



PILOTES DE MONTAGNE

BULLETIN n°76 décembre 2009 Association Française des pilotes de montagne



Le Mot du Président

Le Mot du Président



Ce travail n'est pas de la « souffrance » chacun trouve un plaisir certain à œuvrer pour sa passion le Vol en Montagne. Malgré tout quelquefois les bonnes volontés s'émoussent. Comment faire pour proposer toujours des articles intéressants dans le bulletin, un site attractif, des fiches de terrains irréprochables enfin des services de qualité ? Il faut toujours être plus nombreux à retrousser ses manches, donner du temps comme ceux qui actuellement le font.

A notre Assemblée générale de fin janvier 2010, n'hésitez pas à vous présenter afin de mettre vos compétences au service de tous, vous serez ainsi acteur dans votre Association l'AFPM.

Merci et à bientôt dans nos montagnes.

Depuis 9 ans à chaque nouveau bulletin de l'AFPM se pose l'angoisse de la page blanche. Comment communiquer sur la gestion de notre activité et sur la passion qui nous lie à la montagne. Je tente de vous faire partager mes nombreuses préoccupations au risque de sembler terre à terre. Des menaces pèsent toujours sur notre domaine d'activité, pourtant je rêve encore d'une montagne, espace de liberté pour laisser libre cours à notre imaginaire. Intarissable source de richesse et de savoir, la montagne transforme quiconque veut bien l'entendre et l'observer. L'AFPM est le fruit de bénévoles heureux de transmettre leur savoir vivre avec la montagne, leur compétence et leur dynamisme. Oh ! Mais que font-ils dans cette Association ? Voilà peut-être la question que vous vous posez. Cette structure fonctionne uniquement avec des bénévoles qui dans leur domaine respectif font que l'Association tourne bien. (Secrétariat, création, entretien des pistes, présence aux réunions multiples avec la Fédération, la DGAC entre autre.....)



A Montmeilleur, même le président met la main à la table et à l'hélice.



LE PROGRAMME PREVISIONNEL 2010

30 janvier	St Etienne de St Geoirs	AG AFPM		
6 ou 13 mars	Super Devoluy	ASVM (R)	04 92 62 60 75	N GENET
1er mai	La Motte Chalencon (pic nic)	Aéro-club (R)	04 75 21 40 72	B FRANC
22-23-24 mai	Espagne			
Rassemblement International AFPM + EMP				
5 juin	St Jean en Royans (26)	Aéro-club (R)	04 75 48 62 27	B TALY
19 juin	St Claude		03 844515 84	B SOTTY
26 juin	Cipières (06)	AA ULM (R)	04 93 60 73 20	Gégé
3-4 juillet	CORLIER	Aéro club		B LACROIX
10-11 juillet	Alpe d'Huez			
31 juillet	Faucon (26)	ASVM (R)	04 75 27 22 40	JP BONNARD
7 août	Langogne	Aéro-club	06 86 98 14 81	Urbain DELMAS
14 août	Val d'isère, Chamois, Verbier,	AC Méribel	04 79 08 61 33	
14 ou 15 août	Chamois		+39016647171	Giovani Lubrini
14 août	Verbier		+41(0)27 771 7010	
4 septembre	Nantoux			
11 septembre	Valberg (06)	ASVM (R)	04 92 62 60 75	N GENET
25 septembre	Sollières-Sardières	MTB	06 64 93 80 74	R TURBIL
2 octobre	Montmeilleur	Privé (R)	04 92 62 60 75	N GENET

® Report au lendemain dimanche.

l'Assemblée générale 2009 de l'EMP



Marlies CAMPI

a eu lieu à Montmeilleur, lors du rassemblement AFPM, les membres du conseil d'Autriche, d'Allemagne, d'Espagne (venus en auto!) d'Italie avec 2xPiper, et de France, ont procédé au renouvellement du Bureau directeur; Robert BARRIER, président d'honneur et Vice-

président a démissionné de ce dernier poste afin de faciliter une nouvelle équipe dynamique. Sont élus : Marlies CAMPI: présidente (mandat renouvelé)

Vice-présidents : Francesco FREZZA (Italie), Hans FUCHS (Suisse) renouvelé, Noël GENET (France)

Secrétaire général : Gérard Ferrier (F), secrétaire adjoint : benoit Frousard (F), trésorier: Jean-jacques BRETON (F).

Commissaire aux comptes : Heinz SCHAEFER (Autriche).

C'est donc une équipe plus complète, homogène, avec un renforcement de la France qui représente la plus importante association nationale.

Robert Barrier.



Francesco FREZZA

Conseil d'Administration AFPM

11 novembre 2009
Aérodrome du Versoud

Présents : Noël Genet, Anne-Marie Ferrier, Gérard Ferrier, Fred Chapuis, Julien Gresser, Jean-Pierre Ebrard, Pierre Bon, Pierre Quinkal, Jean Tricart Eric Fix, Henri Balas, Jean-Pierre Triquès, A Bondon.

Excusé : A Pellegrin

Invités : Mr et Mme Chaboud

Accueil : 10 heures, Noël remercie les membres du CA présents, une pensée émue est adressée à la mémoire de Robert Merloz.

Fichier : une grosse défection est notée cette année, nous sommes passé de 600 à 585.



Cotisations : L'appel à cotisation 2010 sera joint à la convocation à l'AG.

L'ASVM demande à se rapprocher de l'AFPM en faisant payer la cotisation de ces membres à l'AFPM qui rétrocédera ensuite la cotisation propre, ceci permettra un meilleur suivi du fichier.

Pour 2010 l'ASVM « vivra » sur ses fonds propres, la rétrocession est estimée à 10 €

La proposition de pouvoir percevoir la cotisation par prélèvement est rejetée.

La cotisation annuelle AFPM passe à 50 €.

Bulletin : G Ferrier souhaite sortir un numéro courant décembre, il nous demande des articles.

Site internet : JP Ebrard demande qu'on lui fasse parvenir tous les éléments pour enrichir le site ; il est décidé de supprimer toutes les annonces commerciales y figurant.

Fiches altisurfaces : P Bon fera figurer de manière claire ROUE et / ou SKI.

Assurances : P Bon nous fait part des propositions de Air Courtage Aviation pour les avions privés, il est demandé que le logo AFPM ne figure pas sur les offres tarifaires des assureurs.



Trésorerie : Finalisation de la passation de fonction entre AM Ferrier et A Bondon.
Nous avons 40803€ sur le livret ; 416€ sur le compte épargne ; 1100€ sur le compte courant et 8800€ à la banque Populaire.



Les dépenses pour SuperDévoluy sont 4150€ payés pour la dalle et 8000€ d'avance pour le chalet ; il reste à provisionner environ 30000€ dont 17000€ payable à la livraison prévue en mai.

Chalet : il sera réservé aux membres de l'AFPM
La nuitée sera de 5€ pour les membres et 10€ pour les accompagnants
A Balas se chargera de l'acquisition du générateur, environ 1000€
Un système de réservation sera mis en place

Statuts : J Gresser fait une présentation sur la nécessité de faire évoluer les statuts de l'AFPM pour les rendre conformes à et obtenir l'agrément « Jeunesse et Sport » ; il nous propose un projet

de modifications qui devra être adopté en AG.

Réglementation : EASA, l'évolution de la réglementation est en « stand-by », une échéance à 2012 est envisagée

Une demande concernant la possibilité de faire de l'instruction sur terrain privé a une fois de plus était refusée par la DGAC

Bandeau : Notre bandeau AFPM a été exposé durant l'été à l'occasion des rendez vous de ; Courchevel, L'Alpe d'Huez , Val d'Isère et St Claude.



Environnement : Nous sommes en mesure d'envisager un renouvellement des subventions accordées au titre du respect de l'environnement pour les silencieux et les hélices tripales en 2010.

Chaque année La DSAC et la DIREN nous reprochent de ne pas envoyer les dossiers avant la fin juin . C'est la rai-

son pour laquelle , au risque de nous répéter , les AC. et les propriétaires qui répondent aux conditions doivent prévoir ce type d' investissements avant la fin du mois de Mars. Si vous avez besoin d'autres renseignements téléphoner au 06 10 25 29 63 , Henri Balas. La discipline à laquelle nous nous soumettons en faveur du respect de l'environnement est prise en exemple au niveau du Conseil National du bruit



Action 2010 : Dans le cadre de la promotion de notre activité auprès des jeunes, il est décidé d'attribuer une aide de 500€ aux qualifiés de moins 25 ans de l'année en cours ; l'inscription à l'AFPM leur sera également offerte.

Rassemblement international :

L'AFPM subventionnera le rassemblement international à hauteur de 1000€ (*idem* à la subvention EMP)

Travaux 2009 : Mise en stand by du Grand-Terrus
Un produit répulsif contre les sangliers est en expé à ND de la Salette
Les travaux de remise en état de Clamensane

ont coûté 300€

Une journée cailloux s'est déroulée début octobre

Les travaux sont en cours à Mens, 60 mètre cube de terre ont permis de combler le devers en haut et rallonger la piste de 25 mètre

Créations :

abandon du projet d'Allos (*gros travaux d'infrastructure et proximité du parc du Mercantour*)

Lus la Croix Haute, le propriétaire est favorable à une ouverture toute l'année
Issarlès (250m/18% entre Lango gne et le Gerbier) est en cours
Le Berssac (250m/25%) est en bonne voie

L'APPM a déposé un dossier de création d'altisurface qui devrait aboutir à Super Barèges, (*Ouest du col du Tourmalet, à proximité de celle existant déjà sur la station de Barèges*)
La commune est 65120 SERS, cette altisurface sera ouverte sur roue et sur ski.



Assemblée générale : l'AG 2010 est fixée le 30 janvier dans les locaux du CNFA de Saint-Geoir (il n'y aura pas de négociation sur les taxes d'atterrissage)

Divers :

La demande de Mr Lecchi concernant la figuration des altisurfaces sur une carte vol à voile est refusée.

Des manches à air sont à commander Nav 2000 est repris par J Bossy, ce dernier demande à utiliser une partie de nos données, NG et J Bossy se rencontreront.

12h30 fin de la réunion.

Le secrétaire
Eric FIX



Le projet de la piste du lac d'Issarlès entre le Gerbier et Langogne

Le président de FFPLUM D Me-reuze et P Prudent sont passés chez Mac Do avant de pic niquer au château de Montmeilleur.



En Provence, dans un cadre exceptionnel, ce terrain privé est handicapé par les chênes en entrée de piste et le mistral arrière pour se poser.



Les rassemblements à voir sur le site

LA TOVIÈRE samedi 15 août,

Des avions, des ULM, des pendulaires, bref tout ce qui peut voler en montagne avec du beau temps et des organisateurs au top comme l'alti surface de val d'Isère. Bref tout le monde était content.

CORLIER

Toujours un rassemblement par an depuis la création de l'altiport, organisé par l'équipe actuellement en place (le président en PA 28 cette année avec le Moustachu de l'électroménager).

Des passionnés, dévoués, ainsi que l'équipe de la cuisine. Un accueil toujours sympa, une participation honnête des pilotes de montagne et la démonstration de voltige de Jean Louis PAGE dans toute sa simplicité et sympathie.

Merci et à l'année prochaine...

JP ROYER

VERBIER

29-30 août: météo à mon arrivée le samedi vers 10h30: on ne voyait pas à 30 mètres, un épais brouillard et une température de 9 degrés on eu raison de l'opiniâtreté de beaucoup d'amis lointains. Les premiers Avid flyer VLA venus depuis Thounne via le Col du Sanetchs se sont posés à midi suivis de Jacques Brun et d'un autre avion, Aline Robart faisait la banquette arrière de l'OPU ensuite Denise et Nicolas,,, etc etc,,, vers 15 h vu la température qui ne montait pas il ne restait que les deux avions venus depuis Sion,,,il y a eu 11 avions et 3 hélicoptères, avec en prime largage de parachutistes volants à 4500m avec une aile chauve souris et fumigène,,, Original sympa.

Fréd Chapuis

Sollières Sardières le 26 septembre.



LE VOL-MONTAGNE vu d'ALSACE

Basé sur l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim l'ACHR (Aéro-Club du Haut-Rhin) est le plus important et plus ancien club de la plate forme, le parc se compose de treize avions dont cinq trains-classiques.



D 112 en vol sur les Vosges

La diversité des activités offertes en fait la spécificité de l'association qui propose outre la formation aux brevets de pilote ; le voyage, le vol de nuit, la pratique du train classique, la voltige et bien sûr le vol-montagne sans oublier une section vol à voile.

La pratique du vol montagne en Alsace n'est pas une nouveauté, l'ALAT le pratiquait dans les années soixante. Au sein même du club plusieurs membres ont pratiqué avec Henri Giraud, certains sont qualifiés dont le président du club Julien Gresser.

Henri Giraud qui avait volé au sein de l'Aéro-Club du Haut-



Un des deux PA 18 posé à Oberbrück

Rhin réservait toujours un accueil privilégié aux stagiaires Mulhousiens !

L'Alsace et le massif Vosgien permettent d'effectuer des vols dans des décors magnifiques et de pratiquer des terrains « champêtres », bien sûr ce n'est pas le massif Alpin mais celui-ci n'est pas bien loin !

Au départ de Mulhouse, le Mont-Blanc, St-Roch à une heure quinze de vol et Méribel à une heure trente sont l'objectif de vols découvertes du vol en région montagneuse à bord de notre D140.

Une journée à Mayères



La majorité de l'activité montagne est effectuée à Saint-Auban sur Durance quand l'ACHR organise des stages au sein du CESAM. (*Centre Européen des Sports Aériens de Montagne*)

Le climat réputé des Alpes du sud n'est pas le seul argument retenu pour choisir Saint-Auban comme plate forme de départ. Idéalement situé pour le vol à voile, cet aérodrome l'est également pour la découverte et l'apprentissage du vol-montagne avion.



Le BIZH à SuperDévoluy

Un choix incomparable d'altisurfaces et d'aérodromes à caractère montagne sont situés dans un rayon de 30 minutes de vol, avantage considérable qui supprime les longues et donc coûteuses mises en place.

Cette diversité et cette proximité sont des atouts majeurs qui permettent une découverte et un enseignement progressif.

Les bienfaits reconnus d'une telle formation, en font une des meilleures sinon la meilleure école de perfectionnement au pilotage.

En 2009 nous avons organisé trois stages de quinze jours au sein du CESAM.

Lors du dernier stage Marceau Dornstetter, tout juste 20 ans ; a obtenu sa qualification montagne sur le D 140.

Formé par Eric Fix il a été testé par Noël Genet le 7 octobre, faisant ainsi de Marceau le plus jeune pilote montagne.

Conforté par le succès de ces stages le club en organisera à nouveau en 2010, de plus une étude est en cours pour équiper le Mousquetaire de ski.

Eric Fix



Noël Genet, Marceau Dornstetter, Eric Fix

Oberbrück



FAUCON

Le 1er août 2009



Anne de Nantoux et Rudy Nickel de Romans.



Mme et M Robert LAUDET de La Motte.



JP Bonnard, toujours grand organisateur et manager efficace de son équipe. La logistique bien maîtrisée, 80 repas réservés et presque 140 présents, dont 20% d'aviateurs.



Eckart, le plus provençal des allemands de la Motte marche à l'EPO comme certains de ses concitoyens cyclistes, lui c'est eau, pastis, olives.



Le service est assuré par de charmantes hôteses.



Dès le matin, beau soleil, peu de vent.



Urbain, Extraordinaire de dévouement, fait participer certains gens du coin, aviateur de passage ou en vacance.



Nelly VIVIER, présidente de ACHC à Visan.



Menu traditionnel et régional avec l'Aligot.



Laurette de Visan discute avec Noël sous l'œil de son petit fils Victor.

LANGOGNE

Le 8 août 2009



Nicole et Rudy Nickel apprécient la sieste après un bon repas.

NANTOUX

Le 12 septembre 2009



Le propriétaire Jean MICHELOT.
Le méchoui offert, était comme d'habitude extra.
Le vent aussi.

ST CLAUDE

Le 20 juin 2009



L'AFPM avait déployé sa banderole.



L'EC 145 de la protection civile utilise la nouvelle plateforme à l'opposé du Hangar, pilote et mécanicien, en attendant le brancard venant de l'hôpital de St Claude, ont participé au dessert et ont gentiment faits visité l'helico.

MENS

En allant vous poser à Mens, vous avez pu constater que le terrain s'est quelque peu dégradé. A la suite du rassemblement de Montmeilleur de 2008, notre hôte, séduit par l'ambiance conviviale de nos réunions et sachant tout ce que l'AFPM doit déployer comme énergie pour créer et entretenir les altisurfaces, Ernst a proposé en son nom et celui de son associé Hannes Winkler de refaire la piste de

Mens en mettant à notre disposition des hommes et du matériel.

Donc la piste de Mens va être en chantier pour plusieurs mois,

Nous ne pouvons que remercier chaleureusement nos amis châtelains de Montmeilleur.

Rare et bel esprit aéronautique.

Des croix blanches seront aussi disposées sur la piste.



Chez DUCH

Duch est heureux de recevoir des invités sur le terrain qu'il a créé à force de volonté et de persévérance.



On décolle à la montée sur la partie plus verte à droite.

Rassemblement Hydravions sur le Lac Léman

Sous l'abréviation de la SPAS (Seaplane Pilots Association Switzerland), a été créée voici dix ans , une association pour la promotion de l'hydravion en Suisse. cette association compte aujourd'hui plus de 100 adhérents et quatre hydravions sont immatriculés en Suisse. Le but de la SPAS est de donner un nouvel élan à l'hydravation, activité qui a quasiment disparu par manque d'information objective.

L'activité des hydravions a été très importante dans l'histoire des transporteurs aériens européens. Par exemple les légendaires bateaux volants Dornier ont été autrefois développés et construits au bord du lac de Constance. Le pionnier de l'aviation suisse, Walter Mittelholzer en a écrit l'histoire. Dès 1926, "Ad Astra" (prédécesseur de Swissair) servait Zurich à Lucerne, puis Interlaken ou Thoune avec des hydravions du constructeur autrichien Lohner.

Plusieurs rencontres sont organisées chaque année entre Juin et Août par la SPAS . Dans les premiers jours d'août, la rencontre de Bouveret a eu lieu sur le Lac Léman (proche de Montreux) et a permis de réunir quatre appareils dont un bimoteur TwinSeaBee , un Husky , un Super Piper et un légendaire avion du Grand Nord, le Beaver. Les autorités suisses ont accordé leur confiance aux activités de la SPAS , ce qui explique la tenue de ces réunions annuelles aux "quatre coins" de la suisse.

Plusieurs pilotes pratiquent l'hydravion en été et quand l'hiver fut venu, ils démontent les flotteurs pour les remplacer par des skis pour profiter des joies du vol en montagne. Contrairement aux hydravions, le vol en montagne avec atterrissage sur glacier a bien survécu. Comme le vol en montagne, l'hydravion est une belle passion dans le milieu naturel que sont les lacs, rivières ou les baies.



Faire connaître à une large partie de la population l'hydravation , activité qui respecte l'environnement, est un des objectifs de nos amis suisses, pourquoi pas essayer de faire de même dans notre belle France...

Sites internet :
www.seaplanes.ch





Robert Merloz.

Ce nom évoque pour de très nombreux pilotes, la création d'Air Alpes, le premier atterrissage en janvier 1962 sur ce qui allait devenir l'Altiport de Méribel, le début de la formation montagne au SFA, et des fonctions de commandant de bord, chef des divisions A320 et B747-400 au sein d'Air France.

Mais pour nous tous, pilotes de montagne, pilotes Air France et autres, ce nom évoque, bien plus que cela encore. Celui d'un formidable pilote aux qualités, tant professionnelles que personnelles unanimement appréciées, bref un aviateur d'une grande humilité que nous respectons tous et dont nous avons tous envié la trajectoire. Un caractère bien forgé : celui du savoyard Merloz.

Robert Merloz, qui était à l'origine de l'introduction de l'A320 à Air France et qui avait réalisé, entre autre, ce survol des Champs Elysées avec le Président de la République, vol au cours duquel il avait connu quelques sueurs avec les systèmes de l'avion.

Revenons quelques années en arrière. Nous sommes le 21 janvier 1962, Michel Ziegler et Robert Merloz se préparent comme des navigateurs depuis Chambéry à décoller vers de "nouvelles terres". Ils viennent de démarrer l'activité de la nouvelle compagnie aérienne Air Alpes qu'ils ont fondée et souhaitent développer plus particulièrement les vols en montagne au profit des stations de ski qui se développent.

A quelques minutes de vol, Méribel et Courchevel les attendent. Une clairière près de la forêt du Fontany à Méribel a été préparée par des moniteurs de ski, neige damée, skis aux pieds. Michel pi-

lote le Pilatus Turbo Porter et Robert le Piper PA 18. Robert a alors 25 ans et 300 heures de vol à son actif et la bande d'atterrissage préparée fait à peine 200 mètres de long sur quelques mètres de large. La méthode de pilotage en montagne n'existe pas encore. Décision est prise de poser tout d'abord le Piper qui présente moins de risque à l'atterrissage. L'atterrissage court est très précis et Robert qui vient de poser pour la première fois un avion à Méribel doit même remettre toute la puissance du moteur pour atteindre le haut de la plateforme. Michel Ziegler le rejoint quelques instants plus tard avec le Pilatus.

Ce même jour, ils iront ensuite découvrir Courchevel.

Aujourd'hui, la piste de Méribel (LFX) est toujours à l'endroit où Robert l'a choisie, longue de 400 m et large de 15 mètres, en dur l'été.

Quelques jours plus tard viendront se poser avec un Pilatus à turbine Astazou, messieurs Desoche, Becker, André Tournier, Joseph Szydlowski, président de Turboméca, Michel Ziegler et Robert Merloz. Ce sera pour mémoire, le jour où Joseph Szydlowski surnommé amicalement, Jojo la Turbine, citera pour la première fois le nom "d'altiport" en parlant de cette piste et de son environnement.

Robert Merloz se voit confier la gestion de cet "Altiport" de Méribel. Il est également instructeur dans le tout nouvel Aéroclub. La méthode rigoureuse de pilotage en montagne commence à être enseignée. Il faudra simultanément créer la nomenclature des altiports, altisurfaces, glaciers et former les premiers pilotes de montagne. L'expérience venant, la méthode s'affine, cette technique qui s'instruit toujours aujourd'hui se fonde sur un pilotage basé sur le choix précis du point d'aboutissement de la trajectoire choisie, de la tenue rigoureuse de la pente d'approche et d'une vitesse décidée en amont et tenue avec précision.

Depuis, toutes ces années, Robert Merloz est resté le même. Simple, toujours habité par un souhait profond de transmettre, ses connaissances, sous toutes les formes, publications, ses articles dans la presse donneront naissance en 1972 à un livre "Le pilotage en Montagne" écrit alors à deux mains avec Nano Chappel.

Robert, le pilote que nous voudrions tous être. Il donne un vrai sens à cette vie. C'est un pilote rigoureux, précis, exemplaire et c'est aussi un homme d'une grande force morale insoupçonnée. Depuis des années, il inspire les plus jeunes dans leur désir de consacrer, à leur tour, leur vie à l'Aviation.

Cet éternel amoureux de l'Air (il a été pilote de planeur, pilote privé, pilote professionnel, créateur d'une compagnie aérienne, instructeur au centre national du SFA de Challes les Eaux, pilote de ligne instructeur, commandant de bord sur les plus beaux avions de son époque, chef de division aux très hautes responsabilités), est revenu à ses passions du vol en montagne. La boucle parfaite. Personne n'oublie le côté savoyard du personnage et on ne peut s'empêcher de penser aux propos de Roger Frison Roche: "Partir, revenir, ouvrir les portes de la vallée, s'en aller loin voir d'autres choses et d'autres gens et puis s'en retourner au pied de ses montagnes pour les contempler de nouveau, le regard modifié de toutes les expériences, voilà l'enseignement d'une vie".

Je crois que cette phrase décrit parfaitement la vie de Robert, celle d'un homme qui a toujours voulu découvrir ce qu'il y avait derrière les montagnes d'ici ou d'ailleurs.

Extraits d'un article de Jean-Claude Roumilhac
pour Aviation et Pilotes (avril 2009)

40 ans après, le glacier recrache un Pilatus.

Je suis gérant d'un petit chalet d'altitude situé à 1425 mètres en rive droite du Glacier des Bossons dans la vallée de Chamonix. (adresse du site de Stéphane: <http://www.montblanc.to>)

Depuis maintenant 20 ans le glacier rejette à sa surface des morceaux de carlingue provenant de deux catastrophes aériennes survenues à 16 ans d'intervalle (1950 et 1966). En 1987, l'ancien gérant du Chalet, découvrait une partie du train d'atterrissage du premier avion, un Constellation, en face du chalet sur le glacier. Elle avait mis 37 ans pour descendre avec la marche du glacier.

Je me permet de vous contacter pour une demande d'information concernant des débris d'un autre type d'avion que je viens de retrouver sur la langue terminale du Glacier des Bossons. Il s'agirait du train arrière d'un avion type Pilatus. En me renseignant sur Chamonix, un guide de haute montagne se souvient de cet incident qui selon lui se serait produit à la fin des années 60 au niveau du Col du Dôme.

L'avion aurait glissé et finit sa course dans une crevasse, le pilote en étant sorti indemne. Aujourd'hui, je suis remonté sur le glacier. Les débris du Pilatus sont éparpillés presque tous au même endroit dans un carré d'environ 500 m2. Ce qui est très impressionnant, c'est l'état des débris. Il n'y a aucun morceau de plus d'1 m2. Toute la carlingue a été complètement broyée par le glacier.

Etant donné que l'avion avait glissé dans une crevasse, il

était d'un bloc, en un élément contrairement aux deux avions d'Air India qui avaient explosé à l'impact et qui étaient donc en mille morceaux. Du Col du Dôme au chalet du glacier des Bossons (1550m), il aura donc mis 40 ans pour descendre avec la marche du Glacier.

Il s'agirait d'un PILATUS.

Un guide de haute-montagne de Chamonix se souvient d'un problème au début des années 1960 survenu au Col du Dôme.

Lundi 10 sept.2001

Concernant le mystère de l'avion retrouvé sur le glacier, je suis retourné aujourd'hui sur le glacier pour tenter de trouver un indice à ce puzzle. Le glacier ayant fondu depuis ma dernière visite du 16 juin, d'autres pièces et débris de l'avion sont réapparus. Après une heure de recherche, enfin la délivrance avec un morceau de ferraille où figurait la solution du problème. Une petite plaque d'identification avec ces mots : PILATUS FLUGZEUGWERKE AG STANS

Typ : PC-6 Fabr n°72 Kontr. 28-06-60

C'est donc bien un PILATUS.

(Courrier de Stephane Ruby en juin 2001).

10 Juin 2002.....

Nous avons retrouvé le pilote du Pilatus, Robert MERLOZ, Président de l'aéro-club de Méribel vient de prendre connaissance de ce récit. Cette histoire est la sienne.

Air Alpes venait d'être créée le 1er juillet 1961. Dans le but de tester les possibilités opérationnelles du tout dernier Pilatus, équipé alors d'un moteur à piston (Lycoming 340 cv) et le premier à compresseur, loué par la société Pilatus à Air Alpes, Robert Merloz et Michel Ziegler décollèrent ce 1er Septembre 1961, de bon matin, et firent un premier atterrissage sur le col infranchissable (en haut du glacier de Tré la Tête).

Vers 07h00, direction le Col du Dôme (sous le Dôme du Goûter) pour un nouvel atterrissage.

Robert Merloz est le pilote, Michel Ziegler le passager, l'avion n'a qu'un manche.

Au décollage, l'avion touche le bord d'une première crevasse puis se brise sur une deuxième.

Les jours suivants, la neige recouvre peu à peu l'appareil qui ne fit sa réapparition que

40 ans plus tard.....



GUY MONNIER

Guy Monnier nous a quitté cette année.

Été 1953, Guy Monnier, viticulteur à Tulette (26), lit un article dans la revue Science et Vie qui traite de la construction des avions en bois et toile. Il décide aussitôt de se lancer dans le chantier d'un Jodel D 112. Comme il ne sait pas piloter, il s'inscrit dans le même temps à l'aéroclub de Montélimar Ancône en Novembre 1953. Il y

amène son ami Georges Bonnefoy (qui fut maire de Visan et plusieurs fois participant au tour de France aérien) et tous deux passent leurs brevets en même temps lors de l'été 1954

Le Jodel D 112 est terminé, Guy et Georges se débrouillent pour créer une piste privée de 550 mètres au lieu-dit Garriguons à Visan. Cette dernière est ouverte pour l'été 1956 en même temps qu'est fondée l'association "Aéro-Club du haut Comtat et de la Région". C'est sur le D 112 de Guy que les premiers pilotes de ce nouveau club feront leurs armes. Grâce à ses relations et à sa détermination, Georges Bonnefoy réussira à faire attribuer au club 5 avions à titre gratuit par l'État entre 1957 et 1970 Tiger, Moth, Stampe, N C, Léopoldoff, Jodel D11. En 1960, est organisé le premier Meeting aérien. En 1964 le club déménage sur le terrain actuel.

Guy originaire de la Motte Chalancon a été la locomotive lors de la création de l'Altiport, il a été un des premiers à passer sa qualification montagne avec Giraud.

Il était propriétaire d'un mousquetaire CNRA.

Le dauphiné du 5 août

La gendarmerie du Châtelard en Bauges lance un appel pour tenter de retrouver Colette Hug, née le 23 mars 1932 à Auxerre (89) et domiciliée à Saint-Pancrasse (Isère). Sa voiture a été retrouvée sur le parking du Nant Fourchu, dans le vallon de Bellevaux, sur la commune de Jarsy.

Pas de nouvelles depuis le 31 juillet

Des recherches sont en cours depuis dimanche 31 juillet au soir pour retrouver la retraitée disparue. Elles sont menées par les gendarmes du Châtelard, de Chambéry, d'Aix-les-Bains, ainsi que par les pompiers du Châtelard aidés par les équipes cynophiles des pompiers de Haute-Savoie.

Colette était une grande passionnée d'aviation et de montagne, elle avait 6900 h de vol, 3600 h de planeur, 3300 d'avion dont 2400 h de vol montagne, elle avait également pratiqué l'hélicoptère.



Colette HUG

**Pilotes Pyrénéens
de Montagne**



La coupe d'atterrissage de Précision: Léon ELISALDE, qui n'avait pu se réaliser début Juillet, cause météo, s'est déroulée merveilleusement le samedi 12 septembre. Elle fut parfaitement organisée par le Peyresourde Air Club. 26 pilotes ont participé à la compétition dont 6 Espagnols. La coupe est remportée par MERIAUX de Perpignan sur PA18 à +1m, 2° ex æquo: ROUGER et THOMAS à +6m; 4° ex æquo: BITTERMANN et JANY à + 7m etc., 10 concurrents dans la crevasse et 26° BOSCARIOL à -70m.

Le PA18 F-BKBE de l'APPM, accidenté sur neige fin avril est réparé; Il attend de nouveaux skis pour la saison prochaine.

Les altisurfaces ont toutes été entretenues (tonte, balisage, manches à air, signalisation), principalement cet automne.

Une aide financière de l'AFPM a permis l'agrandissement de la plateforme de l'altisurface d'ALEU. L'ensemencement est réalisé. Cela permettra d'y organiser un rassemblement le samedi 12 juin 2010, alors qu'on ne pouvait y stationner qu'un avion et le tourner à la main pour redécoller. Merci à l'AFPM.

La coupe L. ELISALDE aura toujours lieu sur l'altiport de Peyresourde le samedi 3 juillet 2010



Un rassemblement est prévu à Escary pour le samedi 11 Septembre 2010.

Le calendrier de stages de formation s'établit comme suit:

Hiver/ neige: 2 stages d'une semaine à Luchon en Février; 2 stages d'une semaine à Luchon en Mars; 1 stage d'une semaine du 3 au 7 Avril dans les Alpes.

Eté/ roues: à Luchon: 2 semaines en Mai; 2 semaines en Juin; 1 semaine en juillet, 1 semaine en Août.

Dans les Alpes: 1 semaine en juillet.

Les stages s'adressent à de nouveaux élèves pilotes de montagne, mais aussi à des pilotes déjà qualifiés travaillant la perfectionnement.

Un dossier de création d'une nouvelle altisurface est déposé à la préfecture des Haute Pyrénées, sur la station de ski de Super Barèges, à l'ouest du col du Tourmalet; Elle devrait être utilisable été et hiver; Celle de Barèges reste ouverte sur sol naturel uniquement. Jean-Alex PELLEGRIN

UPE



BLISSAT DE 2009

Le samedi 12 septembre 2009

Cette année, nous avons eu le plaisir d'accueillir les participants et les sympathisants à cette manifestation annuelle organisée par l'**APPM**.

Les préparatifs ont débuté à 09:00 avec les tracés des bande principale et secondaires, puis la mise en place de l'accueil des participants par un « AFIS » efficace pour les circuits de piste. Les arrivées et atterrissages ont été exécutés dans les règles de l'art entre 09:30 et 11:00 par une météo comme nous aimerions en avoir plus souvent. Ciel bleu, pas de nuages et très peu de vent.

22 machines ont laissé un peu de « gomme » à LFIP, dont 6 machines Espagnoles et 1 pendulaire. Une belle variété d'aéronefs allant du PIPER (3) au PENDULAIRE (1) en passant par DR400 (2), CAPI0 (1), HUSKY (1), CTW (1), TECHNAM (6), TETRAS (1), JODEL (2), VIRUS (1), MOONEY (1), MAULE (1), et enfin le MINI TRANSALL TORPEDO de Laurent THOMAS (pas facile à poser en pente).

Les épreuves ont débuté à 11:20 pour se terminer à 13:00 avec un début de dégradation météo qui a précipité le départ de la délégation Espagnole. En effet, cette dégradation arrivait par le versant Ibérique, et la prudence a primé sur la convivialité du pique nique.

Après le décompte des points et l'analyse des impacts par rapport un tracé de base, il a été procédé au classement des pilotes. Ce classement tenait compte du point de touché, mais aussi de la qualité de l'approche et de l'atterrissage / roulage. Denis JAUVIN et Daniel SERRES ont mis toute leur expertise dans les appréciations de ces paramètres, et ont fait preuve d'une objectivité sans faille. Leur conclusion commune a été que, malgré des impacts parfois style « porte avion » et des approches « personnalisées », à aucun moment la sécurité des pilotes et celles des sympathisants au sol, n'a été compromise, ni mise en cause. Ils sont (quelque part) pour quelque chose dans cette excellence. Encore merci à eux !!

Puis est venu le moment de la remise des prix par ordre inversé, du dernier au premier. En préambule, Daniel SERRES (Président de APPM) a fait un exposé sur le programme de l'APPM et du F.BKBE, redevenu opérationnel. Hans MOGOR (Président de PAC) a enchaîné sur le programme de PAC, dans le même état d'esprit. La coupe partira cette année à PERPIGNAN. En effet, D.

MERIAUX et son PA19 – F.GLTZ l'a remporté avec un impact à +1m de la bande de référence (voir le classement complet ci après).

Cette belle journée a été clôturée par le pique nique sous les ailes des machines présentes, à partir de 13:30. La météo est devenue beaucoup plus menaçante à partir de 15:00 où le repli vers la vallée s'est organisé après le dessert.

La pluie s'est imposée vers 16:00 à tel point que le site a repris son aspect désertique des mauvais jours.

CLASSEMENT GENERAL

1 – MERIAUX	sur PIPER	à : + 1 m
2 – ROUGER	sur VIRUS	à : + 6 m
3 – THOMAS	sur TORPEDO	à : + 6 m
4 – BITTERMAN	sur PIPER	à : + 7 m
5 – JANY	sur PENDULAIRE	à : + 7 m
6 – DASPET	sur PIPER	à : + 8 m
7 – IBANEZ	sur TECHNAM	à : + 13 m
8 – BADIA	sur TECHNAM	à : + 15 m
9 – PELLEGRIN	sur DR400	à : + 17 m
10 – RESPAUD	sur DR400	à : + 17 m
11 – CHEVRIN	sur JODEL	à : + 20 m
12 – ALINGRIN	sur PIPER	à : + 21 m
13 – CORNIER	sur JODEL	à : + 22 m
14 – MAGNAC	sur PIPER	à : + 23 m
15 – RICARD	sur PIPER	à : + 28 m
16 – CHASTANG	sur PIPER	à : + 35 m
17 – GOMEZ	sur TECHNAM	à : - 1
18 – OUVRARD	sur MAULE	à : - 4 m
19 – CAMBORDE	sur PIPER	à : - 6 m
20 – BOYER	sur DR400	à : - 18
21 – LACASA	sur TECHNAM	à : - 18 m
22 – GERALDO	sur TECHNAM	à : - 20 m
23 – JERONI	sur TECHNAM	à : - 30 m
24 – PETERSEN	sur MOONEY	à : - 40 m
25 – FALGA	sur TETRAS	à : - 40 m

LE PRESIDENT : Hans MOGOR
06.75.53.15.39

ARIANE Vol 188.

Le miroir de Herschel a 3,5 m de diamètre et pèse 300 kg, il est constitué de 12 pétales de carbure de silicium de 3 mm d'épais.



Le lancement a lieu à l'heure prévue, 13h 12 depuis l'ELA 3 du CSG Guyanais le 14 mai. Ariane L546 embarque dans une coiffe longue de 17 m (plus légère depuis le vol 175) les sondes Plank et Herschel sur la structure SYLDA 5F. Plank comme Herschel est construit par Thales Alenia Space France à Cannes. La masse de Herschel est de 3 402 kg et celle de Plank de 1921 kg. Compte tenu des masses des adaptateurs et du SYLDA 5, ceci conduit à une performance totale de 6001 kg demandée au lanceur sur l'orbite décrite ci-dessus. Bien que la masse totale soit très inférieure à la masse maximale offerte par le lanceur A5ECA (de l'ordre de 9 500 kg pour une orbite GTO standard inclinée à 6°), la performance demandée au lanceur est proche de la performance maximale compte tenu de l'orbite visée (orbite de quasi-libération pour rejoindre le point de Lagrange L2).

Planck a été conçu pour analyser et mesurer avec une précision inégalée les très faibles variations de température ou 'les anisotropies', de la première lumière qui a rempli l'univers après le Big Bang, la radiation « Cosmic Microwave Background » ou CMB. Ceci sur l'intégralité du ciel avec une résolution angulaire de 5 minutes d'arc améliorant ainsi d'environ 15 fois les informations données par son prédécesseur WMAP. Avec les données récoltées par Planck, les scientifiques espèrent mieux comprendre l'origine, l'évolution et la géométrie de l'univers ainsi que la nature de l'énergie noire et des infimes fluctuations de densité de matière à l'origine des galaxies. Planck prend la suite des satellites COBE et WMAP (satellites de la NASA lancés respectivement en 1992 et 2003) en améliorant considérablement la précision de leurs mesures.

Le but principal d'Herschel est d'étudier la formation et l'évolution des galaxies et des étoiles. Pour cela, Herschel observera les zones froides et poussiéreuses de l'univers, zones qui sont opaques pour d'autres télescopes. Le télescope servira aussi pour l'observation des nuages de gaz et de poussière où se forment les étoiles et les disques qui les entourent. Il sera le premier à couvrir tout l'infrarouge et les longueurs d'ondes submillimétriques. Herschel est un télescope de type Cassegrain : c'est le plus grand télescope jamais mis sur orbite : le diamètre de son miroir principal est de 3,5m, soit une fois et demi celui d'Hubble (2,4m), pour un poids de seulement 300kg (il est composé de douze pétales de carbure de silicium de 3 mm d'épaisseur et a été fabriqué par ASTRIUM). Son miroir secondaire mesure 30 cm. Herschel mesure 7,5 m de long pour un poids au décollage de 3402 kg. Une fois en orbite finale, il sera stabilisé 3 axes et son orientation dépendra de son programme d'observations.

Les sondes sont éjectées sur une orbite de 270 km de périégée et 1 193 622 km d'apogée après respectivement 25 et 28 minutes de vol. Une fois séparés du lanceur, les 2 satellites rejoindront leur orbite de travail autour de second point de Lagrange, L2, à environ 1 500 000 km de la terre situé du côté non éclairé de la terre. Cette distance représente un peu plus de 4 fois la distance Terre-Lune. Il leur faudra près de 60 jours pour rejoindre ce point virtuel de l'espace. Leurs orbites opérationnelles seront alors des orbites de Lissajous de 400 000 km d'amplitude autour de ce point de Lagrange : leur distance par rapport à la terre variera entre 1,2 et 1,8 million de km. Les points de Lagrange sont des points de l'espace où un corps peut rester fixe par rapport à deux autres corps. Pour le système Soleil-Terre, Joseph-Louis Lagrange a déterminé la position de cinq points où l'attraction solaire et terrestre sont exactement compensées par la force centrifuge due au mouvement de la Terre par rapport au Soleil : un satellite placé sur l'un de ces points tourne à la même vitesse que la Terre autour du Soleil et est donc fixe par rapport aux deux astres. Parmi ces points seuls L4 et L5 sont stables, c'est-à-dire que la matière a tendance à s'accumuler en ces points.



Les autres points, comme L2, sont donc instables et il faut peu de perturbation pour qu'on s'en éloigne : c'est pour cela que les 2 satellites décriront des orbites de Lissajous autour de ce point pour minimiser leur consommation d'ergols. Le choix du point L2 s'explique par le fait que les satellites seront protégés du Soleil par la Terre du fait de leur alignement offrant alors d'excellentes conditions pour les observations astronomiques. De plus pour Herschel, ses instruments ne seront pas perturbés par la forte émission infrarouge de la Terre et de la Lune et ni ses observations par les ceintures de radiations de la Terre. Quant à Planck, il pourra ainsi éviter les émissions provenant de la Terre, la Lune et du Soleil qui pour-

raient perturber le signal provenant de la radiation "Cosmic Microwave Background" (CMB).

CAPCOM ESPACE.

Le 29 oct 2009 au soir, une fusée Ariane 5 ECA a décollé de Kourou en Guyane et a placé 2 satellites de communication, NSS 12 et Thor 6 sur une orbite géostationnaire de transfert. Ce vol 192 est le sixième de 2009 pour Ariane 5 et le quatrième d'une double mission.

La Navette Atlantis.

L'attelage ci-contre au décollage fait 1000 tonnes.

STS-129 est une mission de navette spatiale Atlantis à destination de la station spatiale internationale. Le lancement a eu lieu le 16 novembre 2009 à 19h28 UTC. Son but principal est d'amener les EXPRESS Logistics Carrier (ELC-1 et ELC-2), l'installation de 2 nouveaux gyroscopes et l'apport de 12 tonnes de fret.

3 sorties extravéhiculaires sont prévues.

Cette mission de 11 jours sera la cinquième et dernière d'une navette spatiale en 2009. Après cela il ne restera que six vols avant la mise hors service des trois navettes spatiales de la flotte. Le dernier est programmé en septembre 2010. Toutefois, il est probable que la Nasa étalera ces cinq vols jusqu'au premier trimestre 2011.



C'est l'avant dernier vol de la navette spatiale Atlantis. La dernière mission de Atlantis STS-132 est prévue le 14 mai 2010.



Le logo de la mission Atlantis sts 129 représente une navette, pourquoi le logo de l'Afpm ne représenterai pas un avion. Donnez votre avis sur ce petit projet.

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

