Il y a 3 terrains alentour pour le ravitaillement en carburant. Bourg en Bresse est retenu comme terrain de secours.

Questions diverses :

Robert Merloz : Jusqu'à un passé récent, le glacier de la Grande Motte, utilisé depuis les années 60, ne posait pas de problème même au décollage. Mais le réchauffement de la planète a

fait son travail. Ce glacier est suivi avec attention par les glaciologues de Tignes. Depuis 15 ans le sommet du glacier a diminué d'une quinzaine de mètres. Il a en conséquence diminué de longueur et la barre rocheuse aux confins du glacier apparaît visible ce qui n'était pas le cas avant, d'où un danger pour les avions qui décollent un peu long. L'atterrissage n'est pas remis en cause.

Il convient donc de faire une reconnaissance rigoureuse de façon à bien définir l'axe de décollage le plus sûr, entre 2 rognons de la barre rocheuse.

Subventions :

□ 1000 euros (FFPLUM). Un chèque de 2500 euros, au titre de l'année 2008, est remis à l'AFPM par Dominique Mereuze, Pt de la FFPLUM, qui souhaite que le travail en commun continue pour améliorer encore nos vols en montagne.

□ 6000 euros par la FFA, dont 1500 euros à titre exceptionnel pour le memento sécurité, mais qui deviendront habituels (promesse).

- 750 euros par l'Aéroclub Allintair.
- La subvention du CRA 22 est en attente.

Jean-Claude Roussel, Pt de la FFA, intervient pour dire tout le plaisir qu'il a d'être pour la première fois parmi nous. Sa faible expérience du vol en montagne ne lui laissait pas imaginer un aussi grand nombre d'adhérents. Il retient que l'AFPM a une très très forte représentativité dans le milieu. C'est le signe à son avis que l'AFPM rend de véritables services aux pilotes de montagne. Alors bravo.

Pour ce qui est de la sécurité, J.C. Roussel soutient toutes les initiatives qui tendent à l'améliorer. Quant à la réglementation européenne, la FFA appuiera de tout son poids pour aider les



M Merloz de Méribel



JC Roussel Président de la FFA

pilotes de montagne dans la défense de leurs intérêts. Un appel est lancé pour que l'AFPM encourage les jeunes à faire une formation. Une bourse de 300 euros est attribuée au moins de 25 ans pour l'obtention d'une qualification montagne, et sous condition qu'il soit affilié à la FFA. Il remercie vive-

ment tous ceux qui ont contribué à faire que la journée du Tour Aérien des jeunes pilotes soit un extraordinaire succès, surtout pour les jeunes.

Ne pas oublier que chaque fois qu'un aéroclub fédéral s'équipe d'un silencieux, la Fédé donne 600 euros. Ne pas hésiter à les demander.

M. Pessidous, Pt de l'ANPI, intervient pour dire que l'ambition



M Pessidous

de son association est d'aider et soutenir les instructeurs, qu'ils soient bénévoles ou salariés. Les FI bénévoles, en particulier, ont un rôle et des responsabilités spécifiques qui relèvent de la réglementation et non des instances associatives.

Jean-Michel Durieux, Pt du CRA 22, rappelle qu'il fait du vol montagne depuis 25 ans, mais qu'en raison d'autres expériences aéronautiques tant en France qu'à l'étranger, il n'a plus beaucoup l'occasion d'évoluer dans nos montagnes. Pour l'année 2008, il reconnaît qu'il n'aura pas d'excuse de ne pas participer au rassemblement de Corlier.



JM Durieux Président du CRA 22

Noël Genet remercie encore les membres du C.A. et rend hommage en particulier à 2 femmes très actives, qui ne pilotent pas, mais qui, il l'espère, manœuvrent de temps à autre les commandes de l'avion

de leurs pilotes de maris... Anne-Marie Ferrier et Josette Chaboud reçoivent chacune, en remerciement, un très beau bouquet de fleurs.

Fin de l'assemblée Générale :

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

Elections au Conseil d'Administration :

3 membres sont sortants :

- Noël GENET,
- Henri BALAS,
- René OBERHOFER,

Noël GENET et Henri BALAS se représentent et Eric FIX, instructeur montagne, est candidat.



Des fleurs pour la boutique et le trésor

Après dépouillement des 367 votes exprimés, sont élus et réélus :

- Eric FIX,
- Noël GENET,
- Henri BALAS.

Le Président : Noël Genet

Le Secrétaire : René Oberhofer

Correspondance : AFPM - villa la Case, route de l'Escale - 04290 - Volonne

Siège social : AFPM - Aérodrome du Versoud - F- 38420 - Domène

Activité Lyonnaise

A la Jasserie, les Lyonnais autour de Georges Masson et son chien



Rencontre avec N Genet et Méribel



En finale à Montaud



JP Mordinet : Le directeur de la piste de Montaud



LE MOUSQUETAIRE A 50 ANS



Aquarelle de JJ Petit

UN PEU D'HISTOIRE

Par Eric FIX

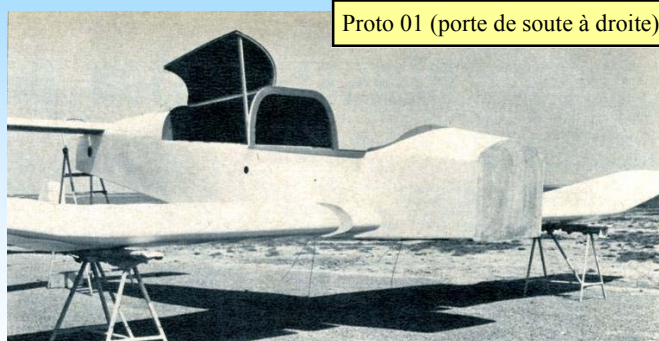
Les décennies 50 et 60 sont particulièrement prolifiques en matière aéronautique, chaque année nombres de prototypes prennent l'air marquant une évolution technique considérable ponctuée de nombreux records de tous ordres.



Il y a 50 ans l'année 1958 ne déroge pas à la règle, le 27 mai le F4 Phantom effectue son premier vol et le DC 8 en fait de même le 30 tandis que le 2 Roger Carpentier (*le premier français a avoir franchi le mach le 12 novembre 1952*) a battu le record d'altitude en atteignant

24217 mètres à bord du SO-9050 Trident II. Citons également la mise en service par la PAN AM du B707 sur l'Atlantique Nord, qui marque l'arrivée du réacteur sur l'intercontinental le 26 octobre.

La liste des événements marquants est bien trop longue pour figurer ici, je ne citerai encore que le premier vol du planeur biplace Wassmer 30 Bijave , le 17 décembre et surtout celui



Proto 01 (porte de soute à droite)

qui va le plus nous concerner : le premier vol du D 140 Mousquetaire le 4 juillet.

PREAMBULE

Les JODEL sont nés de la collaboration entre Jean Delemon-
tez et de son beau-père Edouard Joly.

En 1958 l'aventure JODEL a dix ans, le premier le D 9 a volé
la première fois le 21 janvier 1948 suivi par les biplaces
D11. Pour évoquer l'histoire du D140 il nous faut parler d'un
homme peu connu mais qui eut un rôle décisif dans l'histoire
du premier quadriplace de la famille JODEL, Lucien QUE-
REY..

Ce Normand est dans les années 50 un des grands anima-
teurs de la plate forme de Bernay, issu de l'aviation popu-
laire, il se retrouve garagiste après guerre et très impliqué
dans la renaissance du club de Bernay. Le 1^{er} novembre
1948 il crée une station service avions : la Société Aéronauti-
que Normande (SAN), qui réalise des réparations courantes
puis des révisions générales.

En 1949 Lucien Querey débute la construction de deux
avions inspirés des Piper Cub qui volent en 1950 mais qui
n'eurent pas de suite.

Le déclic se produit au rassemblement des constructeurs
amateurs de Montargis en 1951. Lucien Querey essaie le
D11 et à l'issue de son vol demande à Jean Delemon-
tez si il pouvait le construire en série. Ce dernier accepte : les Jodel
vont désormais passer au stade industriel et une estime réci-
proque ne tardera pas à s'établir
entre les deux hommes. Le premier
D112 produit par la SAN vol en
1952 suivi en 1955 du D117. Quel-
ques 227 D117 suivront.

Lucien Querey est un homme à la
« corpulence épanouie » qui rêve
d'un avion à son gabarit ! Il veut un
quadriplace et en 1957 il incite forte-
ment Jean Delemon-
tez à le dessi-
ner.

L'apparition du nouveau moteur Lycoming de 180 cv finit
par le convaincre, il se met à la planche à dessin et la saga
du Mousquetaire débute !

NAISSANCE du JODEL SAN D 140 « MOUSQUETAIRE »

Indépendamment de l'impatience et de l'enthousiasme de
Lucien Querey, le développement d'un quadriplace répond
également à un besoin de l'aviation générale en France.

La première particularité est simplement géographique. En
effet Jean Delemon-
tez dessine à Beaune et Lucien Querey
bout d'impatience à Bernay ! . Il « assaille » Jean Delemon-
tez par téléphone afin d'obtenir au plus tôt les plans encore

« chauds » ; il s'établit une sorte de navette entre Beaune et



Bernay. Le prototype prend forme au fur et à mesure que les
plans sont établis et parfois même avec un peu d'avance !!!
Lucien Querey confiant dans les futures qualités de la nou-
velle machine lance la construction d'une série en même
temps que le prototype.

La SAN a l'exclusivité de la construction et de la vente du
JODEL D 140 « MOUSQUETAIRE »

Le vendredi 4 juillet 1958, Lucien Querey effectue le premier
vol du D 140 n°01 F-BIZE, tout se passe sans aucun pro-
blème. Il redécoule immédiatement emmenant Jean Delemon-
tez, assis sur le longeron !. L'après-midi, Léon Biancotto ef-
fectue le troisième vol, à son retour il se montre fort enthou-



siasmé par la machine.

Les vols s'enchaînent, le 15 juillet le 01 participe au grand
prix de France aux mains de Lucien Querey puis le 17 à la
course La Baule-Deauville.

L'avion n'est pas très beau mais il emporte 4 à 5 personnes à
230km/h, pèse 620kg à vide pour 1200kg de charge maxi-
mum et reste à ce jour le seul avion capable d'emporter son

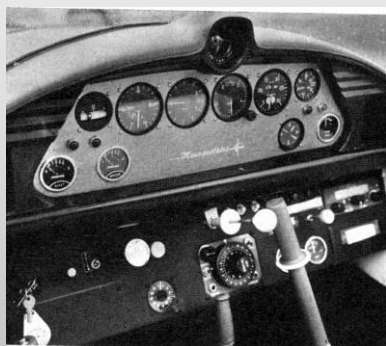
propre poids en charge utile avec 180 cv.

Le 02 F-BIZA vole peu de temps après et prend le départ le 14 septembre, en compagnie du 01, d'un tour de la Méditerranée organisé par Querey réunissant 36 clients JODEL SAN à bord de leur propre machine. L'impact en Afrique du Nord est considérable : 30 commandes dont 15 livrables avant la fin de l'année !!! Voilà pourquoi les premiers exemplaires du



1er D140 B N° 30 le 24 dec 59

D 140 sont en majorité acquis en Afri-



que.

A partir du n°6 F-OBKQ la dénomination devient D 140A et le « look » évolue, le bord d'attaque de la dérive triangulaire devient rectiligne. Un avertisseur de décrochage remplace la barrette précédemment installée et le circuit anémométrique est amélioré. Le n° 03 F-BIZB effectue les essais officiels. D'abord à Bernay puis à Brétigny, Léon

Biancotto est en charge des essais de vrilles. Cet appareil sera par la suite acquis par le SGAC.

Le CDN normal aux termes de l'arrêté du 8 avril 1955 est obtenu début 1959. Seules quelques remarques sont formulées à propos de la position de la manette des gaz, du dosage des freins, de l'absence de dispositif d'arrimage dans la soute et d'odeurs d'échappement. Les appareils déjà construits sont modifiés en conséquence.

LE DEVELOPPEMENT

L'année 1959 est riche en événements !

Le D140 participe à de « Grands Raids » comme un aller-retour Bornéo de 60 000 km par Mr Godet ou un aller-retour Tel-Aviv par Mr Roget sur le BIZA.

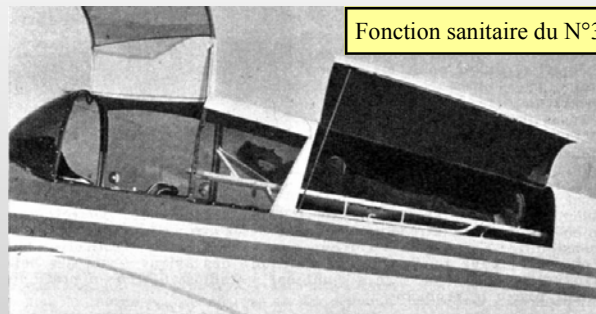
Au salon du Bourget 59, le D140 n'est pas en exposition statique mais Léon Biancotto présente le 03 en vol.

La fin de l'année est marquée par deux événements dramatiques. D'abord le 6 novembre un incendie détruit les gabarits

de montage. Le carnet de commande est bien fourni, Querey la mort dans l'âme, décide de ne plus prendre de commande avant avril 1960 et demande à ce que les gabarits soient refaits dansquinze jours, ce qui est fait. 28 Mousquetaire avaient été construits avant l'incendie et 15 étaient en commande.

Le 7 décembre, Lucien Querey décède subitement à 38 ans d'une rupture d'anévrisme. Sa brutale disparition suscite une émotion considérable. Surmontant sa douleur Mme Querey reprend courageusement le flambeau.

Le jeudi 24 décembre 1959 sort des ateliers un nouveau D140, le n°30 F-OBFM, équipé d'une nouvelle verrière moulée, d'un tableau de bord « design », de palonnier suspendu et



Fonction sanitaire du N°34



Nouvelle dérive

d'un chauffage cabine. Une petite arrête dorsale jointe le fuselage et le bord d'attaque de la dérive de même les capots moteur sont légèrement modifiés. Cet appareil, le premier à sortir des ateliers depuis la disparition de Lucien Querey est

désigné: D140B « Mousquetaire II »



1er D140C N° 87

Le 01 après transformation en modèle C



Mme Querey, « emmenée » par Robert Geromboux, le nouveau directeur commercial de la SAN, effectue un vol à bord de ce nouveau Mousquetaire

Le succès ne se dément pas et la production bat son plein. Les commandes émanent bien sûr d'aéro-clubs mais également de sociétés qui l'utilisent comme avion-taxi en Mauritanie, au Niger ou au Sénégal. Un usage sanitaire est même proposé grâce à l'énorme potentiel de la machine et une présentation est organisée avec le 34 F-OBRA.

La modification la plus voyante est réalisée en septembre 1963 lorsque le n°87 F-BKSO est doté d'une dérive en flèche. L'efficacité de la direction n'en est pas changée mais l'esthétique est bien meilleure. Le D 140C

« MOUSQUETAIRE III » est né et il plaît à la clientèle. L'adaptation d'un crochet de remorquage est proposée.

Les commandes arrivent pendant que la production se poursuit, le D 140C remplace le B sur la chaîne à partir du n°103 F-BKSP.

La nouvelle dérive fait des envieux parmi les possesseurs des versions précédentes, si bien que des D140 A et B seront modifiés au « standard C » et seront redésignés D140C. (les deux seuls A modifiés, les n°16 BJQR et 23 BIZL, seront redésignés D 140AC) Parmi eux, le plus emblématique est le prototype F-BIZE, il conserve cependant sa différence par rapport à tous les autres MOUSQUETAIRE, il est le seul à avoir la porte de soute arrière du côté droit !

L'ABEILLE

Le 28 septembre 1964, l'Armée de l'air demande à la SAN de lui proposer un devis pour la fourniture éventuelle d'avions remorqueurs.



Proto du D140R n° 501 en 1965

A cette époque les MS 500 vieillissants assurent le remorquage des planeurs dans les sections militaires de vol à voile. L'Armée de l'air souhaite se doter d'un nouvel appareil plus performant dans le cadre du renouvellement de son matériel vol à voile.

Après étude, la proposition de la SAN est envoyée le 19 janvier 1965 (courrier n°7177).

Celle-ci propose « un appareil dérivé du JODEL 140 C, type MOUSQUETAIRE et se dénommera JODEL type 140R ».

Le courrier précise : « il diffère du JODEL 140C sur les points suivants :
- l'appareil est équipé d'une gouverne de profondeur monobloc



Bavette du 514



Le 516 en vol

agrandie par rapport à la profondeur du 140C
- la surface de la dérive verticale a été agrandie pour améliorer

rer la tenue en lacet

- la surface des volets a été augmentée
- l'habitacle a été modifié ainsi que la partie supérieure du fuselage permette d'obtenir une bonne visibilité arrière
- le profil des ailerons a été modifié pour obtenir un meilleur contrôle à basse vitesse

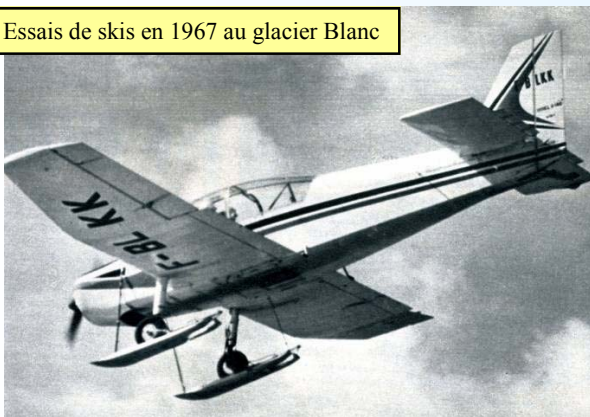
Le 522 du Sefa à St Jean d'Arves



un

- une bavette amovible a été installée sous le capot pour assurer meilleur re-

Essais de skis en 1967 au glacier Blanc



froidissement en montée. »

La construction est entreprise et le prototype du D 140R n° 501 F-WLKK baptisé « ABEILLE » vole début juin aux mains de Paul Talman. Ce dernier mène les essais tambour battant. Des vols d'informations menés par le CEV du 5 au 30 juin 1965 font l'objet du compte rendu n° 10756 du 8 juillet 1965. Une évaluation en tant que remorqueur est menée en août à Saint-Auban sur Durance. Les vols d'expérimentation sont

effectués par deux attelages en patrouille. L'ABEILLE est comparée au MS 505 n° 654, chacun remorquant un Breguet 904. Les conclusions sont favorables à l'Abeille et la production est lancée.

Le choix des militaires doit se faire entre le MS 893 RALLYE et le D140R, ce dernier recueille l'unanimité des suffrages et il est demandé le 16 août « d'entreprendre les démarches nécessaires à l'achat de ces appareils ».

La note n°947 du 1° septembre 1965 de l'état major de l'Ar-



Le n° 526 du Sefa

mée de l'air demande la commande de « 12 avions JODEL destinés à remorquer les planeurs ».

Le marché 66.70-578 du 2 septembre 1966 concerne 12 avions pour l'Armée de l'air, du n° 507 au n° 518 auxquels s'ajouteront 2 avions pour la DGA, les n° 519 et 520.

Le premier D140R est remis officiellement à l'Armée de l'air le 28 janvier 1967 à Bernay.

Les n°502 à 506 sont initialement vendus en Belgique.

Début 1967 la société Ski-Air qui travaille depuis plus d'un an au montage de skis en plastique stratifié sur un RALLYE Commodore veut adapter ses skis sur un nouvel appareil. Le choix de Mr Fernandez se porte sur le SAN « Abeille ». Le 501 est livré par la SAN avec les renforts et les points d'attaches préconisés par Mr Fernandez et des volets modifiés par l'adjonction de deux crans supplémentaires. Les essais se déroulent sans problème au printemps 1967, notamment sur le glacier Blanc, au col des Ecrins : ça fait rêver !!!

Le célèbre pilote d'essai Jacques Lecarme essaye l'Abeille. Bien que travaillant pour son concurrent, il a un jugement élogieux. Supérieur au MS 893, le D140R ne connaît pourtant pas le succès commercial, politique oblige !!!....

Au total 28 D140R sont construits et font toujours le bonheur de leurs utilisateurs. Le dernier de la série, le 528 BOPT bien connu, fit les beaux jours d'Henri Giraud. Le 501 BLKK vole toujours à Megève affublé du nom de....Mousquetaire !
Notons pour les plus pointilleux que le prototype de L'Abeille a d'abord été doté d'une petite arrête dorsale rapidement remplacée par le carénage actuel que nous lui connaissons tous.

Le SFA a acquis deux Abeille : le n°522 F-BOPA en 1967 et le n°526 F-BOPO en 2008.

Les Mousquetaire D140 n°03 F-BIZB modifiés en C et D140AC n°23 F-BIZL ont également fait partie du parc du SFA.

LE D 140E « MOUSQUETAIRE IV »

Il était naturel que les améliorations techniques de l'Abeille

sur la chaîne d'assemblage à partir du n° 174 F-BNIL. (les n° 167 à 173 sont encore produit en version C) jusqu'au dernier



Le Mousquetaire IV n° 1660 à Cannes 1966



profitent au Mousquetaire. Début 1966 il est décidé de « prélever sur la chaîne » le n°166 qui reçoit l'empennage, la dérive et les volets de l'Abeille. Les portes papillons sont remplacées par des portes s'ouvrant vers l'avant. (Les nouvelles portes ne seront pas retenues pour la série à l'exception des Mousquetaire militaires). Le « nouvel » avion est

désigné D 140E Mousquetaire IV et immatriculé F-BNIP.

Le 4° salon de l'aviation générale devant se tenir fin mai à Cannes, les bouchées doubles sont mises pour y présenter le BNIP. Bien accueilli par la clientèle, le E remplace le C

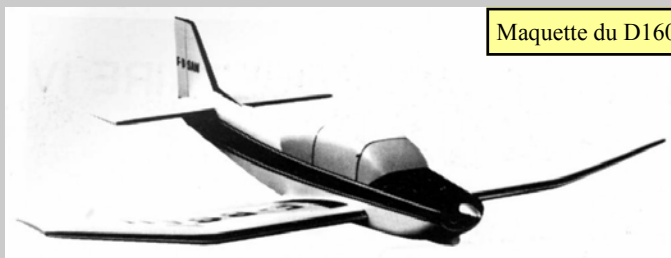


Mousquetaire produit, le n° 215 F-BOPQ.

L'Armée de l'air est à la recherche d'un avion pour son escadille d'initiation aérienne de Salon de Provence. Satisfaite de ses D140R Abeille elle se tourne naturellement vers la SAN pour évaluer son dernier né le D140E. Le marché 68.71-033 du 15 mai 1968 porte sur l'acquisition de 18 D140E Mousquetaire IV. Les avions de l'Armée de l'air sont semblables aux civils sauf, en ce qui concerne le circuit électrique qui est en 24 volts (génératrice sur D 140R et alternateur sur D 140E), l'ouverture des portes vers l'avant et la commande du compensateur de profondeur. La traditionnelle molette sur le flanc gauche de la cabine est remplacée par une molette positionnée sur un pylône central (à la « mode » du Cessna C150)

Les n° 195 à 212 remplacent à Salon de Provence les NC 856 pour initier les élèves au vol. Huit sont affectés ultérieurement au Groupement Ecole de Toulouse afin d'assurer la formation initiale des navigateurs. Ces avions sont équipés d'un poste UHF et d'un conservateur de cap.

En 1968 la situation financière de la SAN est très préoccupante. Auguste Mudry apprend que la SAN est en difficulté et demande à Mme Querrey si elle peut lui construire des cellules de CAP 10. Ravie, elle accepte cette proposition, mais la société est déclarée en faillite le 28 octobre 1968. A la demande de la mairie de Bernay, Auguste Mudry est nommé gérant libre de la SAN pour une année. Pendant cette période il poursuit la fabrication des 24 derniers Mousquetaire IV (dont les 18 militaires). Poussé par la Région, Auguste Mudry achète les locaux de la défunte SAN. Le 1° janvier 1970 la Société des avions Mudry et Cie débute ses activités.



Maquette du D160

Pierre Robin reprend les droits de fabrication du Mousquetaire et de l'Abeille ; il ne s'en servira jamais. Le D140 n'aura pas de successeur bien qu'un D160 soit étudié mais non construit.

L'APRES SAN

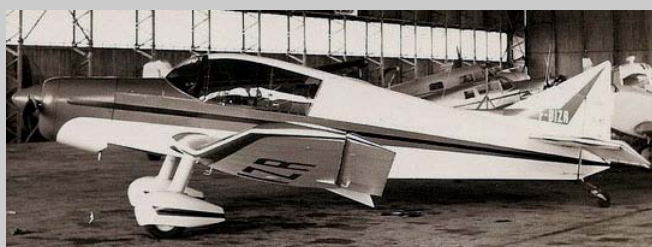
Après la disparition de la SAN, les D140 sont « orphelins »



Le 161 F-BMFX de Méribel débute à l'Aigle

avant l'âge.

La flotte des D140 suit l'évolution de l'aviation générale. L'arrivée de nouveaux avions dans le parc des aéro-clubs entraîne des mouvements dans la flotte, certains sont vendus à l'étranger (Suisse, Allemagne, Angleterre...) d'autres quittent



la plaine pour se rapprocher du relief !

Au fur et à mesure des opérations d'entretien, des modifications de détail sont réalisées. Des pare-brises arrondis sont



N° 38 D140B devenu D140E1

remplacés par d'autres plus « aérodynamiques » et des dérives « modèle C » sont montées sur des modèles antérieurs. Le montage de cônes d'hélice de CAP 10 entraîne le changement de la flasque, avançant de fait l'hélice, procurant un meilleur refroidissement et un meilleur rendement. De rares changements de moteurs sont effectués, surtout en Suisse. Des moteurs de 200 et 220 cv sont installés et un turbo est également monté sur un 180cv d'origine. Les évolutions apportées depuis le prototype de 1958 ont surtout des effets esthétiques (*pas toujours réussis*) ; les performances restent quasiment identiques. Il faut noter le cas particulier du n°38 F-BIZR qui est transformé en Mousquetaire IV par Mudry et qui reçoit l'unique désignation de D140E1 Mousquetaire IV. Il vole aujourd'hui en Espagne immatriculé EC-DKK.

LES CNRA

Le nombre de D 140 satisfait les club-montagne jusque dans



Le 1er CNRA vu à Luchon en 2001

Le 472 PDDA et ses capots new look



les années 80. L'hypothétique reprise de la fabrication tant attendue ne venant pas ; les premiers D140 en CNRA apparaissent au début des années 90 à partir des liasses diffusées par la SAB. Les n° 400 à 499 sont attribués à ces avions.

Le premier D140 en F-P est le n° 400 F-PRPM en 1993. Suivent d'autres appareils principalement des E et des R. On retrouve parmi ces avions des « purs » CNRA mais aussi des anciens CDN qui à la suite d'événements aéronautiques ma-



jeurs se retrouvent éligibles en CNRA !

Par exemple on trouve ainsi le 186 BOPB en 431 POPB , mais aussi le 165 BNIC en 493 PDJD ! *Il y en a d'autres....* Sur les avions en CNRA on voit apparaître des freins à disque, des nouvelles verrières, des nouveaux capots moteur et aussi des adaptations plus originales comme le D140R n° 454 F-PCDO constitué d'un fuselage de R et d'un ensemble voilure/profondeur de C.

Une modification du profil 23.015, consistant à abaisser le bord d'attaque de 3 cm afin de creuser un peu le profil pour obtenir une vitesse d'approche légèrement plus faible, est assez peu appliquée..

La saga du D140 n'est pas terminée. Si une relance de la

production industrielle n'est pas d'actualité, la construction en CNRA se porte bien notamment en rendant possibles des évolutions que le CDN ne permet pas. Une vingtaine de D140 volent actuellement en F-P. et plusieurs sont en construction.

Les D140 initialement en CDN sont aujourd'hui éligibles en avions orphelins facilitant ainsi leur entretien.

Et les D140 militaires ? La question est récurrente !

A l'arrivée des CAP 10 à Salon de Provence, les D140E sont affectés en tant que remorqueurs aux côtés des Abeille dans les sections vol à voile. Ceux de Toulouse suivent quelques temps après. Les « bonnes idées » reviennent toujours et voilà que « l'on » réaffecte les D140E à la formation initiale des navigateurs au début des années 2000 pour abandonner à nouveau cette formule en 2007 !...

Les D140R sont restés dans leur rôle initial de remorqueur de planeur, ils sont encore aujourd'hui les bêtes de somme des sections de vol à voile.

Aucun D140R n'est détruit par accident alors que quatre D140E (n° 195, 196, 208 et 212) le sont et au moins deux



autres sont à l'état de « quasi épave ».

L'avenir de ces avions sous les cocardes est lié à la pérennité du vol à voile dans l'armée de l'air.

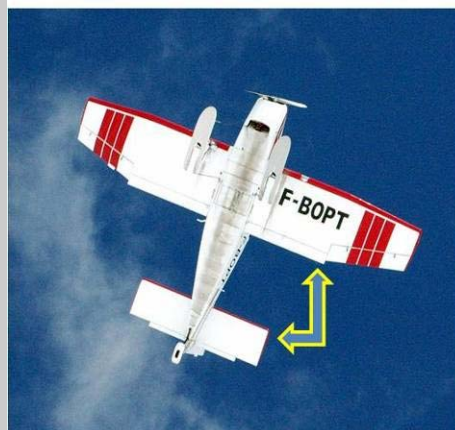


AUJOURD'HUI



Actuellement environ 130 D140 volent sous registres français auxquels il faut rajouter les avions volant à l'étranger principalement en Suisse, Angleterre, Allemagne et Espagne. Après un demi siècle d'existence, cette merveilleuse machine est toujours l'avion idéal pour beaucoup d'entre nous et nous pouvons remercier Jean Delemontez de nous avoir conçu cet avion de légende. Certaines cellules totalisent moins de 6 000 heures de vol alors que d'autres approchent allégrement les 40 000 !

A l'instar de certains pays africains où à une époque « avion » se disait « Jaguar » ; il est des régions montagneuses où « avion » se dit... « Mousquetaire » !



Evolutions en images :



Evolutions en images :



Un Week-End dans les Pyrénées.

Partant du principe simple, qu'une qualification montagne sert à voler en montagne, nous avons rassemblé, le week-end du 26 et 27 janvier, l'escadrille de l'APM65 pour une virée en direction des altisurfaces de l'est pyrénéen, en Ariège et en Catalogne. Alain (Mathon) est aux commandes de son D113 que les pilotes de glaciers connaissent bien, le F-PYER. Moins fameux, mais tout aussi vaillant mon petit D112 F-PHJN lui emboîte le pas.

La météo de ces dernières semaines ayant été particulièrement facétieuse, il nous tardait de nouveau de voler pour de bon. La neige non plus n'est guère au rendez-vous de cet hiver, une vilaine pluie accompagnée d'un redoux ayant littéralement dissous le manteau blanc jusqu'à près de 2000 mètres d'altitude.

C'est dit, ce week-end est annoncé beau de bout en bout, nous allons voler !

Dès que l'on s'élève un peu de Luquet, la chaîne des Pyrénées nous apparaît dans toute sa majesté. Au fond, la ligne frontalière des 3000 est, elle, toujours blanche, et domine de son port altier le reste du panorama. Nous longeons ce paysage jusqu'à Saint-Girons, égrenant une litanie de pics, de sommets, de courbes ou d'arêtes, c'est selon.

Le PYER s'amuse à passer d'un côté et de l'autre de mon petit JN, un rien cabotin, pour se faire photographier. Puis, satisfait, il joue de ses 90 CV pour nous distancer. On se retrouvera à Saint-Girons d'ici quelques minutes.



De là, direction Aleu-Joubac, magnifique piste au sommet d'un monticule qui offre un panorama sublime sur les monts du Couserans. Alain, qui connaît bien le coin, tient à m'accompagner pour me conseiller. Après tout, je n'ai ma qualif que depuis un



mois. La lumière est mordorée, et toute la montagne flamboie. C'est un spectacle que l'on contemplerait des heures entières. Mais il faut déjà repartir, non sans avoir effectué Alain et moi quelques posers afin de profiter au mieux de ce merveilleux manège.

Nous nous envolons ensuite vers Sainte-Léocadie, remontant la vallée de Massat, puis de l'Ariège, qui, au-delà d'Aix les Thermes devient plus profonde, plus sauvage. En grim pant vers le col du Puymorens, les versants se font plus abrupts, la roche plus à vif, émergeant comme une multitude de poignards de son linceul de neige. A l'est, nous laissons le massif du Carlit, le point culminant des Pyrénées Orientales.

Nous arrivons en tour de piste de Sainte-Léocadie dans une incroyable lumière orangée, presque irréelle qui baigne tout le paysage. Passant derrière les cimes, le soleil nous quitte en nous gratifiant d'une apothéose extraordinaire, d'où tranchent les ombres allongées et les névés qui s'obstinent aux sommets de certains reliefs.



A peine descendus des avions, nous restons là, les bras ballants, à jouer du spectacle. Ensuite seulement nous attachons et bâchons pour la nuit nos braves montures ailées, tandis que Philippe Salvato le maître des lieux nous accueille à bras ouverts.

Repus et reposés, nous revenons au terrain le lendemain matin. Le but est de partir à la découverte de l'altisurface de l'Hippopotame à 3 minutes de là. Nous décollons vers 10 heures avec le petit D112. Alain est aux manettes pour les premiers atterrissages, puis je prends le relais. La piste est très particulière pour un avion à ailes basses, à cause des rochers qui la parsèment. Un PA18 serait sans aucun doute plus à l'aise.

De retour à Sainte-Léocadie, mon passager préféré m'annonce le sourire aux lèvres, qu'un pilote de montagne qui passait par là, l'a emmené faire un vol fabuleux au dessus du Carlit et de l'Andorre, tandis que j'étais à l'Hippopotame avec Alain.

Hélas, tout ayant une fin, il va nous falloir rentrer. Nous prenons donc congé de Philippe en nous promettant de revenir.

C'est l'histoire d'une qualif...

Une fois son PPL obtenu, restait à trouver un club, un avion, un instructeur « montagne », trois choses rares quand on vit dans l'Hérault. Et Caroline a commencé à faire des navettes en voiture, le week-end, entre Béziers et Tarbes pour se familiariser avec le D112 de l'APM65. Elle est même allée jusqu'à déménager et changer de travail pour s'installer dans les Hautes-Pyrénées et être ainsi au plus près de son « Juliette-Novembre » favori ! Enfin Louis Pena a pu mener à bien, en quelques mois, sa formation sur les pistes des Pyrénées centrales, abordées dans l'ordre croissant de difficulté : Escary, Artigues, le Bergons, Balesta, Cirès, Pène de Soulit, Barèges... Testée par Denis Jauvin le 2 décembre 2007, Caroline peut être fière de sa ténacité qui lui a permis de rejoindre le clan encore trop restreint des pilotes de montagne entièrement formés dans les Pyrénées.

Et comme à l'APM65 on ne perd jamais une occasion de s'amuser, l'événement a été dignement fêté le 12 janvier 2007 en compagnie des amis de Caroline. Les agapes se sont terminées par une séance de « vols sur glaciers »... à la patinoire de Gèdre, où Louis Pena a étonné tout le monde par sa maîtrise de la glisse !



Caroline est fière de son insigne en argent

Lorsque Caroline est descendue du Mousquetaire de Christian Exiga qui venait de lui faire découvrir sa piste du Bergons, en novembre 2005, elle a déclaré qu'un jour, elle serait, elle aussi, pilote de montagne. Mais que de chemin à parcourir encore ! Elle venait alors de commencer sa formation sur Cessna 152 en vue du PPL à Pézenas, sous la houlette bienveillante de « Bébert » Cauquil. A partir de ce jour, ce dernier ne lui fit plus de cadeau et s'attacha à lui enseigner la rigueur et la précision nécessaires à notre activité.



La montagne en ULM ça vous gagne !

Pour que ce rêve ne se transforme pas en un bref instant de cauchemar, mais plutôt en des grands moments de bonheur renouvelés, la FFPLUM et l'AFPM (Association Française des Pilotes de Montagne) ont élaboré ensemble et mis en place depuis 2004 « Le label montagne instructeur ».

Le vol en montagne est une pratique particulière du vol, qui ne s'improvise surtout pas ! Pour mettre toutes les chances de votre côté une vingtaine d'instructeurs ULM expérimentés et s'engageant à respecter un cursus de formation adapté ont été « labellisés montagne » et sont là pour vous initier ou vous perfectionner à toutes les subtilités de l'atterrissage à contre pentes sur roues et sur skis dans les massifs Alpains et Pyrénéens : l'aérodynamique, le relief, l'altitude, l'intégration des altisurfaces et altiports (rappel : la radio est obligatoire), le matériel,...

Vous êtes un pilote responsable ? alors pas d'hésitation avant de vous aventurer dans les reliefs alpins contacter un des instructeurs ULM labellisé montagne de la liste ci jointe, il saura vous faire découvrir le vol ULM en montagne en sécurité et surtout vous faire partager sa passion.

INSTRUCTEUR LABELISE MONTAGNE au 01/01/2008				
NOM	PRENOM	contact tél :	Pratique	Massif
BRAQUET	CEDRIC	06.77.18.40.96	MULTIAXE	Pyrénées
CAMPI	MARLIES	34 656 312 528	MULTIAXE	Espagne
CHEVALLIER	ROLLAND	06.16.49.09.16	MULTIAXE	Alpes Nord
DANTAND	STEPHANE	06.81.11.50.68	PENDULAIRE	Alpes Nord
DE GRAMON	GERAUD	06.19.57.38.77	MULTIAXE	Pyrénées
DELLUC	CLAUDE	06.07.96.65.30	MULTIAXE/PENDULAIRE	Alpes Nord
DESPONDS	CHRISTOPHE	06.80.37.28.26	PENDULAIRE	Alpes Nord
DOUSSE	ROBERT	06.03.95.07.88	MULTIAXE/AUTOGIRE	Pyrénées
DUJARDYN	MICHEL	06.30.49.94.84	MULTIAXE	Pyrénées
FLAHAUT	OLIVIER	06.82.43.03.95	MULTIAXE/PENDULAIRE	Alpes Nord
HALLUIN	GERARD	05.61.39.87.41	MULTIAXE	Pyrénées
HOURTILLAN	JEAN-LUC	05.53.64.63.02	MULTIAXE/PENDULAIRE	Pyrénées
JALLOUSTRE	RENE	06.62.54.14.35	MULTIAXE	Pyrénées
MILLOT	PATRICK	05.62.33.46.80	PENDULAIRE	Pyrénées
MORETTI	DOMINIQUE	06.09.18.47.63	PENDULAIRE	Alpes Sud
PRUDENT	PAUL	06.83.51.26.68	MULTIAXE	Alpes Sud
SANTA LUCIA	DIEGO	04.67.85.43.82	MULTIAXE/PENDULAIRE	Pyrénées
SORBA	GUY	06.80.63.88.21	MULTIAXE	Pyrénées
TOUSSAINT	FRANCK	06.87.56.44.43	PENDULAIRE	Alpes Nord
VERNAY	LUC	06 64 16 72 68	MULTIAXE/PENDULAIRE	Alpes Sud
Information: ffplum@ffplum.com tél: 01 49 81 74 43 et info@afpm.org				

Plus d'infos ? voir les site Internet de la FFPLUM et de l'AFPM.

Succès européens pour le label montagne... Nous avons été sollicités par des instructeurs de nos pays voisins qui viennent se former chez nous, pour faire des « petits » en Espagne et bientôt en Allemagne... ce qui démontre le succès et l'intérêt de cette initiative.

Et pour finir de vous convaincre une citation d'Henri Giraud (dit: le pape de la montagne) : « *Il y a autant de différence entre un pilote de plaine et un pilote de montagne, qu'entre un mouton et un chamois... et n'est pas chamois qui veut...!* »

Louis Collardeau
Coordinateur Label Montagne FFPLUM – AFPM



Accueil en fanfare à l'Alpe d'Huez

Sans doute, le mauvais temps arrive pour les suisses. Se mettre à l'abri impérativement



Rosa blanche

