

BULLETIN n°73 décembre 2008 Association Française des pilotes de montagne

PILOTES DE MONTAGNE



Le Mot du Président

Le Mot du Président



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.

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,

.....
Actuellement, 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.

la Grande aventure de l'aviation dans les Alpes: 1784-2008

Voir document pdf sur le site.

Une parution exceptionnelle vu la qualité des inventaires, reportages, vidéos, d'archives..150 pages illustrées couleur et plus de 4 heures de reportages, interviews et reconstitutions souvent très anciennes.

Bon de commande pdf sur le site (Il y en aura dispo à la boutique pour l'AG)



En Couverture : Coscojuela : Pyrénées Espagnoles

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



Programme des rassemblements 2008

LE PROGRAMME PREVISIONNEL 2009

14 mars	Super devoluy	ASVM (R)	04 92 62 60 75	N GENET
2 mai	La Motte Ch (pic nic Boyer)	Aéro-club (R)	04 75 28 71 90	B FRANK
30/31 mai/1juin	Rassemblement International AFPM/EMP			
6 juin	St Jean en Royans	Aéro-club (R)	04 75 48 62 27	B TALY
27 juin	Cipières	AA ULM (R)	04 93 60 73 20	Gégé
4-5 juillet	Corlier	Aéroclub	06 80 14 44 15	B LACROIX
19 juillet	La Motte Chalencon porte ouverte	Aéroclub	04 75 28 71 90	B FRANK
1 août	Faucon (26)	ASVM (R)	04 75 27 22 40	JP BONNARD
8 août	Langogne	Aéroclub	06 86 98 14 81	Urbain DELMAS
15 août	Val d'Isère la Tovièr	AC Meribel	04 79 08 61 33	
16 août	Chamois port 0039 347 750 5445	Volare a Chamois+39.016647171		Giovani Lubrini
22-23 août	Verbier		041 (0) 27 771 70 10	
12 septembre	Valberg (06)	ASVM (R)	04 92 62 60 75	N GENET
12 septembre	Nantoux	Privé		J MICHELOT
26 septembre	Sollières-Sardières	Savoie Mt Blanc	04 79 05 04 06	R TURBIL
3 octobre	Montmeilleur	Privé (R)	04 92 62 60 75	N GENET

® Report au lendemain dimanche

ASSEMBLEE GENERALE 2008

le 31 janvier 2009 au SEFA Saint Etienne de Saint Geoirs

L'inscription sur feuille séparée, est jointe au bulletin, ainsi que l'appel à cotisation 2009

Rassemblement International AFPM/EMP des pilotes de montagne

Pentecôte 30/31 mai/1er juin à Raron (Suisse)

Raron est dans la vallée du Rhône après SION et SIERRE, juste avant VISP non loin de BRIG

Piste 10/28 coordonnées : 46° 18' 16'' N / 07° 49' 30'' E

RDA (REGLEMENTATION)

Modification de réglementation au 01 décembre 2008

Voir un site intéressant : <http://pagesperso-orange.fr/espacesaerienslyon/>

**Compte rendu du conseil d'administration
de l'AFPM du 01 octobre 2008
Aérodrome du Versoud**

Présents : Noël Genet, Eric FIX, Anne-Marie Ferrier, Gérard Ferrier, Fred Chapuis, Jean-Pierre Ebrard, Jean Tricart, Alex Pellegrin
Henri Balas

Excusés : Pierre Quinkal, Jean-Pierre Triquès, Robert Barrier, Pierre Bon

Invités: Josette et Claude Chaboud.

Accueil :

Noël Genet remercie les membres présents qui se sont déplacés.

Fichier adhérents - Bulletin : Gérard Ferrier

A ce jour l'AFPM compte 612 adhérents.
Le prochain bulletin est prévu en début décembre avec les cotisations 2009.

Trésorerie : Anne-Marie Ferrier

Compte chèque : 4500€
Livret : 55134€
Compte épargne : 403€

H Balas insiste pour obtenir une demande de subvention auprès du CRA 22, il garantit l'obtention de 800€.

Site internet AFPM : Jean-Pierre Ebrard

Il est constaté une augmentation de la fréquentation.
Un changement de code d'accès est prévu après l'AG.

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

Les terrains de Clamensane, du Grand Terrus et de Mens sont fermés afin d'y effectuer des travaux devenus indispensables.
NG nous informe du projet d'ouverture d'une altisurface 300m/17% à Noyer sur Jabron (ouest Sisteron), des travaux d'un montant de 18000€ sont à prévoir.
Un autre projet à Sisteron Nord 300m/15% devrait aboutir fin octobre.

Une ouverture du glacier de Ste Foy en Tarentaise est envisageable.

- Lus la Croix Haute ré ouvrira après le 25 octobre, la fiche est à refaire
- Entrepierres ouvrira officiellement fin octobre
- Cipieres, une subvention exceptionnelle de 500€ est octroyée
- Mt Gerbier, l'arriéré de taxes est régularisé, la subvention annuelle passe de 550€ à 300€.
- Nossage, statu quo
-

Rassemblements : Gérard Ferrier

Les rassemblements 2008 se sont très bien déroulés dans une excellente ambiance.

REGLEMENTATION : Noël Genet

Suite au désengagement de la DGAC dans les demandes d'établissement des NOTAM ; l'AFPM reprend la responsabilité des NOTAM concernant les altisurfaces ; ceux concernant les aéroports sont du ressort des municipalités. Ceci induira des lourdeurs dans l'établissement des NOTAM.

Une rubrique « montagne » ainsi qu'une connexion AFPM sont à l'étude, elles pourraient permettre une sortie groupée des NOTAM-Montagne.

NG devrait assister à une réunion avec Mme Pinet afin de mettre à jour l'AIP.

EASA, Philippe Tossan étant injoignable, Marlies Campi nous représentera désormais aux prochaines réunions EASA, la prochaine est prévue le 15 décembre.

Une réunion de standardisation des qualifications s'est tenue à Méribel, la qualification montagne aura une validité de trois ans, identique à la LPA, un vol avec un FIM prorogera également la SEP.

L'accès à l'instruction-montagne aux non-instructeurs justifiant d'une forte expérience montagne est à nouveau posé, cette possibilité existant chez certains de nos voisins.

La question est posée de savoir pourquoi faire une nouvelle réglementation dans les trois pays pratiquants le vol montagne depuis plus de 50 ans pour moins de 1000 pratiquants !

ENVIRONNEMENT

Henri Balas constate de gros progrès et encourage les aéro-clubs à avoir un responsable environnement, il nous insiste fortement à faire des demandes de subventions pour 2009.

BALISES DETRESSE

NG présente une balise portable 406 Mhz au prix de 470€ utilisable sur les CNRA et ULM, les Cdn devant avoir une nouvelle installation fixe.

EMP

Bons contacts

BOUTIQUE

Présentation des nouveaux vêtements, une nouvelle commande d'autocollants est décidée ainsi qu'une commande de 200 essuie-lunettes

QUESTIONS DIVERSES

Nous avons reçu Mr Bernier, chercheur au CNRS, il sera mis en relation avec Robert Barrier.

Eric Fix se mettra en relation avec l'éditeur de l'ouvrage « La grande aventure de l'aviation dans les Alpes » afin d'étudier la possibilité d'acquérir 30 exemplaires pour l'AFPM.

Henri Balas se renseigne afin de faire faire un bandeau en toile qui pourra être déployé lors de diverses manifestations.

Un accident à Bellegarde en Diois illustre une nouvelle fois l'irresponsabilité de certains.

APPM, A Pellegrin nous informe de la réouverture de Peyresourde. Une mise à jour des fiches terrains des Pyrénées doit être effectuée. Afin que tous les membres de l'AFPM puissent avoir accès aux informations Pyrénées, le mot de passe AFPM donnera accès au site de sa branche APPM.

Nous avons 14 grandes manches à air et 20 petites en stock.

La prochaine AG aura lieu le 31 janvier 2009 à St Geoir.

Le secrétaire

Eric FIX



Fred Chapuis



Jean Pierre Ebrard

LA MAINTENANCE DANS LE CADRE EUROPEEN

Par FFA Réunion d'information mécaniciens -oct/nov 2008
Lyon Chassieu le 11 /10

Règlement 216/2008

Règlement fondateur ou règlement de base de l'EASA
L'annexe 2 de ce règlement exclut du champ d'application un certain nombre d'aéronefs dont :

- Les aéronefs anciens
- Les aéronefs de moins de 450 kg
- Les aéronefs de construction amateur
- Etc

Règlement 2042/2003

Ce règlement comprend 4 annexes :

-Annexe1 : Part M
Elle définit les exigences techniques et les responsabilités pour l'entretien des aéronefs

-Annexe2 : Part 145
Elle définit les conditions de délivrance des agréments d'ateliers pour les avions lourds et ceux utilisés en transport public.

-Annexe3 : Part 66
Elle définit les exigences pour la délivrance des licences des mécaniciens.

-Annexe4 : Part 147
Elle définit les exigences pour les agréments des organismes autorisés à dispenser de la formation.

Part M et part 66 devaient se substituer à la réglementation nationale le 28 sept 2008-11-20 mais à la demande des utilisateurs et des autorités, l'EASA a décidé de reporter la mise en application effective :

- Au 28 sept 2009 pour la part M
- Au 28 sept 2010 pour la part 66

La Part 66 Les licences des mécaniciens

Une licence Part 66 n'est requise que pour être habilité à délivrer des APRS.

Les travaux d'entretien sur aéronefs peuvent être effectués par une ou des personnes compétentes sous la responsabilité d'un mécanicien titulaire d'une licence Part 66.

La Part M comprend 9 sous parties dont :

-Sous partie F : organisme d'entretien

(F pour fonctionnement)

Concerne l'entretien proprement dit c'est-à-dire l'atelier

Un organisme F est accessible à l'unipersonnel. Un seul mécanicien titulaire d'une licence Part 66 peut effectuer les travaux sur avion et délivrer l'APRS.

Un canevas de « MOM », sous forme Word est disponible sur le site du GSAC

Pour les UEA / AEA, en 2008 et 2009, l'étude du dossier d'agrément F ne générera pas de coût supplémentaire.

-Sous partie G : organisme de gestion de navigabilité

(G pour gestion)

mise à jour documentaire

Suivi des SB, des AD et des CN

Suivi des potentiels

Gestion des modifications et des réparations

Préparation des dossiers des travaux

Archivage des enregistrements et des CR

Tenue à jour des documents aéronefs et moteur

Etc.

Un organisme G est accessible à l'unipersonnel. Le mécanicien titulaire d'une licence Part 66 utilisé dans le cadre de l'agrément F peut être aussi utilisé dans le cadre de l'agrément G.

Un canevas de « MGN », sous forme word est disponible sur le site du GSAC

Pour les UEA / AEA, en 2008 et 2009, l'étude du dossier d'agrément G ne générera pas de coût supplémentaire.

Sous partie I : L'examen de navigabilité

(I pour inspection)

Un organisme de « Gestion du maintien de la navigabilité » peut avoir le privilège de la « Revue de navigabilité »

Un organisme agréé G, titulaire du privilège I, est habilité à renouveler les CEN (*) des aéronefs dont il assure la gestion de navigabilité, sans intervention du GSAC.

Le mécanicien titulaire d'une licence Part 66 utilisé dans le cadre de l'agrément F et dans le cadre de l'agrément G peut être habilité à effectuer les revues de navigabilité.

(*) CEN : Certificat d'Examen de navigabilité

L'environnement contrôlé

On dit qu'un aéronef est dans un « environnement contrôlé » lorsque l'entretien est assuré par un organisme agréé sous partie F pendant les 12 mois précédents et que la gestion de navigabilité est assurée de manière continue pendant les 12 mois précédents par un organisme agréé sous partie G

Dans un environnement contrôlé, le cycle de revue de navigabilité est de 3 ans.

Un organisme G, sans privilège I, peut proroger le CEN d'un aéronef dont il assure la gestion lorsque l'examen de navigabilité n'est pas requis.

L'environnement non contrôlé

Lorsque l'entretien d'un aéronef n'est pas assuré par un organisme agréé sous partie F et/ou que la gestion de navigabilité n'est pas assurée par un organisme agréé sous partie G, on dit qu'un aéronef est dans un « environnement non contrôlé »

Dans un environnement non contrôlé, l'entretien d'un aéronef ne peut être assuré que par un mécanicien titulaire d'une licence part 66. Dans ce cadre limité le mécanicien n'est pas habilité à effectuer les tâches dites « complexes » définies dans la part M appendice VII.

Dans un environnement non contrôlé, le cycle de revue de navigabilité est de 1 an.

Les privilèges du « Pilote Propriétaire »

Un pilote propriétaire peut être habilité à effectuer un certain nombre de tâches

Les tâches d'entretien d'évolues au pilote propriétaire sont définies dans la part M, appendice VIII

Un adhérent d'un aéroclub, titulaire d'une licence de pilote en état de validité, peut être assimilé à un pilote propriétaire.

« Etat des lieux »

Résumé

La part M

La parution de la version modifiée est imminente

S'agissant de notre activité, ce règlement a été simplifié et adapté à nos besoins

La part 66

Une réforme des qualifications des mécaniciens est à l'étude.

Pour notre aviation, les qualifications de types seront remplacées par un système simple et moins contraignant.

L'extension des compétences n'imposera pas le passage d'un examen.

Les licences B3 et ELA correspondent à nos besoins. Elles seront accessibles aux mécaniciens bénévoles.

Les privilèges des pilotes propriétaires sont étendus aux pilotes d'aéroclub compétents.

En définitive

Un aéroclub avec 3 avions et un mécano part 66 aura un cycle de revue de navigabilité 1 an

S'il passe par un organisme F+G+I il peut se contenter d'un responsable PPL appendice VII (compétence démontrée) pour avoir un cycle de revue de navigabilité 3 ANS.

ELA 1 : Aéronef léger européen :

un avion, planeur ou un planeur motorisé d'une MTOW inférieure à 1000 kg, (prévu < 1200 kg) non classé comme aéronef à motorisation complexe.

Examen de navigabilité:

Pour les aéronefs ELA1 le détenteur d'une licence Part 66 peut réaliser les examens de navigabilité sous réserve :

-D'avoir été habilité par la DGAC, après vérification du critère d'expérience de maintien de navigabilité et réalisation d'un examen de navigabilité sous la supervision du GSAC.

-Qu'au moins l'un des deux précédents examens de navigabilité ait été réalisé par l'autorité ou un organisme G+I (en d'autres termes : un mécanicien indépendant ne peut réaliser + de 2 examens de navigabilité consécutif sur le même aéronef.

-A l'issue de l'examen, le mécanicien habilité doit adresser une recommandation au GSAC qui délivrera alors un CEN 15 a après étude de la recommandation.

FAUCON

Rassemblement International de terroir le 2 août

Faucon est sans doute le rassemblement le plus original de l'AFPM. Il est à mi parcours des Alpes du sud et du Nord. L'habitat

ici étant très dispersé, JP Bonnard a un savoir faire exceptionnel pour rassembler beaucoup d'habitants des petits villages aux alentours. On y rencontre des gens fiers de leur région et beaucoup de résidents étrangers (Allemands, Anglais, Hollandais) qui ont succombés aux charmes de la Drôme provençale. Cette année le bruit des discussions couvrait celui des avions trop tôt envolés.



Eckart a une maison à la Motte. En Allemagne il organise un concours de pétanque doté d'un 1er prix : une semaine à la Motte.



Rudy, obligé de parler allemand avec Eckart et Peter Grass de Brette, qui pratique l'aéromodélisme.



Edie Ledergerber venu de Flawil suisse Alemanique, avec sa petite trousse à outil, est horloger et opticien, il répare les lunettes d'un Français à la vue basse.



JP Bonnard le maire de Faucon, grand organisateur

Le soleil brille moins sur Aspres

Aspres sur Buëch sera encore ouvert en 2009.

Après la pétition, La centrale serait construite sur le site d'Aspres sur Buëch (Hautes-Alpes) et serait opérationnelle en 2010. La centrale solaire Solenhä, utilise la chaleur du soleil pour produire de la vapeur et de l'électricité. Elle produira 60.000 mégawatts-heure d'électricité à partir d'une puissance installée de 12 mégawatts.

Ce système dit de "solaire à concentration" consiste à capter les rayons du soleil avec des miroirs cylindro-paraboliques (qui suivent la course du soleil) afin de chauffer un fluide dont la température dépasse les 400 degrés. La chaleur, transmise à l'eau, par un fluide caloporteur produit de la vapeur qui fait ensuite tourner une turbine génératrice d'électricité. Une grande quantité de sel sert au stockage de l'énergie pour alimenter la turbine la nuit.

Début novembre 2008 la DRIRE a classé le projet SEVESO à cause des 15 000 tonnes de sel (le seuil pour le classement étant de 200 tonnes)

Concernant la dangerosité même, Jean-Pierre Boivin Maire d'Aspres sait que « le degré zéro » n'existe pas. Mais il a rencontré le PDG de Solar Euromed qui lui a fait la démonstration. En expliquant qu'il faudrait que les deux produits, les sels et le fluide caloporteur entrent en contact, à certaines températures. Mr le maire a ajouté « nous n'avons pas les compétences techniques et nous voulons attendre d'en savoir plus. Si le conseil général ne s'engage pas, comme c'est le propriétaire du terrain, nous n'aurons plus aucune prise sur le projet. On va essayer d'éviter ça ».

Il a été donc étudié également l'hypothèse qu'un avion se crashe sur le site (ex aérodrome), si cet événement se produisait ce serait extravagant. En cas d'accident sur le circuit et fuite, le produit pourrait polluer le Buëch tout à côté. Ce site dans l'avenir serait vraisemblablement une Zone P.

Pour l'instant, indécision.

LANGOGNE



L'escale à Langogne, grâce à Urbain, est classée 5 hélices au Michelin.



Joyeuse ambiance avec les amies de Colette

Le 9 août. C'est la fête du terrain d'aviation. C'est un genre de meeting au sol des pilotes AFPM sans démonstration (sauf les atterrissages et décollages). Ca économise les organismes assurant la sécurité (police Pompiers, Samu etc.). Il y a beaucoup de gens du coin.



Colette aide Urbain à la cuisine quand le groupe des pilotes est important.



NANTOUX

Le 13 sept 2008



Anne et Jean Michelot



Pierre Quinkal et Bruno Taly habillés pour la pluie



Mme et M JP ROYER

Nantoux,

Jean Michelot est un viticulteur généreux et réputé à Pommard. Il a créé sur les coteaux de Beaune son terrain privé de Nantoux (piste de longueur et pente idéales) Chaque année avant les vendanges, il invite ses amis à un méchoui. Jean a beaucoup d'amis aviateurs, c'est un rassemblement

extra pour les rencontrer.

Cette année nous avons discuté avec toutes sortes de pilotes : d'ULM, de voltige, d'hélicoptères, de moto planeur, Il y a eu pas mal d'eau dans les verres et sur les parapluies.

Bruno Taly a quand même fait 700 km AR sous la pluie!!

MONTMEILLEUR

Le 4 octobre 2008

Rassemblement de Montmeilleur
aujourd'hui samedi 4 Octobre
Il a neigé à basse altitude cette nuit sur les Alpes.
23 AVIONS et 5 VOITURES

Une ambiance très conviviale
Un grand merci à notre hôte et son épouse pour leur
accueil exceptionnel.
16 h 30 l'heure du départ.



Ernst Lemberger, le Patron



Madame Lemberger.



Mme et Rudy Nickel ont un démarreur de haut de gamme

CROIX Rosier

Le 11 octobre 2008



France 3 région était présente pour son reportage du soir.



La plateforme à 13 h



Les deux Gilles, organisateurs de la journée.



Carole de la DAC, avec sa fille.

Gilles Esteller, pour un des derniers rassemblement de la saison, avait invité la télé régionale pour faire la promotion du vol en montagne, du Beaujolais, de l'aéroclub et de la plateforme de Villefranche avec son Bar-restaurant. Le reportage télévisé n'a parlé que d'aviation, le problème de la fermeture du restaurant est paru sur un magazine Lyonnais. (voir qui veut flinguer Baby).



La plateforme à midi

Qui veut Flinguer **BABY**

Emmanuel Garre, Président du club et gestionnaire du Bar-restaurant.

La Chambre de commerce de Villefranche a fermé brutalement le 16 octobre le bar-restaurant de l'aérodrome du Beaujolais qui était un Rendez-vous incontournable pour les pilotes de la région.

Ambiance

Suite de l'article (2 pages) dans Lyon Mag de Nov 2008 n° 185



Saint Chamond



Huguette, propose une halte repas sur commande



Les copains de Michel Messieri

Michel Messieri

En 2005, un violent choc à la tête le plonge dans le coma, Quand il reprends connaissance, il ne se souvient de rien, mais il est paralysé du coté droit. Cet ancien pilote professionnel, a volé aux USA et en Europe avant d'être responsable d'un bureau d'études de machines spéciales. Il a créé sa propre prothèse de jambe (releveur de pied),

il a un punch énorme. Son copain Gilles Esteller, instructeur à Villefranche, l'a accompagné à St Chamond en Cessna 172 où l'on peut plus facilement embarquer le fauteuil roulant de Michel.

Huguette nous avait préparé un excellent repas . Rappelons que l'aérodrome de St Chamond est un idéal camp de base pour accéder aux terrains de Monthieux, Maubeu et la jasserie.

Corlier

Le 18 octobre

Le président Mougin a remercié le maire de Corlier, M Dupont et M le Docteur Virard, président de la communauté de communes du plateau de Hauteville, ainsi que les élus. Le président rappelle les événements de 2008 : le rassemblement international de pilotes de montagne à pentecôte, qui eût beaucoup de retentissement au delà du plateau, la fête du 10 juillet coïncident avec les 10 ans de l'Altiport et la terminaison du hangar.

Après avoir énuméré toutes les péripéties et difficultés qui ont jalonné le projet du hangar, le président rend hommage à la ténacité de Elie Dumarest et des membres de l'aéroclub qui ont choisi un projet esthétique et économique, puis à M Lyaudet et son équipe ainsi qu'à M Virard.

Tous ont la volonté de faire vivre et rayonner cette installation, pour contribuer au développement touristique et économique de la région.



Le discours du Président Mougin



Mme et M Elie Dumarest

Saint Claude



Mireille une acharnée de la pêche, Jean Michelot, du Saumon.



Malgré sa jambe, Pierre est dans les bons coups.

Le 24 octobre 2008

Comme chaque année, Mireille et Bernard Sotty, invitent les pilotes amis de la région, au traditionnel repas au Saumon de Norvège qu'ils pêchent et fument chaque année en août.

Cette fois-ci, les pilotes invités étaient autorisés par le dis-

trict Franche-Conté, car le terrain n'est ouvert qu'aux avions basés. Bernard a constitué le dossier pour transformer le terrain en altisurface. Il estime une publication au journal officiel d'ici 2 mois.

Félicitons Bernard pour son action en faveur de l'aviation de montagne.

Pierre Quinkal a eu un accident de chasse le 28 septembre. Une personne, qu'on pourrait assimiler à un chasseur du dimanche, (ça s'est passé un dimanche) n'a pas maîtrisé la fermeture de son fusil en le chargeant, 2 coups sont partis, dont une volée de plombs dans le pied

de Pierre. 28 plombs en acier ont pénétré, il en restent 11 d'après la radio, les autres ont traversés ou rebondis. Après 2 mois, Pierre marche un peu sans son plâtre, il va commencer sa rééducation.



**Pilotes Pyrénéens
de Montagne**



Nouvelles Pyrénéennes

*** Peyresourde:**

Après 1 an et demi de fermeture, l'altiport a été réouvert cet été, après réfection de la piste.

Un aéroclub: Peyresourde Air Club, y est créé dont une des principale mission sera entre autre la gestion de l'altiport.
Nouveau Président: Hans MOGOR.

*** Coupe L. ELISALDE:**



C'est ainsi qu'il y a pu être organisée à nouveau le 20 septembre dernier, la coupe d'atterrissage de précision: Léon



ELISALDE, créateur de nombreuses altisurfaces et promoteur du vol en montagne Pyrénéen.

Une vingtaine d'équipages a participé à cette manifestation, dont 4 espagnols.

La coupe a été remportée par Jean CAMBORDE, Qualifié sur l'altiport et stagiaire pilote de montagne (Instructeur Daniel SERRE) à 1 mètre de la ligne.

11 pilotes se classaient avec un maximum à 35 mètres

8 voulant trop bien faire, tombaient dans la crevasse.

La manifestation se terminait par un repas au restaurant "Bodega El FESTON" sous un soleil magnifique.

*** Altisurfaces:**

Elles sont normalement bien entretenues.

Cependant HOUNTEIDE n'est plus utilisable pour l'instant: Les sangliers ayant profondément défoncé la bande d'atterrissage. La remise en état sera difficile, des moyens mécaniques ne pouvant y accéder actuellement.

* Qualifications:

5 qualifications roues ont été délivrées cette année, 2 sont attente de test.

Nous remercions les instructeurs bénévoles ayant participé à ces résultats: Daniel SERRE, Louis PENNA et Denis JAUVIN.

* Site APPM:

Les informations concernant les altisurfaces sont mises à jour régulièrement: <http://www.pilotes-pyreneens.org/>

* Neige:

La neige est arrivée précocement cette année. Souhaitons qu'elle reste longtemps.

Le secrétaire de l'APPM

Alex PELLEGRIN



Denis Jauvin et Alex Pellegrin élaborent le classement

De Caroline Roberget : Coucou à vous tous!

C'est exceptionnel pour la saison, chez nous dans les Pyrénées! Mais la montagne apparemment a voulu se faire pardonner de deux années d'enneigement médiocre...

Les premiers atterros sur neige ont eu lieu ce samedi, par une matinée de rêve, lors d'un vol qui restera dans les mémoires...

Alain (Mathon), avec son fringant Jojo, a pu se poser plusieurs fois au Pène de Soulit, à Honteyde (où nous avons croisé un cerf, une biche et un faon surpris par la neige précoce) et à Cirès.

Et moi, vous vous doutez que j'ai fait chauffer l'appareil photo tant je me suis régalée...! 15 Novembre 2008.



Le pot CHABORD

Alain CHABORD a animé une réunion à Lyon Bron le 21 novembre avec Henri BALLAS responsable de l'environnement au CRA 22.

Tout d'abord M Chabord indique que pour atténuer le bruit d'un avion, il fallait obtenir un compromis entre le bruit de l'hélice et le bruit du moteur.

Il a donc évoqué les travaux de la société DUQUESNE à Villeurbanne qui fabrique les produits DUC, pour ULM principalement, et qui en collaboration avec l'ONERA, a développé une hélice 5 pales en carbone forgé.

Cette hélice, après essai, affiche une réduction du niveau sonore de 8db par rapport à une hélice classique de 1,83 m ou 1,93 m de diamètre, ceci pour une même traction. Son diamètre est notablement plus petit (autour de 1,65 m)

Cette hélice serait disponible courant 2009 au prix approximatif de 6000 €.

Concernant les échappements, il a expliqué que la réduction du bruit coûtait de la puissance.

Sur les voitures on conçoit des silencieux à réflexion donc à chicanes qui « mangent » plus de puissance que les pots à absorption des avions (tube perforé entouré d'une enveloppe garnie de laine

métallique en silice et céramique).

L'homologation de ces pots fait appel à beaucoup d'essais, mécanique, aérodynamique (conserver les performances des avions) thermique (vérifier les températures des moteurs, des capots etc.), pour chaque type d'avion et pour chaque hélice l'équipant.

Pour ce faire, le collecteur d'échappement a été étudié pour gagner en puissance (pipes accordées dans 4 dans 1) pour pouvoir en perdre un peu pour le silencieux.

Concernant les réparations et plus spécialement l'échange de la laine métallique A Chabord a indiqué un prix de 300€ HT en usine, il a expliqué que pour exécuter ce travail, la DGAC lui avait demandé de constituer une structure UEA pour avoir l'autorisation de réparer sa propre production. Dans l'avenir une autre structure sera autorisée en région parisienne. Il a demandé au GSAC l'autorisation pour son UEA de faire des réparations sur pièces métalliques d'avion de tout type.

A la fin de la réunion, Henri Ballas a indiqué qu'il était possible d'obtenir des subventions pour la totalité d'un investissement (3600€ HT pour un ensemble DR 400-120).

Les organismes à contacter sont : La DIREN, DGAC, et la Mairie riveraine de l'aérodrome.

Balises (suite)

A partir du 1er février 2009, le gestionnaire des secours en cas d'armement de balise de détresse, ne déclenchera plus d'alerte pour une émission sur la seule fréquence 121.50 MHz. La possession d'une balise de détresse personnelle (P.L.B.), capable d'émettre à la fois sur 121.50 MHz (pour la recherche par homing) et sur 406 MHz, deviendra obligatoire pour toute personne évoluant sur un avion en C.D.N. (Certificat De Navigabilité Normal), y compris en circuit d'aérodrome.

Pour les autres appareils (certificats restreints, planeurs, U.L.M.), l'emport d'une balise est vivement recommandé. Caravailes.com a sélectionné deux références de balises de détresse personnelles, qui se distinguent par leurs dimensions, leur poids, leur autonomie ou encore leur durée de vie. Toutes sont équipées d'un récepteur G.P.S., pour accroître encore leur précision et donc réduire le temps de recherche. La balise GME MT410G est même équipée d'un feu à éclat, permettant le repérage à vue. La PLB Kannad 406 XS3 tiendra dans votre poche, en avion, en bateau, ou même, pour quoi pas, en randonnée, sur les glaciers ou à skis !

Elles ont la particularité de vous éviter des frais trop élevés liés à la mise en place d'une balise fixe de type ELT. Toutes nos balises sont vendues avec le paramétrage français. Evidemment, une balise enregistrée en France pourra être utilisée par la suite dans le monde entier. Nous nous chargeons de son enregistrement.

Nous avons pris le temps de nous renseigner sur les performances de toutes les références présentes sur le marché, afin de nous assurer qu'elles soient homologuées et qu'elles soient vendues au meilleur prix.

Il est inutile de se précipiter ! Faites jouer la concurrence.

G Dong



LUKLA ALTIPORT



Le 8 oct 2008, Le DHC-6 Twin Otter 300 appartenant à Yeti Airlines avait décollé vers 7 h du matin de Katmandu (Népal), pour un vol local à destination de Lukla (Népal, dans la région de l'Everest). 16 passagers et 3 membres d'équipage étaient à bord. L'avion s'est écrasé au moment de l'atterrissage et a pris feu, tuant 18 personnes. Seul de commandant de bord a survécu.

Les conditions météo étaient mauvaises au moment où le Twin Otter arrivait sur Lukla : de gros nuages entouraient la région. Alors que l'avion avait entamé son approche, la brume envahit l'altiport et la visibilité s'est réduite (environ 400 m) . Quelques secondes avant de se poser, le train d'atterrissage de l'appareil a accroché un grillage de

sécurité, faisant piquer violement le Twin Otter vers le sol. L'avion s'est écrasé, a pris feu, et a terminé sa course juste à côté de la piste au niveau du seuil. Quelques instants plus tard la visibilité était redevenue correcte.

L'aéroport de Lukla est connu pour être la porte d'entrée de la région népalaise de l'Everest. Des milliers d'alpinistes et de trekkeurs y transitent chaque année. L'aéroport n'a qu'une seule piste (06/24) situé à 9300 ft d'altitude. La piste bitumée de 490 mètres de long a une pente de 11,75°. Les mauvaises conditions météo interrompent souvent le trafic sur cet aéroport.

SECURITE

Avant de prendre place dans mon avion, je vérifie : **MA FORME**

MEDICAMENTS

Je ne suis pas sous l'emprise de médicaments ou drogues susceptibles d'altérer ma vigilance mon efficience , mon jugement !

ALCOOL

Mon alcoolémie est bien à ZERO !

FATIGUE

Je ne suis pas fatigué je n'ai pas de dette de sommeil .

OPERATIONNEL

Je suis en condition optimale sur le plan physique,
Je n'ai pas de handicap occasionnel, ok sur le plan ORL

REPAS

J'ai bien mangé, ni trop ni trop peu (risque d'hypoglycémie)

MENTAL

Je suis serein sur le plan psychologique, non stressé,
Sans surcharge émotionnelle, ni tourments.....

EQUILIBRE

Je suis calme en pleine possession de mes moyens.

Message AFPM