



PILOTES DE MONTAGNE

BULLETIN n°74 mars 2009 Association Française des pilotes de montagne





Le Mot du Président

Le Mot du Président



Le zident

Notre assemblée générale fin janvier a rempli sa mission .

Nous profitons de ce rendez vous pour aborder les défis auxquels nous sommes confrontés et pour mieux nous connaître.

Le plus important de ces défis est sans conteste la réglementation EASA sur le vol montagne , là il y a des avis divergents .

A l'AFPM, nous défendons notre réglementation actuelle qui depuis sa mise en service en 2004 nous donne satisfaction.

Aux dernières nouvelles, il n'a pas été possible de trouver un terrain d'entente avec nos amis suisse, de ce fait nous défendrons chacun notre réglementation.

Autre chose , comme toujours l'entretien de notre patrimoine et la recherche continue d'autres terrains n'est pas sans difficultés.....

Parlons des nuisances sonores , notre responsable "silence" apporte de bonnes nouvelles , des subventions pour les échappements et surtout le progrès fait sur les hélices en ce sens.

Les accidents en série ces dernières années nous rappellent à l'ordre . Il faut améliorer la prévention , et je reste persuadé que l'amélioration de la sécurité ne peut pas découler que de la seule réglementation. En effet la démonstration en est faite largement par nos amis 'ulmistes". Une formation au pilotage de bonne qualité et une connaissance claire et précise des phénomènes météorologiques auxquels nous sommes confrontés, sont plus indispensables qu'un règlement trop rigide.

L'art de voler, la technique de vol a été acquise depuis le début de l'aviation au prix du sang , les pionniers ont découvert les principes de vol en les payant "cash"de leur vie.

C'est une caractéristique de notre activité , l'ignorance tue , l'imprudence aussi, messieurs s'il vous plait ne rajoutez pas la "connerie"

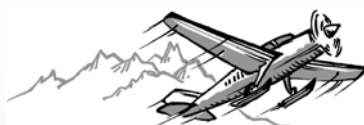
Enfin cette revue est la notre, il nous appartient de la faire vivre en participant à son contenu rédactionnel. Toute information sur le vol montagne, nos avions, nos terrains, votre région et vos rassemblements sera la bienvenue.

Bons vols.
N Genet

En Couverture : Glacier de la Barbarate

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





Programme des rassemblements 2008

LE PROGRAMME PREVISIONNEL 2009

21 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 FRANC
30/31 mai/1 juin	Rassemblement International AFPM/EMP			
6 juin	St Jean en Royans	Aéro-club (R)	04 75 48 62 27	B TALY
20 juin	St Claude	Aéroclub (R)	06 82 77 06 61	B SOTTY
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 Tovière	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	
5 septembre	Jasserie	Aérosport Bron	06 18 68 23 65	QUINKAL
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	06 64 93 80 74	R TURBIL
3 octobre	Montmeilleur	Privé (R)	04 92 62 60 75	N GENET

® Report au lendemain dimanche

Rassemblement International AFPM/EMP des pilotes de montagne

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

POUR CE RASSEMBLEMENT, AU CAS OU VOUS N'AURIEZ PAS RECU L'INVITATION ET LA DOCUMENTATION, VEUILLEZ CONTACTER G. FERRIER tel : 06 83 02 83 89, mail : gerard.ferrier@free.fr



Sécurité,

La FFPLUM a édité un mémento sécurité, elle nous le propose pour tous les adhérents AFPM.

Après étude de celui-ci, il nous paraît parfait et tout à fait adapté à notre activité.

Vous allez donc le recevoir prochainement, gratuitement, envoi compris.

Nous remercions chaleureusement la FFPLUM, la commission de sécurité et son président Monsieur Mereuze.

Inspirez-vous tous de cette brochureet bons vols à tous.

NG





ASSEMBLEE GENERALE DE L'AFPM GRENOBLE ST GEOIRS LE 31 JANVIER 2009

Le Président Noël GENET ouvre la séance à 10h et adresse ses vifs remerciements aux pilotes et participants venus très nombreux,

à Michel MIOCHE, pour la mise à disposition des locaux du SEFA, mais qui ne peut être présent parmi nous,
à Monsieur AZEMA de la DAC Centre Est représentant la DGAC,
à Jean-Michel DURIEUX, président du CRA 22, représentant la FFA
à Monsieur Dominique MEREUZE, président de la FFPLUM, et Louis COLLARDEAU de la FFPLUM,
à Monsieur COQUET représentant l'ANPI,
à Alex PELLEGRIN représentant l'APPM, Denis JAUVIN son président s'étant fait excuser,
à Marlies CAMPI, présidente de l'EMP,
aux représentants du vol-montagne Suisse, Italien et Luxembourgeois
à Monsieur MARIA de la société 3D Vision
aux membres du Conseil d'Administration.

Noël GENET se réjouit de la présence de si nombreux pilotes, tous les pays européens étant représentés, présidents et représentants du monde aéronautique. C'est une preuve 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.

Une pensée particulière est adressée à Marcel COLLOT et Robert MERLOZ souffrants qui n'ont pu se joindre à nous.

Rapport moral : (Noël Genet)

En 2008, l'AFPM compte 617 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:



Eric FIX, Secrétaire

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, auxquelles on associe l'action balise détresse menée par Pierre Bon.

Actions pour harmoniser une nouvelle réglementation européenne en étroite concertation avec l'EMP

Actions pour la création de nouveaux terrains et actions pour maintenir notre patrimoine par l'entretien des terrains existants.

Actions de convivialité lors de nos rassemblements avec un accent particulier pour celui de la Pentecôte à Corlier.

Rapport Financier (Anne Marie Ferrier)

Anne marie Ferrier présente le rapport financier 2008 caractérisé par de faible dépense, notamment grâce à la baisse de coût du bulletin.



Résultat de l'année : 16 015 euros
Trésorerie totale : 55 701 euros

Bulletin : (Gérard Ferrier)

Cette année il y eu 3 bulletins. Le coût a été divisé par 2 en revenant à la quadrichromie offset plutôt que numérique. Malgré le prix de l'expédition, les membres peuvent demander à recevoir à nouveau le bulletin papier puisque le prix de revient n'est plus entièrement proportionnel à la quantité imprimée.

En ce qui concerne le contenu il s'efforce de donner des informations variés sur : les altisurfaces, la sécurité, la technique, les membres,



les rassemblements etc.

Par son compte rendu et photos des personnes présentes aux rassemblements, il essaye de souligner et montrer l'originalité des situations locales, le terroir, les autochtones, la ferveur des participants.

L'avion n'est que le vecteur vers des rencontres nouvelles ou l'on partage d'extraordinaires moments avec les habitants.

On peut remarquer que biens des rassemblements ont fusionné avec la fête du village au terrain d'aviation : Langogne, Faucon, La Motte, Corlier, St Jean en Royan, Chamois, Croix de Cœur, etc

L'AFPM apporte une petite animation et permet de valoriser l'image de la région et leurs habitants en même temps que la sienne.

On envoie 450 bulletins. En décembre on l'envoie à tous les membres, soit 620 bulletins pour y incorporer la convocation à l'AG et l'appel à cotisation.

Fichier : (Gérard Ferrier)

Cette année le nombre de renouvellement de cotisation avant l'AG est sensiblement inférieur à celui de l'année dernière 350 au lieu de 400 (il faudra rajouter les adhésions à l'AG puis de l'APPM).

Le nombre de cotisants est stable depuis plusieurs années, ce qui témoigne de la fidélité de nos membres et ajoute à la satisfaction de l'équipe des bénévoles.

Statistique :

86 % des membres sont connectés à Internet,

Age : peu d'évolution

Moyenne actuelle ressort à 58.9 ans

En fait la moyenne des membres qui pilotent est plus basse car certains membres plus âgés ne pilotent plus. Mais en contre partie nous avons des pilotes qui passent à l'ULM et certains nouveaux membres ULMistes ne font pas baisser la moyenne en passant de l'avion à l'ULM.



Robert Merloz n'a pu venir cette année

AFPM 2008 Statistiques												
entenne	Age moyen	Bull Papier	Bull CD	Bull int	Cotisant	Adhérent	Inst rose	Inst Neige	Quail Rose	Quail Neige	% NIR	
ASV												
M	59,06	136	0	42	178	178	31	10	113	44	39%	
MC	61,00	8	0	0	8	8	0	0	5	2	40%	
VOS	58,44	14	0	5	19	19	1	0	15	6	40%	
DPH	59,05	55	0	29	84	84	10	9	69	41	69%	
IDF	60,14	39	0	19	58	58	9	4	47	24	51%	
EMP	55,62	6	0	3	9	9	2	2	7	4	57%	
MTB	57,52	55	0	28	83	83	12	12	59	49	83%	
APP												
M	60,32	29	6	26	55	55	9	7	24	21	88%	
RHL	58,57	75	0	8	85	85	11	5	47	22	47%	
SAV	59,35	28	0	10	38	38	11	11	32	25	78%	
Total	58,9	445	6	170	617	617	96	60	408	238	59%	

Site internet Jean-Pierre Ebrard)

Le site est régulièrement tenu à jour. Jean-Pierre est très réactif lorsque N.G. veut faire passer une information. Jean-Pierre demande des photos, des vidéos et des documents pour alimenter le site. La fréquentation est de 300 visites par semaine.



JP Ebrard

Fiches de terrains : (Pierre Bon)

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

Pierre Bon a fait une étude concernant les différentes assurances, voir le tableau ci-dessous

Rassemblements :

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

L'aéro-club du Haut Bugey est chaleureusement remercié pour avoir organisé le rassemblement de la Pentecôte.

Celui de 2009 se déroulera à Raron en Suisse et celui de 2010 en



Espagne.

Travaux :

Le Grand Terrus, Mens, Clamensanne : des travaux importants de surfaçage et de fauchage seront menés qui pourront entraîner une indisponibilité de ces terrains.

Cipières : des travaux énormes ont été faits par le propriétaire du

Recherches de création

Valberg devrait pouvoir être ouvert sur ski

Toviere un projet d'ouverture en altiport est en cours

Des négociations sont en cours à Sisteron Nord pour une piste de 300m / 17%, au Berssac (entre *colombe et Serre*) et dans la Tarentaise pour une ouverture sur un glacier.

ASSURANCES MONTAGNE			→ coût croissant →		
ASSURANCE	LODDE	AIR COURTAGE ASSURANCES	VESPERIEN	AMTI	WALLIANCE
PROPRIETAIRE	oui	oui	oui	oui	?
CLUBS	non	oui	oui	oui	?
CNRA	oui	oui	oui	oui	?
ROUES	oui	oui	oui	oui	?
SKIS	oui	oui	oui	oui	?
INSTRUCTION ROUES	non	oui	oui	oui	?
INSTRUCTION SKIS	non	oui	oui	oui	?
	03.84.442.442	04.74.46.09.10	0149.64.11.68	02.35.22.66.44	
PAS D'ACCIDENT DANS LES 3 ANS					

terrain. La piste est rallongée aux deux bouts et améliorée sur le coté. Le C.A. de l'AFPM lui a voté une subvention de 500 €

Superdévoluy : construction d'un chalet

ND de la Salette : des trous de sanglier engendrent de nouveaux travaux, une manche à air y a été installée

Entrepierres : des travaux de compactage ont été réalisés

Nouvelles altisurfaces : Il y a eu 2 ouvertures cette année.

Entrepierres, dès l'ouverture une pétition a entraîné une limitation à un atterrissage ; 62 atterrissages ont été effectués en 2008 par 4 pilotes autorisés

Saint-Claude : l'aérodrome à usage restreint est transformé en altisurface depuis décembre 2008

Un nouveau projet vient de voir le jour aux Encombres

Le projet de Noyer sur Jabron a été abandonné suite aux exigences du propriétaire

Nuisances et environnement : (Henri Balas)

Une amélioration générale du respect de l'environnement est constatée bien que des comportements irresponsables sont encore notés, particulièrement à Huez où depuis l'annulation des taxes un aéro-club tourne en noria à trois avions entre 12 et 14 heures !

15 demandes de subvention ont été adressées à la DIREN

Les subventions des CRA sont en augmentation et pourront concerner les silencieux et les hélices

(la société Duc prépare une hélice 5 pales pour les remorqueur et les D140)





Le montant des aides du CRA s'élève de 300 à 500€ pour un silencieux et 300€ pour une hélice, la DIREN participe à un montant de 50%.



Marlies présidente de l'EMP

Les demandes doivent être effectuées en mars / avril

Réglementation : (Noël Genet – Marlies Campi)

Rien n'est fait pour le moment, les propositions de l'EASA font l'objet de réponses en concertation avec l'Italie, la Suisse sous la direction de l'EMP

Notre réglementation actuelle est défendue; des difficultés d'harmoniser les trois réglementations existantes sont apparues notamment sur l'instruction montagne

La nouvelle réglementation devra également satisfaire les pays qui n'ont actuellement pas de réglementation montagne

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



Louis Collardeau et D Méreuze

à effectué 300h dv en 2008

L'APPM compte 100 membres dont 40 pratiquants, cinq qualifications montagne ont été réalisées en 2008

L'altiport de Peyresourde est ré ouvert où un aéro-club est créé

26 labellisations existent, aucune n'a été effectuée en 2008, 6 sont en attente pour 2009
La formule donne entière satisfaction

APPM : (Alex Pellegrin)

Le vol montagne dans les Pyrénées est essentiellement pratiqué par des privés ou par l'APPM dont l'avion

Création d'une altisurface neige à Baccanère et un projet sur roue est en cours dans l'Ariège.

La consultation du site APPM est ouverte

Objectifs 2008 : (Noël Genet)

Poursuite des actions de créations de terrains

Poursuite des travaux sur la réglementation européenne :

Les consignes de vol dans les vallées de Chamonix et les Trois Vallées vont être rappelées dans le prochain bulletin

Amélioration du comportement notamment en reconnaissance et respect de la réglementation sur les aérodromes privés

Votes des rapports :

Les rapports moral et financier sont votés à l'unanimité.

Parole aux invités :

Mr AZEMA (DGAC) se félicite de nos actions mais se montre inquiet quant au nombre d'accident en région Rhone-Alpes

Mr DURIEUX (FFA) remet un chèque de participation de 6000 euros

Mr MEREUZE (FFPLUM) soutient notre action en remettant un chèque de 2600 euros, il rend hommage avec Noël Genet à l'action de Jean-Claude Roussel à la tête de la FFA.

Marlies CAMPI (EMP) rend compte de son action pour l'amélioration de la communication de l'EMP

A sa demande le rassemblement de Pentecôte 2010 se déroulera en Espagne afin de démontrer aux



JM DURIEUX Président du CRA 22 représentant la FFA



M AZEMA Directeur de la DSAC SE





élus le bienfait de l'aviation de montagne et de soutenir un projet d'altiport en Catalogne.

Elections au Conseil d'Administration :

3 membres sont sortants :

Robert BARRIER
Jean TRICART
Jean-Pierre EBRARD

Jean-Pierre EBRARD se représente; Alain BONDON et Julien GRESSER sont candidats.



Julien GRESSER nouveau
membre du Bureau



Josette, fidèle à la boutique a eu
un beau bouquet de fleurs.

Après dépouillement sont élus et
réélus :

Jean-Pierre EBRARD
Alain BONDON
Julien GRESSER

Un hommage est rendu à R Bar-
rier et J Tricart qui quittent leurs
fonctions après de nombreuses
années de dévouement à l'AFPM.

Le Président
Noël Genet

Le Secrétaire
Eric FIX

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

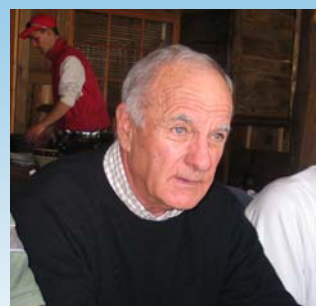
Siège social : AFPM - Aérodrome du Versoud - F- 38420 - Domène



Alain Bondon nouveau trésorier

Taxes d'atterrissage pour l'AG à Grenoble

St Geoires. Chaque année nous sommes confronté à la
société d'exploitation de St Geoires dont les services feignent
d'ignorer la demande de l'AFPM de grouper la facturation
des taxes des avions participants à l'AG, malgré nos télépho-
nes et nos courriers. Pour l'année prochaine veuillez noter
que chaque avion devra gérer sa propre taxe avec l'aéro-
drome.



Henri Balas toujours passion-
né par l'environnement





Alain Poulet (+ de 7 ans en l'air 24 h/24), Paul Chamond et Jean Berthet



Pour sa bonne gestion, la trésorière a reçu un beau collier en guise de bonus. (bonus qui sera supprimé en 2009).



Carole Soufflet de la DSAC SE, Michel Garcin qui tâte l'hélico, à l'AC du Beaujolais



Angel Ibanez de Barcelone

En marge de l'AG

Comme d'habitude l'AG est un grand moment de rencontre et de participation. Cette année il y eu plus de 100 personnes au repas et donc encore plus à l'AG, venus de toute la France, d'Espagne, de Suisse, du Luxembourg et d'Italie. De tous les âges (de 14 à + de 85 ans) . Beaucoup de nos anciens, certains ne volant plus, sont venus y trouver toujours l'esprit fraternel qu'ils ont connus dans les année 70 et qu'ils ont voulu conserver en créant l'AFPM
Barrier, Berthet, Chamond, Dupeley etc.
Robert Barrier doit prochainement nous rappeler dans un article, l'épopée de la création de L'AFPM en 1973.



JP Triques de l'antenne Dauphiné



Raynald de Méribel



Le Staff dynamique de Corlier





Gérard David n'a pu trouver qu'un fauteuil (pas très aéronautique)

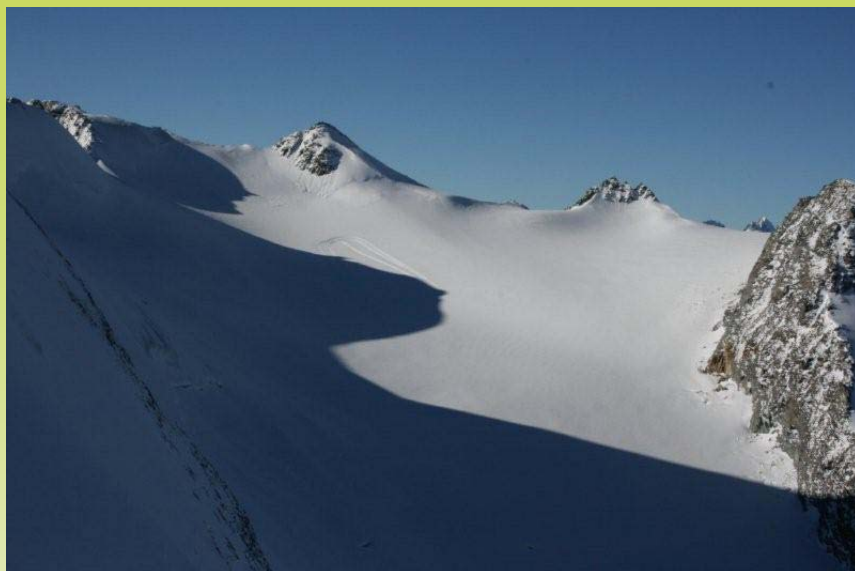


Claude FREMY, trésorier de l'ASVM, fait un travail énorme sans bruit. Il est de tout cœur avec nous à l'AG mais la météo l'empêche souvent de venir en avion



Merci, les sortants : Jean Tricart président d'honneur, Robert Barrier EMP





LE VALAIS



Les pilotes de glacier du Valais ont de beaux espaces. Au fond le Cervin.





Taxe d'atterrissage de l'Altiport de Corlier.

Cet Altiport est géré par, et à la charge, des bénévoles qui font un travail ingrat, complexe et complètement désintéressé pour le plaisir des pilotes de montagne dont certains sont à peine reconnaissants de ces efforts.

L'AFPM n'est pas contre la collecte d'une taxe ou d'une redevance car de nos jours Il n'existe plus aucun service non rétribué et c'est normal.

Dans certaines station de ski de montagne, on peut reporter les charges de l'Altiport sur la collectivité car le trafic peut bénéficier à cette même collectivité et notamment aux commerces, en contre partie ces commerces payent des impôts et principalement la taxe professionnelle affectée en priorité aux communautés territoriales. Dans le cas où l'altiport est éloigné des principaux services d'une station ou si les coûts sont trop importants l'altiport peu recouvrer une taxe d'atterrissage ou autre pour un Handling s'il existe d'autres services sur la plateforme.

Bien souvent la collecte de la taxe oblige le gestionnaire à prévoir un préposé pour ce travail et compte tenu du trafic qui peut être aléatoire avec la météo, ceci peut être contre productif.

Sur les Altiports de Corlier et La Motte il y a toujours une caisse pour recevoir les taxes d'atterrissages et un cahier pour noter les passages, il est toujours possible de s'abonner à l'année.

Pour faciliter la gestion de ces redevances, Il est à l'étude de dispenser les membres de l'AFPM de payer les taxes d'atterrissages à chaque passage.

L'entretien de l'accès à l'altiport, de la piste, du hangar, du Chalet, le coût de l'assurance représentent une somme non négligeable, la gestion de tout cela par les bénévoles du club est irremplaçable. L'AFPM participera au budget annuel en regard de la facilité accordée à ses pilotes.

En plus de ceci, les pilotes s'engageraient : à respecter rigoureusement la charte du pilote de montagne en arrivant sur l'altiport, notamment à limiter le nombre d'atterrissages, à se noter sur le cahier, et saluer chaleureusement tout habitant de la région présent sur la plateforme.

Il est à noter que lorsque il n'y a pas de taxes ou qu'il y a abonnement, certains pilotes ou aéroclubs en école ne se limitent pas en nombre d'atterrissages, Méribel a instauré un code de bonne conduite, la charte des pilotes de montagne va dans ce sens.

La Croix Rosier

La trouée d'approche est légèrement désaxée sans grand inconvénient.



VALBERG

L'entrée de piste a été rallongée





Dans la revue EAA sport aviation de janvier on peut voir un fabricant américain proposer un équipement amovible de skis facile à mettre en place (20 minutes). La particularité est de type roue à travers le ski. Le ski est articulé dans le même axe que la roue mais à l'opposé du train.

La surface du ski existe derrière la roue contrairement à certains qui sont complètement dégagés à l'arrière de la roue. L'échancrure a été étudiée pour éviter le bourrage de la neige à cet endroit. Pour assurer l'atterrissage sur roue sur des surfaces goudronnées ou en gravier, la roue doit dépasser suffisamment de la surface du ski, mais pas trop pour assurer une glisse correcte lors du poser en neige profonde. Cette distance est d'environ 1,5 cm. Cette distance minimise la traînée dans la neige mais permet dans certains cas un contrôle de la direction par freinage différentiel soit sur neige ou surface dure. À l'arrière du ski se trouvent 1 ou 2 petites roulettes afin d'empêcher la spatule arrière de frotter sur l'asphalte lors des roulages.

Il semble aussi que le revêtement de glisse soit en polypropylène dur, collé rivé et qu'à droite de la roue il ait été rajouté une plaque d'inox contre les projections de graviers.

Sur la photo, on remarque que les avions sont stationnés avec des planches sous les roues, en effet en cas de poser sur une piste en herbe un peu spongieuse, les pneus dessinant quelques ornières les skis frottant sur le sol risquent de ralentir fortement l'avion et augmenter substantiellement la longueur de décollage.

On peut voir le site de Trick air.





Rencontre fortuite

Alors que Noël Genet, président de l'Association française des pilotes de montagne (afpm - www.afpm.org) honorait de son auguste présence les locaux de l'aéroclub de Méribel, il fit la connaissance de Raynald. Ce jeune homme de 13 ans était devenu un habitué du club depuis Noël 2008. Dès sa plus tendre enfance, il voulait devenir pilote d'hélicoptères. Cependant, un jour, fasciné par les avions qui décollaient de l'altiport, il vint visiter les bâtiments du club. Il avoua que cette visite déclencha son intérêt pour ces appareils. Le destin le mit sur le chemin de Robert Merloz (Aviasport 643) qui lui dit qu'il était le bienvenu et qu'il se trouvait ici chez lui. Leur amitié se développa quand Robert l'emmena nettoyer un avion qui sortait de révision et charma son enthousiasme juvénile en lui expliquant avec son éloquence naturelle, les principes de vol de ces machines. Le lendemain, il rencontra Clémence, pilote à Air France, et future instructrice qui l'invita à faire un vol avec elle. Puis Jérôme, le chef pilote, lui donna quelques leçons pour l'initier aux mystères du pilotage (contrôle de l'assiette, vi-

tesse, les effets moteur, etc.). Il insista tout particulièrement sur l'importance de la rigueur. Charmé par tant de gentillesse, Raynald décida un jour de pousser la porte d'un magasin de décoration de Méribel pour acheter une maquette du Spirit of St Louis de Lindbergh. Il l'offrit à ses nouveaux amis pour les remercier de leur accueil. Il répète régulièrement qu'il n'était pas habitué à une telle réception. Il vient maintenant fréquemment rendre visite à ces pilotes passionnés et les aide dans leurs tâches quotidiennes : faire le plein des avions, ranger l'atelier, etc. Découvrant la jovialité et l'émerveillement de ce jeune homme pour l'aviation, Noël décida de lui offrir une adhésion à l'afpm jusqu'à sa majorité. Il l'a aussi invité à l'assemblée générale de l'association qui s'est tenu le 31

janvier 2009 à Grenoble St Geoir et le présenta comme le plus jeune aviateur de France. Il souhaite ainsi l'encourager à poursuivre son rêve et à devenir un jour pilote.

Pierre-Philippe Reiller

Avez-vous jamais pensé à devenir un donneur de moelle osseuse. Plus d'information en me contactant preiller@ac-grenoble.fr, en regardant mon site <http://desirs.ailes.free.fr> ou en allant sur le site des dons du sang www.dondusang.net

Légende photo : Noël et Raynald à Méribel devant le Sicile record DR 1050 du président de l'afpm





Jean Louis AUBAN connu pour ses skis, ici au glacier du Tabuchet (un des glacier de la Meige) en 1973 (au fond le refuge de l'Aigle 3450 m.)

AFPM

1973



GIRAUD à Roche Faurio au dessus du Glacier Blanc dans les années 70

Roche Faurio est un sommet du massif des Écrins qui culmine à 3 730 mètres d'altitude.

« La Roche Faurio se trouve à la jonction de trois arêtes: celle qui vient du Pic de neige Cordier, celle qui, d'abord, vers l'ouest puis en arrondi vers le nord, va aboutir au sommet de la Grande Ruine, enfin celle qui au sud plonge sur le Col de Ecrins et remonte hardiment vers la Barre des Ecrins. Excellente situation qui permet une vue magnifique, non seulement sur la face nord des Écrins toute blanche, mais sur un vaste paysage de sommets et de vallées





Savoir renoncer

Les montagnards ont une façon de dire que "renoncer avant d'atteindre le sommet est la chose la plus difficile qui soit". Imaginer l'objectif avant que nos yeux ne le voient réellement a un effet mystique sur nous. Cela nous attire. Plus encore, cela peut nous hypnotiser. Nous ne voyons plus les obstacles sur le chemin. Les risques qui surviennent sont soit ignorés, soit supprimés ou sous estimés. Le chemin vers le but nous conduit vers une sorte de tunnel mental d'où il est difficile de sortir. En montagne cependant, les conditions peuvent rapidement se dégrader. Le vent, le gel ou la neige peuvent vite rendre un itinéraire impraticable. Ceux qui manquent l'opportunité de faire demi-tour lorsqu'ils le peuvent encore, risquent de payer cette erreur de leur vie. Cette fascination du but est aussi connue dans le monde de l'aviation. Ici, la force de la fascination dépend souvent de la motivation que nous avons pour atteindre ce but.

Cette motivation peut résulter du désir d'assurer "la mission", de ne pas retarder ou annuler un vol d'instruction ou d'initiation ou de ne pas perturber l'exploitation d'un club. Mais inconsciemment, à des degrés divers, elle peut faire appel à un côté plus émotionnel de notre caractère et trouver sa justification dans un problème domestique ou personnel. Ne pas rentrer trop tard, ne pas décevoir son élève, sa petite amie ou son "client".

Dernièrement, lors d'une célèbre course en solitaire à la voile, un des favoris a fait demi-tour, deux jours après le départ, après avoir essuyé une des nombreuses colères mythiques du Golfe de Gascogne. La une des journaux s'est emparée de cette histoire extraordinaire. Comment un marin réputé comme celui-ci avait-il pu jeter l'éponge et commettre un acte aussi incompréhensible que celui de faire demi-tour ternissant ainsi le côté spectaculaire d'une course aussi médiatique ? Il aura fallu l'interview d'un autre marin légendaire pour faire taire toutes sortes de quolibets malsains. Oui un marin, aussi expérimenté qu'il soit, peut avoir peur et l'intelligence peut se prolonger jusqu'à pouvoir prendre cette sage décision.

Malgré les enjeux énormes aussi bien économiques (sponsors) que personnels (se voir confier un autre coursier des mers) un navigateur célèbre est devenu un héros pour ses pairs. Celui qui a osé renoncer.

Malheureusement, dans notre activité, nous n'avons pas encore atteint ce niveau. Le danger n'est certes pas aussi spectaculaire qu'une bonne tempête dans le Golfe de Gascogne. Les enjeux ne sont pas aussi énormes mais sommes nous capables pour autant de renoncer ?

Il existe un trait de la nature humaine qui nous incite parfois à rechercher le risque par besoin de vaincre la peur ou par désir de montrer son courage. C'est une tendance qui refait surface de

temps à autre.

Le risque peut être excitant, fascinant. C'est un jeu avec la peur. Même ceux qui ne se sentent pas l'envie de mettre leur vie en péril aiment regarder les autres le faire. Les sports dangereux ont toujours une vaste audience.

Bien sûr, personne ne peut nier que le goût du risque a ses côtés positifs. Sans la volonté de prendre des risques, l'homme n'aurait jamais été capable de réaliser les progrès que nous connaissons, ni de profiter des extraordinaires succès qu'il a obtenus.

Le 21 mai 1929, Charles LINDBERGH a posé son Spirit of Saint Louis au Bourget, achevant ainsi la première traversée de l'Atlantique. Le risque encouru était énorme : il suffit simplement de penser à ceux qui avaient essayé auparavant...

Le 29 mai 1953, Hillary et Tensing sont les premiers hommes à atteindre le sommet de l'Everest.

Le 20 juillet 1969, Armstrong et Aldrin inscrivent leurs empreintes sur le sol lunaire.

Aucun de ces faits n'aurait pu avoir lieu sans un haut niveau de risque initial.

Des études ont permis d'associer le degré d'acceptation du risque à la possibilité de contrôle de la situation que possède un individu. L'alpiniste accepte un haut niveau de risque dans son sport parce qu'il a choisi d'assumer ce risque lui-même. En revanche le passager d'une voiture ou d'un avion accepte mal que d'autres assument les risques à sa place. Il apparaît ainsi que le niveau de risque que nous sommes prêt à tolérer dans une situation donnée dépend directement de notre capacité à agir sur les événements.

Mais ce n'est pas seulement le degré de maîtrise des événements qui influence notre attitude vis-à-vis du risque. Comme nous l'avons vu précédemment, il existe un autre paramètre important : notre propre caractère.

Des gens craignent ou fuient le risque, d'autres relèveront le défi. Toute activité aérienne comporte à la base une composante de danger, et nous, pilotes, devons être prêts à l'accepter.

Il n'est pas étonnant de constater que des pilotes peuvent montrer un certain goût du risque ou un penchant pour les situations critiques. Il faut être honnête : nous pouvons avoir du plaisir à éprouver l'excitation du risque même si nous ne sommes pas toujours prêts à l'admettre.

Le décalage entre notre inclinaison naturelle et les exigences du pilotage, ou de la situation, est un fait que nous devons conserver constamment à l'esprit.

C'est pour cette raison que nous devons en permanence surveiller et réexaminer notre propre attitude, et comprendre surtout que nous pouvons être amené à totalement sous estimer le risque de





certaines situations.

Alors à partir de quel moment sommes nous prêt à renoncer ?

Lors d'un vol sur la campagne, lors d'une épreuve de championnat, lors d'une tentative de badge « FAI », à quel moment allez vous décider qu'il est raisonnable de renoncer, à partir de quelle hauteur allez vous décider de préparer un atterrissage en campagne en toute sécurité. La banalisation des raccrochages bas, parfois en finale d'un champ, ne nous rend pas service.

L'aviation générale a su s'imposer des minima. Quel passager accepterait de monter dans un avion en sachant que les pilotes ne se sont fixés aucun minimum pour pouvoir arriver à destination ?

A la lecture de cet article, je vous invite à vous poser un certain nombre de questions :

Quel minimum vous êtes vous fixé pour renoncer et préparer sereinement un atterrissage en campagne? 500m sol ? 250m sol où 50m sol ?

A partir de quelle hauteur vous sentez vous raisonnablement inquiet ?

L'enjeu de votre vol est il à ce point crucial pour votre avenir qu'il vous pousse à prendre le risque de ne plus en avoir ?

Bien sur, confortablement installé dans le fauteuil du salon, les réponses sont raisonnables mais dans le feu de l'action ?

Bons vols, Christophe Brunelière.

SAINT CLAUDE :

Le terrain de St Claude, comme signalé à l'AG est devenu altisurface accessible aux pilotes qualifiés montagne ou qualifiés de site. Mireille et Bernard Sotty s'occupent de l'entretien et de l'aéroclub. Bernard a préparé une fiche du terrain qui paraîtra sur le site de l'AFPM, entre-temps vous pouvez vous inspirer de l'ancienne VAL et téléphoner à Bernard.

Profitant de l'installation d'une biroute éclairée pour l'hélico du Samu, le club va peut être se raccorder à EDF. Il y aura donc une alternative avec le grill électrique pour les côtes de sangliers.





Le Moulin de la Pipe à partir de L'ESCOULIN

La pose sur un terrain de montagne n'est pas forcément une fin en soi. Depuis longtemps je pratique la randonnée et allier ces 2 plaisirs que sont le vol et la marche, est une expérience que je vous conseille. Voici donc à qui veut bien entasser son sac à dos dans l'exiguïté de sa machine, un premier itinéraire au départ de l'Escoulain. Et si l'idée vous séduit, j'en aurai plein d'autres à vous proposer, des plus sportifs et techniques où s'allie escalade et haute montagne à des plus tranquilles où l'on découvre le charme d'un petit village ou de la petite auberge perdue au creux d'un chemin. Mais commençons par :



Altisurface de l'Escoulain -Drôme. (terrain privé voir fiche AFPM)

Logt : 005° 14' 00'' E
Lat. : 44° 49' 30'' N
Alt. : 2490 ft

Situé dans le Parc Régional du Vercors, dans un cadre typique de la Drôme provençale où se côtoient chênes verts, pins sylvestres, thym et romarins, ce terrain à l'aérogologie parfois délicate par vent soutenu, est un point de départ de plusieurs types de ballade. Celle proposée est modérément sportive et inclut une rencontre avec une auberge authentique et originale au nom chantant d'Auberge du Moulin de la Pipe. Tout un programme...

Au dessus de la plateforme démarre au niveau du panneau commémoratif de l'altisurface un sentier bien marqué qui vous emmènera au bout d'une petite heure à un col (environ 300 m de dénivelé). La montée est pleine de senteur et la vue sur le terrain qui rétrécit est sympathique. De ce col part en crête un sentier sur votre droite qui permet d'atteindre le Bec Pointu (1342 m), point culminant du sec-

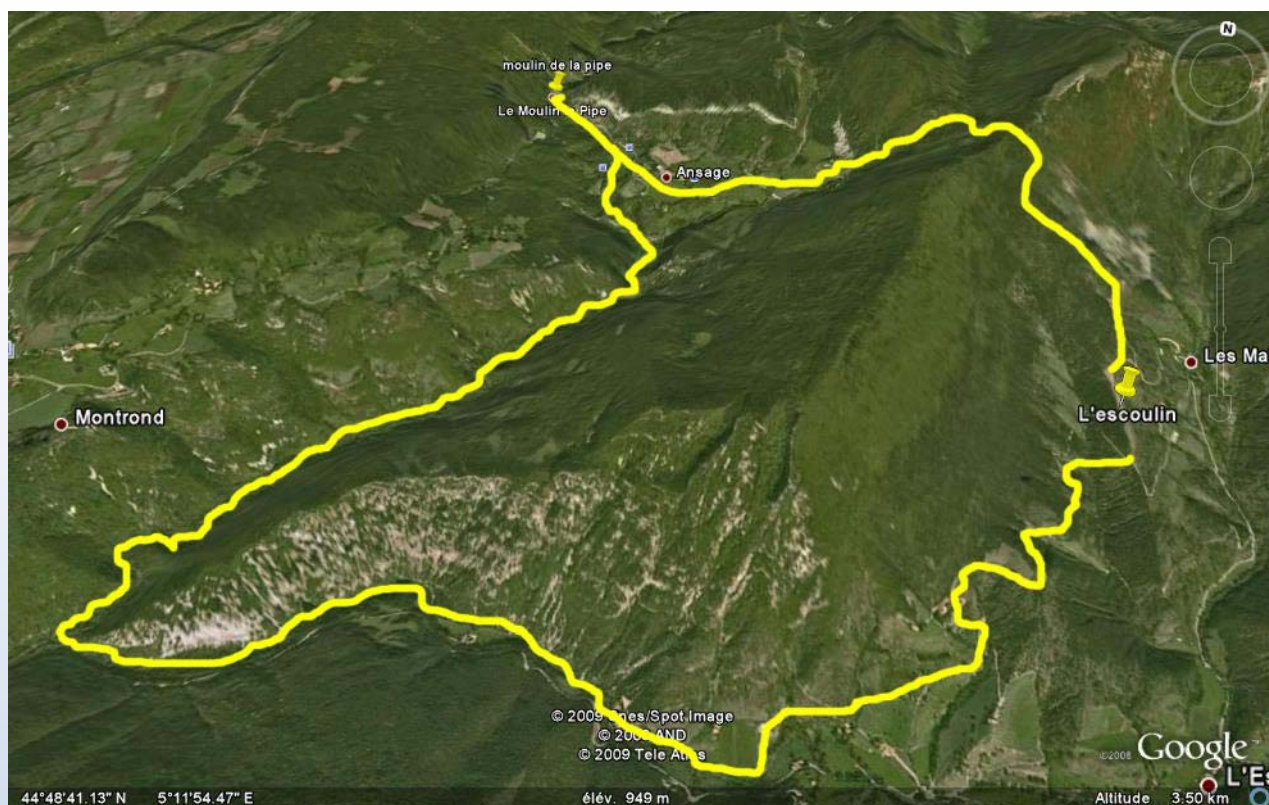
teur avec vue panoramique, mais ce sera pour une prochaine fois (encore que si vous voulez y aller, pour de bon marcheur on peut faire l'aller-retour en une grosse heure. En chemin il y a une prairie qui incite au posé de roues mais ne rêvez pas...). Nous nous contenterons de continuer tout droit c'est-à-dire de descendre. Le sentier serpente en balcon et domine l'église d'Ansage que nous rejoindrons plus tard. Au bout d'une petite demi heure vous arriverez au col des Ayes tout à fait reconnaissable du fait que se trouve un relais hertzien ou de nombreuses antennes émettent des sons pas très rassurants. Juste en face de ce relais entre taillis de genets, coté sud, démarre la suite de notre itinéraire. Le sentier descend rapidement et vous permet de rejoindre la ferme-gîte le Frachet. D'ici, soit vous tirez à travers les prairies en direction de l'église, soit vous suivez sagement la petite route goudronnée qui vous amènera tranquillement à celle-ci et au Moulin de la Pipe. Les fameuses falaises d'Ombleze haut lieu d'escalades nous surplombent et nous impressionnent. (L'être humain est somme toute surprenant. Il sait être à la fois reptile, oiseau, poisson et parfois c., mais c'est une autre histoire...). A l'auberge vous trouverez plus qu'à manger ; ce sera une atmosphère, des rencontres avec des étrangers, avec des grimpeurs un peu « baba cool », avec des « musicos » (de nombreux concerts y sont donnés) et puis le cadre y est super. Déguster une truite aux ravioles avec un bon petit rosé bien frais en terrasse au bord de la rivière quoi de mieux pour oublier vos 3 heures de marche et les 3 autres à venir... Savourez pleinement l'ensemble et prenez des forces car la suite sera aquatique mais grandiose.

Reprendre la route en sens inverse sur un petit kilomètre jusqu'au panneau qui indique sur votre droite, Saut de la Drui. Par un sentier escarpé vous retrouverez une centaine de mètres plus bas la rivière. Impérativement remontez quelques dizaines de mètres en amont pour admirer une superbe cascade classée 2 étoiles au guide Michelin (mais ça vaut pas celle du Cholet dans le cirque de Combe Laval, LFKE oblige...). C'est le saut de la Drui. Retour sur vos pas et poursuivez le sentier vers l'aval, qui saute d'une rive à l'autre. On ne peut pas se perdre, les guets sont nombreux et suivant le débit de la Gervanne (nom de la rivière) vous aurez de l'eau jusqu'à mi cuisse. Cette ballade dans la Gervanne est magnifique. Les trous d'eau où s'amuse de belles truites sont nombreux (jeux de mains interdits...) et propices à la baignade. Comptez une bonne heure pour sortir de ces gorges et retrouver la confluence avec la Sépie, nom de la petite rivière qui vient du village de l'Escoulain. Ici vous retrouverez un chemin de terre qui vous permettra de rejoindre la route que l'on devine plus haut. Celle-ci joint Plan de Baix au village de l'Escoulain. Il faudra la remonter sur environ 2 kms jusqu'à trouver sur votre gauche une petite route qui descend à une distillerie artisanale (Saniflore) A droite de celle-ci s'élève un chemin de terre qui rejoint au niveau d'un virage en épinge à cheveux une petite route goudronnée qu'il faudra





L'ESCOULIN



toujours remonter (et oui...) en laissant sur votre droite, un peu plus loin, une route qui mène à une belle chapelle qu'entoure un cimetière où l'âge canonique des occupants vous laisse perplexe. Bientôt un bon gros chemin de terre sur votre droite et au bout d'un moment vous apercevrez le terrain. Encore un petit effort et vous arriverez à la manche à air. Il n'y a plus qu'à remonter le terrain... Je pense que le soir vous dormirez bien, la tête embrumée de belles images et les jambes lourdes...

Infos pratiques :

Carte IGN 3637 OT 1/25 000

Auberge du Moulin de la Pipe Tél. : 04 75 76 42 05 Attention se renseigner sur son ouverture car en dehors de la saison d'été sa fermeture est fréquente. Bon à savoir on peut y dormir (hôtel et gîtes). Une bonne paire de chaussure est vivement conseillé ainsi qu'une paire de nu pied style canyoning que l'on utilisera pour la rivière nous évitant ainsi de fastidieuse manœuvre de laçage et délaçage... Nous sommes déjà dans le midi et si vous prévoyez cette randonnée en plein été, n'oubliez pas d'emporter de quoi boire.

Le bon plan est de se poser de bonne heure vers les 9 heures. Vous devriez arriver à l'auberge entre midi et une heure et en repartir vers les trois heures.

Dénivelé :

- du terrain au col : ~ 300 m

- de la sortie des gorges de la gervanne au terrain : ~ 400 m

Si vous n'êtes pas trop pourri prévoir 6 heures de marche, sinon emportez votre 406...

Bonne randonnées et à titre d'info, je n'accepte aucun reproche, aucune récrimination car j'offre ces randonnées que dans un but thérapeutique : celui d'éliminer votre taux de cholestérol et de fortifier votre cœur... Amicalement à tous.

Jean Robert dit ROY de St Jean en Royans.





**La Fédération Française Aéronautique
soutient
l'Association Française des Pilotes de Montagne
pour la création, la préservation et la défense
des terrains de montagne**

