

BULLETIN n°81 Aout 2011 Association Française des pilotes de montagne

PILOTES DE MONTAGNE



Le Mot du Président

Le Mot du Président



L'AFPM, c'est comme la météo, du gris, du sombre même des orages mais aussi quelquefois du ciel bleu.....

D'abord le sombre,

Après les mauvais comportements répétés de quelques uns les restrictions pleuvent, pour Saint Jean d'Arves, Valloire, Lus la croix haute sur roues et cet hiver le Saint Sorlin .

Ces restrictions pourraient toutes à court terme se transformer en fermeture.

Arrêtez une fois pour toutes de multiplier X fois les posés sur la même altisurface, lorsque les terrains disparaîtront un à un il sera trop tard.

Je prends l'engagement de nommer sur le site les fauteurs de trouble, nous en connaissons.....

Maintenant le soleil

Une altisurface voit le jour à Pérols près d'Egletons, merci à Christophe Petit au Président et aux membres du club. Réouverture de Mens après 18 mois de fermeture, l'amélioration de la piste semble être appréciée, je remercie Etienne et Victor mes petits fils pour l'aide qu'ils m'ont apportée.

Réouverture d'Aix en Diois terrain privé pour l'instant, il pourrait passer altisurface grâce au travail de Jacques Brun (l'autre).

Ouverture de l'altisurface de Banon (une première piste vous aurez des surprises par la suite), merci à Pierre Bremond le propriétaire qui après la piste, l'avion, est élève

Couverture : Un trou ou un rocher dans les séracs à la Pigne d'Arolla

pilote de son état.....pas mal !!!!

Réouverture probable de Notre Dame de la Salette après deux jours de coupe de bois et une blessure à la jambe, **merci à l'équipe bénévole de l'aéroclub du Dauphiné animée par Jean Pierre Triquès.**

Cette équipe a aussi à ses actifs, deux jours de travaux à Escoulin, la fabrication et la pose de volets superbes et solides pour le chalet de Superdévoluy, **vraiment merci à eux au nom de tous !!!!**

Superdévoluy, l'opération cailloux touche à sa fin grâce notamment aux ulmistes, il faudra encore une séance, avis aux volontaires..

Félicitations à Jean Pierre Ebrard qui a perfectionné son anglais afin de mener à bien les transactions avec les Américains désireux de nous acheter notre sigle, il vous en dira plus.....

Ces dernières bonnes nouvelles font remonter le moral des troupes.....

Bons vols .N G





LE PROGRAMME PREVISIONNEL 2011

Attention certaines dates sont à confirmer.

28 août	Verbier (CH)		+41(0)27 771 7010
10 septembre	St Jean en Royans (26)	AC	0636183429 B Taly
10 septembre	Valberg (06)	ASVM (R)	04 92 62 60 75 N GENET Richard MOSCATELLI
24 septembre	Sollières-Sardières (73)	MTB	06 64 93 80 74 R TURBIL
1 octobre	Montmeilleur (38)	Privé (R)	04 92 62 60 75 N GENET

® Report au lendemain dimanche.



Nos deux amis disparus

Conseil d'Administration AFPM

18 mai 2011

Aérodrome de Grenoble – Le Versoud

Présents : Noël Genet, Gérard Ferrier, Pierre Bon, Paul Prudent, Eric Fix, Alain Bondon, Paul Bomel, Gérard Godot, Henri Balas, Alex Pellegrin, Jean-Pierre Ebrard, Jean-Pierre Triqués.

Excusés : Julien Gresser, Jean Tricart

Invités : Marcel Collot, Mr et Mme Chaboud

Accueil : N Genet accueille les membres du CA.

Fichier / finances :

Nous sommes 609 cotisants, dont 44 nouveaux inscrits.

Nombres de non renouvellement résultent d'un arrêt de l'activité aéronautique.

Le CA décide de changer tous les ans le code d'accès au site.

Nous disposons de : 53761€ sur le livret sur compte bancaire : 4385€

Site AFPM :

- La fréquentation est bonne.
- Nous avons reçu une proposition de rachat du nom « *AFPM.org* » pour 7500 USD par un groupe américain. Jean-Pierre Ebrard est en charge de la négociation pour un contrat exécutable en France, le montant est fixé à 20000 USD.

Altisurfaces :

Les subventions sont maintenues.

- Mens : il reste à enlever la clôture et tondre.
- SuperDévoluy : une mission cailloux est à prévoir ; la fréquentation du chalet est bonne. Il est demandé de faire remonter l'info si les réserves de gaz et/ou essence viendraient à tendre vers zéro !

- Escoulin : le scellement du nouveau mat de la manche à vent est mis en place par l'AC du Dauphiné.
- La Salette : la DSAC demande de couper des arbres supplémentaires, JP Triqués suit le dossier.
- Banon : l'herbe pousse bien, l'ouverture est envisagée courant de l'été.
- Aix en Diois : la réouverture en terrain privé est espérée cet été.
- Dieulefit : le projet est en stand-by.
- Grand Terrus : 3 jours de travail ont été réalisés



- Egletons : C Petit présente le projet d'ouverture prochaine d'une altisurface, l'AFPM octroie une aide de 600€.
- Bilia : SE Propriano, relance du dossier.
- Pyrénées : Super Barèges, création officielle en contre partie de la fermeture de Coumely Llauro, le propriétaire a obtenu une subvention pour la création d'un coupe-feu.

Fiches altisurface + groupe Yahoo :
Pas de soucis

Environnement :

- Huez, une nouvelle fiche devrait limiter le nombre de TDP
- Courchevel, le maire s'oppose aux aéro-clubs, il veut installer une société.

Réglementation :

Pas de nouvelle de la commission européenne.

Stage instructeur-montagne :

La DGAC dans le cadre de la convention DGAC/FFA octroie une subvention de 20000€ pour la formation des instructeurs montagne.

Cela fera 3300€ pour une première qualification FIM

La subvention AFPM est ramenée à 1000€ pour une première qualification FIM et 750€ pour la seconde.

Accidents :

Recrudescence des accidents ULM, une information doit être faite par la FFPLUM.

50% des accidents vol montagne mettent en cause les ULM qui ne représentent que 25% de l'activité totale.

Pole Vol-Montagne :

La mise en place se poursuit, il concernera dans un premier temps essentiellement les ULM. Le siège sera à Serres (05) :

Pdt :	P Prudent
Vice Pdt :	G Godot
Chef de centre :	G Trier *
SG :	C Piccioli
Trésorier :	A Bondon

Saint-Jean d'Arves, Valloire:

Les plaintes se sont multipliées et sont remontrées en préfecture de par le comportement irresponsable de quelques uns. (15 TDP à St Jean et Valloire !!!)

Le CA demande **impérativement** de limiter à deux TDP consécutifs maximum

EMP :

NG fait part au CA des projets de l'EMP qui seront à l'ordre du jour de la prochaine réunion à Trento :

- *augmentation de cotisation*
- *relance l'aviation de terroir*
- *un 2° rassemblement international !!!*
- *subvention jeune ! (Klif d'il y a 4 ans !)*

Le CA approuve à l'unanimité l'opposition de NG à ces projets.

Alcool :

L'AFPM retirera de son calendrier les rassemblements où il y a de l'alcool.

Un badge « *je pilote, je ne bois pas* » est à l'étude.

Boutique :

Plusieurs produits sont présentés, post-it, réglette souple, opinel.

Divers :

Demande de fréquences particulières pour les aéroports de Corlier et de La Motte Chalancon.

*Condoléances à la famille et aux amis de Guy

Le secrétaire
Eric FIX



L'effet WADDINGTON

Ou une maintenance accrue n'est pas forcément bénéfique. Par Mike BUSCH

J'ai déjà largement publié sur le sujet de la maintenance orientée sur la sécurité du fonctionnement et sur la philosophie d'élaborer des programmes de maintenance optimale pour obtenir au meilleur coût un niveau de sûreté et de fiabilité le plus élevé. Ce type de maintenance a été tiré des travaux de Stanley Nowlan et Howard Heap de chez United Airlines (UAL) et est devenu rapidement la bible de la maintenance pour l'ensemble de l'industrie du transport aérien. Il fut adapté par les militaires américains au début des années 70, par l'industrie nucléaire US des années 80 et par de nombreuses autres branches de l'industrie des années 90. Aujourd'hui ce type de maintenance est adopté dans tous les secteurs de l'aviation sauf celui de l'aviation générale (GA). En réalité il est largement adopté maintenant dans l'aviation générale de haut niveau : Citation X, Gulfstream, Challenger et Global Express mais pas encore au niveau de la petite aviation qui concerne la majorité d'entre nous. L'une de mes missions est de changer cela.

Il y a 50 ans dans les années 60 (quand je suis devenu pilote et propriétaire d'avion), la maintenance était basée sur la conviction quasi universelle des ingénieurs aéronautiques et autres experts de cette époque, que tout aéronef, sous système et composants avaient une durée de vie utile pendant laquelle on pouvait s'attendre à ce qu'ils fonctionnent de façon sûre. Au-delà de cette période il fallait les remplacer ou bien les réviser complètement pour éviter la panne. De nombreux mécaniciens et propriétaires d'avion continuent à penser que tout cela est vrai. Des recherches effectuées vers la fin des années 60, notamment celles de Nowlan et Heap, ont démontré que cette croyance était complètement fautive. Elles ont eu pour effet un changement de modèle de maintenance tel qui était appliqué dans l'industrie du transport aérien. Ce nouveau type de maintenance consiste donc à :

- Changer la façon de prévoir les durées de vie calculées et essayer de gérer les pannes.

- Passer de la maintenance à intervalles fixes dans le temps à la maintenance sous conditions.
- Réduire l'espace de temps entre les vérifications générales (TBO) et dates calendaires en faveur de surveillance de l'état général et de la probabilité des pannes.
- Savoir reconnaître que de nombreuses défaillances de composants ou sous systèmes ont des conséquences acceptables et que souvent la meilleure stratégie est d'aller « jusqu'à la panne » sans gros problèmes.

Le changement de la maintenance classique à celle orientée vers la fiabilité dans les années 60-70 fut considérable. Il eut pour résultat des réductions massives des frais de maintenance et de période d'arrêts programmés en supprimant la plupart des TBO et autres limites de temps et en réduisant à la fois l'importance et la fréquence de maintenance préventive. A l'étonnement et l'incrédulité des experts en maintenance de l'époque, les pannes de composants et périodes d'arrêt non programmées ont chuté considérablement. Défiant ainsi la prudence avisée de l'époque. Comment était-il possible qu'en réduisant la maintenance préventive d'un avion pouvait-on le rendre plus fiable.



Recherches sur les opérations de la 2^{ème} Guerre mondiale :

Le résultat de ces recherches qui peut paraître paradoxal a été découvert pendant la 2^{ème} guerre mondiale, plus de 20 ans avant que Nowlan et Heap ne conduise leur propre étude. Ils ignoraient tout de cela jusqu'à ce que Colleen Keller, un analyste professionnel des opérations militaires (et propriétaire d'un Cessna Cardinal) m'envoie par e-mail un article fascinant du professeur James P Ignizio de l'université du Texas, paru dans le bulletin trimestriel de la Société de recherches sur les Opérations militaires (MORS). Dans cet article, le professeur Ignizio citait l'œuvre d'un brillant scientifique anglais du nom de Conrad Hal Waddington (1905-1975), qui était biologiste, paléontologue, généticien et embryologue, donc un homme le moins fait pour apporter une contribution importante au domaine de la maintenance aéronautique. Cependant la carrière de biologiste de Waddington fut temporairement interrompue par une mission de recherche en opération pour la Royal Air Force.

La principale mission confiée à Waddington et ses collègues scientifiques, était de conseiller les autorités britanniques sur la manière

la plus efficace pour combattre la menace des sous marins allemands.

Waddington et ses collègues émirent alors une série de recommandations étonnantes qui défiaient la prudence proverbiale des militaires.

Par exemple, les bombardiers engagés pour la lutte anti sous-marine étaient généralement peints en noir. Les autorités lui demandèrent d'effectuer un test pour déterminer une meilleure couleur de camouflage, il s'est avéré que les avions peints en blanc n'étaient pas détectés par les U boats jusqu'à une distance réduite de 20% avec 30% de chance en plus de les couler.

Waddington émit une autre recommandation pour que les grenades sous marine soient lâchées par les bombardiers et réglées pour qu'elles explosent à une profondeur de 25 pieds au lieu de 100 pieds. Cette recommandation fortement contestée au début par le commandement de la RAF, se traduisit par un nombre de sous marins coulés, multipliés par 7.

Waddington, par la suite s'attaqua au problème de ce que l'on appelle de nos jours « Capacité d'attaque disponible ».

Spécifiquement, les bombardiers B 24 Liberator de la RAF passaient un laps de temps démesuré dans les ateliers de maintenance, tant pour la maintenance préventive que pour des problèmes divers de pannes et anomalies de toutes sortes.

Evidemment, plus les avions passaient du temps en atelier, le moins ils étaient opérationnels pour la lutte anti sous marine.

Ainsi que le professeur Ignizio le déclarait :

En juillet 43 les 2 groupes de nos Libérateur basés à Ballykelly (Irlande du nord) comprenaient environ 40 avions, cependant seulement 20 d'entre eux étaient opérationnels.

Les avions étaient indisponibles pour toutes sortes de raisons, mais la plupart du temps à cause de maintenance ou en attente de maintenance programmée, ou en attente de pièces détachées ou de personnels.

La sagesse traditionnelle voulait que si plus de maintenance était faite sur chaque avion, il y aurait moins de problèmes et que les problèmes potentiels pourraient être détectés et réparés améliorant ainsi l'efficacité de la flotte. Cette sagesse conventionnelle était erronée.

Waddington et son équipes se mirent à réunir les éléments de maintenance programmés ou non pour les comparer et les analyser. En comparant le nombre des réparations non programmées en fonction des heures de vol, ils découvrirent quelque chose d'inattendu et important. Les réparations non programmées augmentent nettement après chaque visite programmée de 50 h pour décroître ensuite jusqu'à la prochaine maintenance programmée de 50 h, après quoi

elles remontaient de nouveau.

L'effet Waddington :

En examinant les données concernant les réparations, il en a conclu que la maintenance programmée (d'après ses propres mots) a tendance à « accroître » les pannes et que ceci ne peut être dû qu'au fait que l'on perturbe un cycle de fonctionnement normalement satisfaisant. De plus, rien n'indique que le taux de pannes commence à croître à nouveau après 40 ou 50 h de vol, date à laquelle la prochaine visite est prévue pour l'avion. Autrement dit, le tracé observé pour les réparations non programmées que le professeur Ignizio appelle « l'effet Waddington » démontre bien que la maintenance programmée était plus nuisible que bénéfique et que l'intervalle de 50 h pour les visites programmées était nettement trop court.

La solution préconisée par Waddington et finalement acceptée par la RAF, fut d'élaborer un programme de maintenance amélioré et qui comprenait notamment :

- Augmentation de l'intervalle entre chaque visite de maintenance
- Suppression des opérations de maintenances préventives dont l'effet n'est pas prouvé.
- Amélioration de la formation du personnel de maintenance.
- Création de manuels de maintenance améliorés et documentations plus claires.

Après avoir mis en œuvre ces recommandations, le nombre de vol effectifs des avions du British Coastal Command de la RAF a augmenté de plus de 60 %.

Quelques 20 ans après, deux autres scientifiques de l'aéronautique, Stanley Nowlan et le mathématicien Howard Heap de United Airlines, ont redécouvert les mêmes principes dans leurs travaux sur la maintenance, qui ont changé la manière d'aborder la maintenance dans le transport aérien, militaire et l'aviation générale, ainsi que dans de nombreuses applications industrielles.

Ironiquement, Nowlan et Heap n'étaient certainement pas au courant des travaux effectués par Waddington car ils ont été déclassifiés en 1973 lorsque son journal de bord a été publié par Elek Science.

Tous les propriétaires d'avion et techniciens de maintenance feraient bien de tenir compte des leçons apprises sur la maintenance préventive par les études brillantes de Waddington, Nowlan et Heap.

Comme quoi, trop de maintenance préventive n'est pas forcément mieux, quelques fois c'est pire.

Article paru dans sport aviation traduit par Georgy Biass

Trente

Chef-lieu de la province autonome de Trente et de la région du Trentin-Haut-Adige, environ 120 000 habitants. Au milieu des communications entre le col du Brenner, des Dolomites vers le lac de Garde puis Verone, Padova et Venise.

TRENTE

Ville du concile de la contre réforme en 1545

Tridentum à l'époque romaine, la ville est le résultat de plusieurs styles architecturaux et de diverses empreintes culturelles, mais aussi la capitale européenne de la recherche. Elle compte plus de 400 km de pistes cyclables, mettant en communication d'extraordinaires sites entre le lac de Garde et les Dolomites.

Beaucoup de vignobles alentours donnent de magnifiques vins, puis après distillation, toutes sortes de grappa parmi les plus célèbres du monde.

Sur l'aérodrome se situe l'incontournable musée de l'aéronautique Caproni, unique au monde.

Le Rassemblement était organisé par l'AIPM sur le terrain Gianni Caproni de Trente Matarello. Nos amis Italien fêtaient les 25 ans de l'association. Sur le terrain l'AIPM possède des locaux avec une école de perfectionnement pour le vol montagne. Le dynamique président Francesco FREZZA honorait ses invités. Francesco compte beaucoup d'amis à l'AFPM et vole souvent en France, c'est un grand connaisseur et amateur de vins (il est membre d'une confrérie à Beaune) et partage sa passion pour le vol montagne à Belluno également. Sur place il y a aussi Mario Marangoni (industriel du pneumatique) actif pilote de montagne qui sponsorise souvent des rassemblements dans son hangar.

La coupe Geiger se disputait sur l'aérodrome de Nervesa della Battaglia où se situe un hangar de l'époque de la grande guerre 14-18 et où se trouve également un musée d'avions anciens.

Cause météo il n'y avait que 4 avions français, la journée de dimanche vers le Tonale a été annulée.



Honneur aux anciens pilotes



Noël Genet et Francesco Frezza Présidents AFPM et AIPM à Belluno.



Les vieux avions de Nervessa

Vers les Dolomites



COUPE GEIGER 2011 - TRENTO (I)

1	TECHNAM	EC-ZPS	HERRERA JUAN MIGUEL
2	PA 18	D-EBTN	MICHEL STEFANO
3	PA18	D-EMRE	TOLDO NUNZIO
4	AEROSTAR		
5	SAVANE	O5-NJ	MARTTIN KIENZ
6	D140	F-BKSD	GIRARDI HUGUES
6	G1	O5-SD	JUAN MICHEL DAUBAGNA
6	PA18	D-EOSS	MARCHESI ENZO
9	DR400	D-EITX	
10	SAVANAH	I-8944	CATTANI PAOLO
10	TECHNAM	EC-ZPT	HERRERA MIGUEL JUAN
10	PA18	D-EBTN	
13	TETRA	F-JKQI	HOMMET CHARLES
13	DR400	D-EQHS	SHAFFER HEINZ
15	TECHNAM	EC-ZPT	GIORGIO
16	TECHNAM	I-NAGI	
16	DR400	D-EQHS	
18		EC-ZSK	
19		I-ALAD	
20		EC-ZKU	
21	PA18	OE-ATC	
22	SAVANAH	I-8944	
22	C172	I-AQUI	
24	PA18	D-EITX	
25	PA18	I-ROYS	FORNACIARI RENATO



Honneur aux anciennes et jeunes pilotes



La Jasserie

10 août 2011



Cordes et grappin pour descendre la biroute

Vous pouvez consulter le vent en force et direction à la jasserie sur la fréquence balise vhf ou sur le site Internet de FF vol libre à la rubrique balises météo.



Heureusement que la manche (muleta) n'est pas complètement rouge, sinon la vachette!



Le relais émetteur du Pilat et au fond le Mont Blanc



De la Jasserie on voit le Mont Blanc (sauf brouillard)

SUPER DEVOLUY

Le 20mars 2011



Comme d'habitude, belle réception de la part des locaux, M le maire, le gestionnaire des remontés qui avait préparé la piste, Michel le patron du restaurant. Apéro sans alcool. Ciel sans nuages. Président heureux.



Col du BEAL

Le 28 mai 2011

A l'initiative de l'aéroclub de Villefranche sur Saône, était organisé un petit rassemblement au col du Béal entre aviateurs et Bikers.
Repas sympathique à l'auberge du col. Le terrain est très bien.
Temps mitigé s'améliorant.
2 avions, plus de motos.





Alain, l'habitant du col de la Croix Rosier est là depuis la création du terrain

10 août



Il y a 35 ans, il n'y avait pas un seul arbre

Croix Rosier

8 février



On aperçoit le seuil de piste de Villefranche/Saône



Pour les chasseurs, le plomb est dans la biroute et pas ailleurs.

Saint Claude

Le 12 août 2011



Bruno Taly vérifie que le Jodel de Duche entre bien dans la classe ULM.



Le foyer du BBC pour les côtes de sanglier est activé avec le compresseur d'air.



A Saint Claude le 1er avril 2011



Notre ami Jean Michelot



A Faucon



Dans son vignoble à Pommard

Les batteries de voitures sont imposantes, lourdes, robustes et peuvent accepter quelques mauvais traitements et erreurs, alors que les batteries d'avion sont fragiles et délicates. Ces batteries sont construites légères et compactes et n'ont qu'une fraction de la capacité des batteries de voitures. Typiquement de 10 à 35 Ah pour les avions comparés à 100 voir 200 Ah sur les voitures, leur plaques de plomb sont fines, fragiles et peu espacées et ne peuvent pas supporter de chocs physiques ou électriques.

Pour démarrer les moteurs d'avion, la batterie primaire est une batterie au plomb et acide comme sur une voiture. Les jets commerciaux utilisent des batteries au cadmium nickel (Ni-Cd), Certains avions une combinaison des deux.

Il y a deux sortes de batteries plomb acide utilisées en aviation générale : les traditionnelles batteries avec les plaques de plomb noyées dans un bac sous une solution d'acide sulfurique, l'autre type étant les batteries étanches avec valve de régulation et mat absorbant. Basée sur le principe de la recombinaison de gaz, et à électrolytes gélifiés.

Chimiquement le principe de fonctionnement de ces deux types de batterie est le même. Chacune sont constitués de plusieurs cellules de 2 volts connectées en série (6 éléments pour 12 volts, 12 éléments pour 24 volts).

Chaque élément est constitué d'une multitude de plaques alternées, anode et cathode. Les cathodes reliés au positif et l'anode à la borne négative.

Les plaques ne sont pas plates, elles sont entrelacées et perforées pour maximiser leur surface.

Quand la cellule est complètement chargée, l'oxygène et le soufre migrent vers les plaques qui génère du sulfate de plomb, l'électrolyte se diluant. Lorsqu'on recharge la batterie, le soufre et l'oxygène migrent des plaques vers l'électrolyte, donnant du plomb sur les anodes et PB O₂ sur les cathodes, l'électrolyte redevenant plus concentré.

Les cellules se chargeant, des gaz hydrogène et oxygène sont libérés, il apparaît donc des bulles dans l'électrolyte.

Dans les batteries conventionnelles, ce dégagement s'échappe normalement à travers les bouchons. En l'air, la batterie étant ventilée, il n'y a pas de risque d'explosion par mélange de ces 2 gaz. Au sol pendant la charge, il faut aérer correctement la batterie.

Dans les batteries étanches les gaz libérés restent à l'intérieur des cellules et au final ces gaz se recombinaient avec l'électrolyte (c'est pour cela qu'on désigne ces batteries à recombinaison de gaz (RG). Si la batterie est surchargée la pression interne augmente et au-delà d'un seuil, une vanne interne s'ouvre sans danger, mais au détriment de la capacité initiale de la batterie.



Les Batteries

Dans les batterie étanches l'acide sulfurique de l'électrolyte est maintenu de 2 façons : un agent gélifiant est ajouté à l'électrolyte pour créer une batterie à cellules gélifiées, soit l'électrolyte est entièrement absorbé dans un mat en composite de fibre de verre (AGM batterie ou absorbed glass mat)

Les batteries étanches AGM développées à l'origine par la société Concorde dans les années 1980 ont des avantages indéniables sur les traditionnelles batteries aux plaques de plomb noyées.

Parce que les plaques sont tenues solidement entre les couches de mat de verre saturés d'acide elles peuvent être plus fines puisque ne nécessitent pas de support

pour chacune, ainsi permettant d'insérer plus de plaques dans un même volume. Il en résulte une densité d'énergie de 50 % supérieure à une batterie classique ainsi qu'une résistance interne plus faible permettant des charges et décharges plus rapides.

Ajoutons que le taux de décharge au repos est plus faible, que sa résistance au froid extrême est meilleure et qu'elle est plus tolérante aux vibrations et aux chocs. Finalement elles ont l'avantage de ne nécessiter aucun entretien.

Bien sûr les batteries étanches AGM ont quelques inconvénients : Le principal est que ce type de batterie ne supporte pas d'être déchargées au-delà de 50% de sa pleine charge alors qu'une batterie noyée peut descendre à 20% sans dommage. Par exemple si vous possédez un avion avec une telle batterie, vous n'avez pas intérêt à oublier de couper votre master switch, vous ne devez pas laisser en route votre avionique longtemps (pour recharger un logiciel ou mettre à jour une base de données) sans utiliser un groupe de parc. Certaines batteries récentes ont rendu l'âme après une maintenance ou une inspection où l'atelier procédait à des essais de train ou d'avionique sans puissance extérieure.

Ces batteries, bien qu'elles acceptent un taux de charge plus important que les classiques, sont moins tolérantes aux charges excessives, trop rapides ou trop longues, la valve interne peut s'ouvrir pour dégazer et ainsi amputer la capacité car il n'y a aucun moyen d'introduire de l'eau comme dans une batterie conventionnelle.

Bien évidemment une batterie étanche est plus chère qu'une batterie noyée plomb acide. Deux compagnies fabriquent ces produits : Teledyne battery products sous la marque « Gill » et Concorde Battery Corporation; ces 2 fabricants vendent les 2 types de batterie. Concorde depuis 25 ans a plus d'expérience que Gill dans les batteries étanches. Chaque propriétaire fait son choix en fonction de ses moyens, de ses capacités à voler souvent et à surveiller le niveau de l'électrolyte de la batterie. D'autres dans un climat chaud, préfèrent une batterie étanche à cause de son taux de décharge à vide faible mais sans la laisser trop déchargée en utilisant un groupe de parc quand nécessaire, et utilisant un chargeur de très bonne qualité lorsque l'avion est immobilisé longtemps.

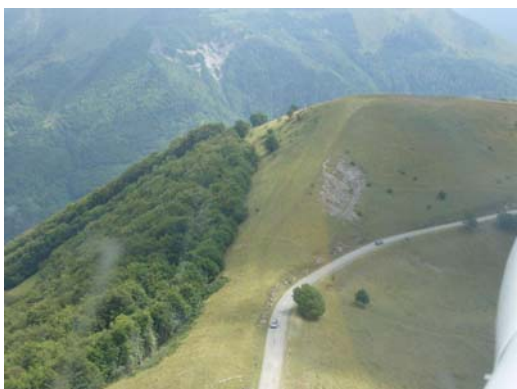
Article paru dans Sport Aviation.

Chalet super Devoluy

Réfection et pose de nouveaux volets (livrés par avion) à super Devoluy. Entretien et tonte à la Salette par l'équipe du Versoud :
J Pierre Villemin, J Michel Gaillard, Bernard Chabannas, Alain Bergerioux et Jean Pierre Triquès.



La salette



Chers amis pilotes,

Le site et la boîte mail ont changé d'adresse... pourquoi changer me direz vous ?
En fait, j'ai été contacté le 5 avril par le représentant d'une organisation dont le nom a changé et souhaite obtenir notre sigle.

Cette organisation qui représente des intérêts pétroliers aux USA nous propose de l'acheter en nous cédant afpm.fr qu'ils ont déjà acquis, pour la somme de 7 500 dollars.

Au cours d'une réunion du conseil d'administration, il est décidé d'accepter cette offre, mais pour un montant de 20 000 usd.

Après un échange de quelques mails, j'ai fait valoir que nous ne sommes pas qu'une petite association française, mais que nous avons une organisation européenne regroupant des milliers de pratiquants et que le site est visité par toutes les instances aéronautiques.

Une réponse favorable nous est donnée le 6 juin.

Vous pourrez toujours dire que s'ils ont accepté 20 000 dollars, nous aurions peut être pu mettre la barre plus haut, c'est ce que nous avons pensé, mais on ne refait pas le match, et quand même, 14 000 euros font du bien à la trésorerie de notre association.

La suite est une sorte de marathon Internet avec mon correspondant, un dénommé Carlos à Washington, chargé du transfert du nom de domaine afpm.org vers un hébergeur américain. Questions/ réponses en décalage horaire.

Pour ce faire, notre hébergeur doit donner des codes de transfert à l'acheteur, ce qu'il a fait, mais nous nous sommes retrouvés Carlos et moi devant des difficultés incroyables pour une opération qui est simple normalement.

Le principe est de passer par un site gestionnaire spécialisé dans les achats et ventes de noms de domaine, ce qui est courant.

Tout se passe en huit étapes: définition de la transaction par les deux parties, envoi des fonds, accusé réception par le gestionnaire, envoi du code de transfert à l'acheteur (code fourni par l'hébergeur du vendeur). L'acheteur peut à ce moment avoir la main sur la gestion du nom de domaine, ce dont il informe le gestionnaire qui envoie les fonds au vendeur.

L'opération ne fonctionnant pas à plusieurs reprises, Carlos décide de changer de gestionnaire mais les codes de transfert ne fonctionnent toujours pas.

Nous avons échangé ainsi pour venir à bout de ce problème plus de 120 mails, pour nous rendre compte qu'en fait, l'hébergeur de afpm.org n'avait pas levé un verrou qui interdit une éventuelle manœuvre frauduleuse.

Je vous raconte cela en raccourci, en fait c'est juste un peu plus compliqué mais je vous fait grâce des méandres de cette opération

qui m'a fait me lever la nuit pour relire les mails.

J'ai aussi pensé qu'au finish nous allions peut être changer de nom mais que nous n'aurions jamais ces 20 000 dollars, je me posais des questions sur mon interlocuteur. Je ne me voyais pas vraiment vous annoncer cela en assemblée générale !

J'ai rafraîchi mon anglais et fait connaissance de Carlos. Nous avons même échangé des photos personnelles. Je dois le recevoir à Grenoble en avril prochain au cours de son voyage de noces en France... !

A ce jour, (15 août) le nom de domaine est toujours chez un hébergeur américain et je n'ai pas encore réussi à le faire transférer vers notre nouvel hébergeur français...! mais le site fonctionne.

Il faut dire aussi, que l'hébergeur suisse qui gère depuis quelques années afpm.org n'a pas le droit de gérer un site avec un nom de domaine en ".FR", j'ai donc dû pendant toute cette transaction, déménager l'ensemble du site vers un hébergeur français (netissime.fr). Cela ne se voit pas quand vous vous connectez.

Le problème étant résolu, afpm.fr a fonctionné immédiatement sans la coupure éventuelle que je vous avais annoncée.

Au cours de ce déménagement, certains liens se sont cassés, des photos ont disparues mais cela va se rétablir petit à petit.

Bon surf sur AFPM.FR

Bons vols à tous et n'oubliez pas que le site ne vit que par vos envois d'informations, de photos et de vidéos.

JP EBRARD



BANON

Le13 août 2011



Banon est un village des **Alpes-de-Haute-Provence**, à flanc de montagne qui surplombe une vallée. Le ciel y est d'un bleu éclatant, le soleil brille 300 jours par an. Le climat est sec, idéal pour se sentir bien.

Il y a environ 1150 habitants.

La réputation du village de **Banon** est due à la beauté des paysages, en été surtout avec les champs de **lavande** d'un bleu violet qui s'étendent sur de vastes domaines, et à son **fromage** communément appelé le **Banon**, dont l'origine du lait provient uniquement de chèvres.

Il existe une quantité de gîtes, chambres d'hôtes, auberges et campings sur place.

Beau temps; les participants ont pu vérifier les notes de la fiche du terrain: vent de travers, turbulences, devers de la piste etc. Vu la largeur de piste, sa longueur et son état, tout c'est bien passé grâce aussi à la qualité du pilotage et au sérieux des équipages.

Sur place on notait outre le propriétaire Pierre Brémond, sa famille, Monsieur le Maire de Banon Cyrille Prache.

25 avions et quelques ULM



Pierre Brémond est pharmacien à Banon



Le Gîte à la disposition de tous est accro branché



Un Pilote alsacien arborant le pin's de sobriété.



La maman de Pierre Brémont

JOKAIR PARAPENTE A BANON

Formules Biplaces

- Vol : 70€
- Vol de durée : 120€
- Séance d'apprentissage + vol pédagogique : 140€
- Bon cadeau
- Photos en vol
- Initiation (classique ou par le biplace)
- Perfectionnement

- Itinérant - SIV
- Vol à l'étranger ...

José dit "JOKAIR", libre d'enseigner le parapente tous niveaux, est un moniteur de parapente breveté d'état Jeunesse et sport, Fédération Française de vol Libre. "Jouez la bonne carte!"

Tél : 06 80 40 23 42
e-mail : jok.air@live.fr

Coupe Elissalde 2011

Ce samedi 9 juillet, la météo était clémente sur la plateforme de Peyresourde ; aussi plus de 25 avions et ULM s'y sont rassemblés afin de participer à la Coupe Elissalde 2011 organisée conjointement par le Peyragudes Air Club et l'Association des Pilotes Pyrénéens de Montagne



Hélas, les prévisions météo défavorables sur le versant sud des Pyrénées obligèrent nos amis espagnols à annuler leur participation à l'épreuve elle-même afin de rentrer plus tôt. Mais Marlies Campi, la présidente des European Mountain Pilots, et ses équipiers (8 ULM) avaient tenu à répondre à notre invitation montrant ainsi tout l'intérêt qu'ils portent à notre plateforme transfrontalière. Un grand merci à eux !

Une innovation cette année en matière de notation pour l'épreuve:

En effet, bien que la précision d'atterrissage soit le souci de tout pilote de montagne, il apparaît que celle-ci est la résultante d'une approche et d'un atterrissage bien maîtrisés. Donc la performance du pilote se trouvait affectée d'une note tenant compte, de la qualité de son approche et de la qualité de son atterrissage (idéalement notées 0) à laquelle on ajoutait la distance de précision en mètres (doublée si le point de toucher était « dans la crevasse », avant la ligne...). Un peu compliqué certes mais personne ne s'en est plaint car plus équitable et surtout plus sécurisant.

Les Pyrénées

Gérard Hardy assura la direction des vols, Daniel Serres et Michel Gaulier le rôle (difficile) de juges arbitres. Marie Pascale Leblond et Alain Butet assurèrent le secrétariat. Gérard Daspet, Gérard Ginot et Roger Allingrin la sécurité de piste.

Les résultats furent excellents et sur les 14 participants, les 8 premiers touchèrent à moins de 5m de la ligne...

Les résultats figurent en annexe.

Gérard Daspet demeure « indétrônable » puisqu'il toucha sur la ligne après une approche de Boeing 747 et un atterrissage parfait sur son PA17 très « vivant » à l'arrondi et au roulage...



Le duo gagnant...

Mr Thibault Desceres et Mme Sylvie Neymoz représentaient la station et ont assisté à la remise des prix. Puis nous nous sommes réunis autour de Didier Gazeau, Jean Louis Chastang et Gérard Hardy pour fêter dignement leur qualification montagne. Didier et son épouse nous firent une belle inauguration du barbecue.



Enfin pour finir, Brice Page, aux commandes de son Lama, fit une magnifique démonstration de son savoir faire qu'il a déjà mis récemment à notre service sur Pène de Soulit. Avant de nous quitter il a permis, à certains d'entre nous, d'apprécier les fantastiques possibilités de son destrier en montagne.

Merci à vous tous qui avez contribué à la réussite de cette journée.

A l'année prochaine !

Philippe Ouvrard



‘ L’esprit montagne’

Malgré une météo incertaine et un changement de date en dernière minute, l’Association Française des Pilotes de Montagne a rendu visite au Club Aéronautique de SALLANCHES.

Situé au pied du Mont-blanc, l’aérodrome de SALLANCHES - longtemps menacé de fermeture - est une destination rêvée pour un pilote de montagne ! Un cadre exceptionnel, une piste de 600m de long et un bon repas, ont donc accueilli une soixantaine de pilotes venus des quatre coins des alpes.

Un instructeur professionnel ainsi qu’une poignée de pilotes passionnés proposent des baptêmes et une école de pilotage. Tourné spécialement vers l’aviation légère (ULM multiaxes), le Club aéronautique de Sallanches permet aux touristes, aux jeunes et même aux handicapés, de découvrir le massif du Mont-blanc vu du ciel. C’est dire si la venue de l’A.F.P.M. à Sallanches est hautement symbolique ! Le Maire de la Commune - retenu par des obligations professionnelles - s’est excusé de n’avoir pu se rendre sur place. Preuve s’il en est, que les relations avec la Mairie se sont bien normalisées malgré un passé parfois houleux...

Dès l’année prochaine, le Club aéronautique de Sallanches désire donner à cet événement une importance encore plus grande. La date, cette fois-ci, sera retenue longtemps à l’avance, et un vol à l’altisurface de St.Roch-Mayères, juste au dessus de Sallanches, sera proposé aux pilotes de montagne chevronnés.

Merci donc à tous , et rendez-vous à l’été 2012.

J.P.Comelieu

Le 16 juillet 2011



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