

BULLETIN n°82 décembre 2011 Association Française des pilotes de montagne

PILOTES DE MONTAGNE



Le Mot du Président

Le Mot du Président



Trop d'accidents en montagne !!!!

Le vol en montagne est une activité sportive de haut niveau et comme toute activité de cet ordre elle ne peut tolérer de fantaisie. Activité de loisir et de formation exceptionnelle qui connaît une expansion spectaculaire depuis ces dix dernières années.

Il semble cependant que les conséquences de cette expansion ne sont pas maîtrisées par tous.

Ce n'est pas un secret : en montagne « on casse et on casse beaucoup trop !! ».

Dans ces pages quelques réflexions.

Egalement la description du Jodel ULM de Jean COSNARD.

Bons vols N G.

Couverture : Dans le massif du Mont Blanc en attendant la neige.



M Brobecker l'animateur du terrain de Oberbruck. Nous a quitté.



Le jodel D11UL dans ce Bulletin.



LE PROGRAMME PREVISIONNEL 2012

Attention certaines dates sont à confirmer.

28 janvier	St Etienne de St Geoirs	AG AFPM		
février ou mars	Super Devoluy	ASVM (R)	04 92 62 60 75	N GENET
5 mai	La Motte Chalencon (pic nic)	Aéro-club (R)	04 75 21 40 72	B FRANC
26-27-28 juin	Rassemblement International AFPM + EMP	Mauterndorf		Autriche
2 juin	St Jean en Royans (26)	Aéro-club (R)	04 75 48 62 27	B TALY
16 juin	St Claude		03 844515 84	B SOTTY
juin	Cipières (06)	AA ULM (R)	04 93 60 73 20	Gégé
30 juin 1er juillet	CORLIER	Aéro club	06 80 14 44 15	B LACROIX
15 juillet	La Motte Chalencon porte ouverte	Aéro-club (R)	04 75 21 40 72	B FRANC
Juillet	Alpe d'Huez			
28 juillet	Faucon (26)	ASVM (R)	04 75 27 22 40	JP BONNARD
4 août	Langogne	Aéro-club	06 86 98 14 81	Urbain DELMAS
août	Val d'isère			
18 août	Banon		04 92 62 60 75	N GENET
25 août	Verbier		+41(0)27 771 7010	
8 septembre	Valberg (06)	ASVM (R)	04 92 62 60 75	N GENET
29 septembre	Sollières-Sardières	MTB	06 64 93 80 74	R TURBIL
6 octobre	Montmeilleur	Privé (R)	04 92 62 60 75	N GENET

® Report au lendemain dimanche.

L'assemblée générale de l'AFPM aura lieu le samedi 28 janvier 2012 à l'ENAC, Aéroport de Grenoble Isère

Comme l'année dernière, le service du contrôle de LFLS, est d'accord pour faciliter l'arrivée de nos pilotes et garer leur avion sur le parking ENAC.

Le gestionnaire appliquera la taxe aéroclub, environ 8€, à condition que le pilote se signale à l'arrivée par radio. Je pense qu'il serait judicieux qu'avant le départ une personne aille payer les taxes afin d'éviter les frais d'envoi.

Il serait souhaitable aussi de porter ces consignes sur les convocations, sur le site ou le bulletin..

Conseil d'Administration AFPM

12 novembre 2011

Aérodrome de Grenoble – Le Versoud

Présents : Noël Genet, Gérard Ferrier, Eric Fix, Alain Bondon, Paul Bomel, Gérard Godot, Henri Balias, Alex Pellegrin, Jean-Pierre Ebrard, Jean-Pierre Triquès, Julien Gresser.

Excusés : Jean Tricart, Pierre Bon, Paul Prudent

Invités : Marcel Collot, Mr et Mme Chaboud

Accueil : N Genet accueille les membres du CA, une pensée particulière est adressée à nos disparus Guy Trier, Michel Tabrizian et Rüdý Nickel ainsi qu'à Jean Tricart souffrant.

Fichier / finances :
Nous sommes 658 cotisants, dont 192 ASVM et 60 APPM.
Nous disposons de : 56159€, A Bondon demande d'établir des projets.

Site AFPM :
JP Ebrard fait le point sur le rachat du nom « *afpm.org* » pour 20000 USD par un groupe américain et la mise en place de « *afpm.fr* ». Cette opération fut laborieuse et à demandé un gros travail.
Le CA remercie JPE et approuve l'achat d'un nouveau logiciel pour le site.

Rassemblements :
Le badge sobriété est très apprécié, le but est atteint.
L'AFPM n'agrèera les rassemblements qu'à la condition qu'ils soient « *sans alcool* »
Le CA regrette que plusieurs rassemblements furent organisés le même jour et demande aux organisateurs de se coordonner pour 2012.

Altisurfaces :

- **Ouvertures :**

Banon, Perols (*inauguration prévue le 1^{er} juillet 2012*), Aix en Diois, Mens (*réouverture*) Llouro (*privé*) et Ercé (*ULM*).

- **Fermeture :**

Lus la Croix Haute sur roues.

- **Travaux :**

- Grand-Terrus, 4 journées ont été organisées par P Houms, en moyenne 14 pers/jour. La clôture est installée et la réouverture est envisagée pour 2012.
- Banon, des travaux ont été menés sur le parking
- Perols, nous avons attribué 600€
- Le CA remercie chaleureusement l'équipe de l'AC du Dauphiné sous la houlette de JP Triquès pour les nombreuses actions effectuées:
manche à air à Escoulin,
travaux d'abattage d'arbres à La Salette,
changement des volets à Dévoluy
- APPM, A Pellegrin communique sur les travaux à Super Barège (*cailloux*) et les problèmes liés aux sangliers à Honteyde et Cap de Pouy.
De nombreux travaux n'ont pu être réalisés pour cause de tondeuse hors service, le CA décide de financer l'achat d'une nouvelle tondeuse.

- **Projets :**

- Nantoux, suite au décès de Jean Mi-





chelot, son fils souhaite maintenir l'existence de la piste et en faire don à l'AFPM. Les procédures légales sont en cours.

➤ Banon, projet d'ouverture d'une deuxième voire d'une troisième piste.

➤ Langogne, G Godot nous fait part de la possibilité de créer deux pistes dans

le secteur de Naussac, une piste de 410m/10% et une de 300m/10% avec un gîte.

➤ Egleton, après la création de la piste de Perols, il est envisagé de transformer une piste ULM voisine en altisurf.

➤ JP Triqués évoque une possibilité de création dans le sud de Romans.

➤ Dévoluy, NG nous évoque le projet de pose de panneau solaire sur 37ha par municipalité de Dévoluy, malgré l'impact sur le paysage, cela ne devrait pas gêner notre activité.

Médaille aéronautique :

G Godot suit toujours les dossiers en cours, Paul Bomel propose la création d'une « médaille AFPM », il nous fera des propositions prochainement.

Environnement :

H Balas nous informe de la possibilité de déposer désormais les demandes de subventions (*hélices, échappements*) dès le mois de décembre.

Les subventions 2012 seront identiques à celles de 2011.

Réglementation :

Pas de nouvelle réglementation avant 2013 ; l'EASA envisage de soumettre de vol montagne aux règles d'emport oxygène du transport aérien, des actions sont en cours.

Stage instructeur-montagne :

Une seule demande de subvention en 2011 concernant Mr Thierry Ouvrier.

Le coût du stage est de 4800€, l'aide la FFA est de 3300€ et celle de l'AFPM de 1000€.

Pole Vol-Montagne :

Les stages pratiques et théoriques pour ULM sont en place à Gap, une décentralisation est à l'étude.

Boutique :

Plusieurs produits sont présentés : coupe-vent, polos, projet de caquette, opinel.

AG 2012 :

La date est fixée au samedi 28 janvier 2012 dans les locaux l'ENAC Saint-Geoir.

Les membres sortants du CA : A Bondon, JP Ebrard et J Gresser se représentent.

Divers :

➤ La demande de fréquence particulière pour Corlier est en cours, La Motte Chalancon a refusé.

➤ Il est décidé de poursuivre l'abonnement gratuit de nos publications à Mme Gonthier.

➤ A la demande d'H Balas, il sera ajouté « *environnement, développement durable* » sur notre plaquette.

➤ Les frais routiers sont désormais de 0,30 cts/km pour les voitures et 0,45 cts pour les 4X4.

➤ Présentation du calendrier AFPM 2012 qui sera envoyé à tous nos membres.

➤ Suite à un courrier de l'AC de Megève concernant une éventuelle possibilité de réouverture de la Rosière, contact a été pris avec la DGAC qui nous fait part de son refus.

➤ 2013, sera l'année du 40° anniversaire de l'AFPM, NG souhaite souligner cet événement lors de l'AG et du rassemblement de la Pentecôte 2013.

Le secrétaire
Eric FIX

Trop d'accidents en montagne !!!!

Le vol en montagne est une activité sportive de haut niveau et comme toute activité de cet ordre, ne peut tolérer de fantaisie. Activité de loisir et de formation exceptionnelle, qui connaît une expansion spectaculaire depuis ces dix dernières années.

Il semble cependant que les conséquences de cette expansion ne sont pas maîtrisées par tous.

Ce n'est pas un secret : en montagne « on casse et on casse beaucoup trop !! ». Essayons de savoir pourquoi ?

Dans bien des cas le vol en montagne n'est pas abordé avec sérénité par les pilotes qui sont beaucoup trop nombreux à considérer cette activité comme un numéro de cirque perpétuellement renouvelé. Cet état d'esprit engendre la néfaste course à l'exploit, faire ce que l'autre a fait et mieux encore ce que l'autre n'a pas fait..... devient un objectif sans que les différences de niveau, de compétence, d'entraînement, de machine soient prises en compte.

De quoi dépend la compétence ?

Il y a tout d'abord le talent, un don venu du ciel sur lequel nous n'avons aucune prise.....

Comme il est certain que même en dessinant pendant des heures, des jours, des années, nos chances de devenir Léonard de Vinci restent extrêmement minces.

Néanmoins et heureusement pour la majorité des pilotes, ceux « qui auraient un capital génétique » se situent dans une honnête moyenne.

La qualité de la formation, de l'entraînement, la connaissance du milieu, la condition physique, détermineront le niveau de compétence.

Il faut noter et c'est là l'essentiel, que le niveau de compétence atteint n'a de réalité que dans l'instant et peut être altéré pour diverses raisons et dans des délais plus ou moins longs.

En considérant que la qualité de la formation et la connaissance du milieu constituent des acquis, il n'en est pas de même pour l'entraînement.

L'absence d'entraînement en premier lieu est extrêmement pénalisante, après une interruption le retour au vol montagne doit se faire

avec énormément de circonspection.

La condition physique peut se dégrader, accidentellement, opération, abus d'alcool, couché tardif mais aussi de manière insidieuse, le vieillissement lui, n'épargne personne.

Avec l'âge l'acuité visuelle diminue, les contrastes sont de moins en moins perçus, les éblouissements de moins en moins bien tolérés d'où une aptitude moins bonne à déceler les écarts. Le pilote traite de moins en moins d'informations rapidement et même si une grande expérience et une pratique ininterrompue permettent d'en masquer les effets, il faut bien savoir qu'avec l'âge les performances se dégradent inéluctablement.

On répète qu'environ 70% des accidents sont imputables aux facteurs humainsen toute rigueur ils sont responsables de 100% des accidents.

Revenons à ce chiffre de 70% dans l'esprit de ceux qui l'avancent il ne concerne que ce qu'il est convenu d'appeler l'erreur de pilotage.

Dans l'aviation légère il est évident que la voltige, l'IFR, le vol en montagne ne génèrent ni le même type ni le même nombre d'accidents impliquant la responsabilité du pilote.

Revenons au vol montagne, les avions utilisés dans ce domaine ont fait leurs preuves et ne réservent plus de surprise, à ma connaissance ils ne sont que très rarement mis en cause dans les accidents qui nous préoccupent.

Les quelques ruptures mécaniques enregistrées sont presque toujours la conséquence d'une utilisation débridée du matériel ou d'un mauvais contrôle avant le vol.

Autre remarque intéressante, si l'on étudie de plus près les accidents survenus en montagne ces trente dernières années, nous constatons qu'il n'existe pas de catégories de pilotes invulnérables, chevronnés ou débutants, tous ont payé leur tribut à la montagne.

**Il n'existe pas de catégories de pilotes
Invulnérables, chevronnés ou débutants,
tous ont payé leur tribut à la montagne.**

Pourquoi un pilote tout à fait compétant qui maîtrise son activité tout à coup n'y arrive plus ?

En montagne les conditions de vent, de qualité de neige, d'éclairage, d'aérodynamisme, varient si vite qu'il est difficile de fixer aisément ses limites.

En quelques secondes le pilote peut être confronté à une situation imprévue qu'il ne peut traiter.

Le pilote « tout à fait compétant » qui s'est posé à 100 reprises sur une altisurface par beau temps, vent faible, belle neige, la routine quoi, arrivant par temps gris, neige verglacée, vent arrière de 15

pas pris en compte toutes les chances de terminer l'atterrissage en catastrophe.

Inattention, erreur de jugement « EXCES DE CONFIANCE », un peu tout cela amène à l'accident.

Pour le pilote qui entreprend un atterrissage ou toute autre manœuvre en montagne, il existera toujours une frange plus ou moins importante d'incertitude.

Le pilote inconscient, le pessimiste, l'optimiste ne traiteront pas de la même façon la situation.

Il est certain que la décision de renoncer, quelque soit la raison sera toujours une manifestation de sagesse louable qui ne fera sourire « QUE LES IMBECILES ».

Lorsqu'un pilote engage et poursuit une manœuvre à la limite de son savoir faire, son comportement devient significatif : il s'agite, se recentre sans cesse sur son siège, quels sont les instructeurs ou examinateurs avertis qui n'ont pas eu l'occasion de le constater, voir de s'en inquiéter ?

A ce stade, c'est dans la tête du pilote que retentit une « sonnette » qui devrait l'alerter, sonnette que l'inquiétude a déclenchée et qu'il serait bon de prendre en compte.

**Il n'existe pas de catégories de pilotes
Invulnérables, chevronnés ou débutants.
Tous ont payé leur tribut à la montagne.**

Analysons quelques situations.

Les conflits de trajectoire

Particulièrement fréquents entre plusieurs appareils, reconnaissances, décollages, approches, ces situations sont dues à la nature même des règles d'utilisation des terrains. On leur doit de spectaculaires évitements ou accidents qui miraculeusement à ce jour n'ont pas fait de victime.

L'avion au décollage marque un temps d'observation au point d'attente, l'avion en approche ne poursuit qu'après confirmation que l'avion en attente maintient sa position.

Lors de la « reco », bien indiquer son altitude et la maintenir. Les contacts radio doivent être sans ambiguïté (ils ne sont là que pour indiquer aux autres votre position et vos intentions)

Les remises de gaz en approche

Elles sont à l'origine de nombreux accidents sérieux, sur chaque terrain il existe un point à partir duquel envisager une remise de gaz devient suicidaire.

Certaines remises de gaz hors normes peuvent s'expliquer par un manque notoire d'entraînement ou la perte momentanée de la com-

pétence.

Parfois mieux vaut poursuivre une courte finale mal engagée avec risque de casse celle-ci sera mineure au regard des risques d'une remise de gaz.

Les accidents au décollage

Dans la majorité des cas ils sont dus à des défauts d'accélération provoqués par une composante trop forte de vent arrière, par une surcharge de l'avion, par une neige de mauvaise qualité ou par plusieurs de ces raisons en même temps.

Il faut évaluer avant l'atterrissage les conditions qui permettront de décoller en sécurité.

Les accidents d'atterrissage

C'est dans cette phase que la frange d'incertitude est la plus large car en l'absence d'informations venues du sol, la reconnaissance doit être très soignée. Il ne doit y avoir aucun doute sur la réussite du décollage et de l'atterrissage : 1

doute on poursuit la « reco » 2 doutes, on quitte le site.

La qualité de la neige

Une neige fraîchement tombée en forte épaisseur peut provoquer l'arrêt de l'avion en quelques mètres avec risque de pylône ou de passage sur le dos.

Une neige verglacée ou la moindre composante arrière augmentera dangereusement la distance d'arrêt.

Le vent

En montagne l'écoulement de l'air peut être fortement perturbé, assurer sa trajectoire, maintenir une vitesse, maîtriser l'arrondi demande parfois un grand savoir faire.

La visibilité

Il ne s'agit pas de mesurer en distance mais plutôt d'apprécier en qualité l'éclairage.

Attention par un jour blanc malgré une visibilité de plus de 10 km il sera trop tard en courte finale pour agir.

Il est facile de concevoir que dans cet environnement difficile parfois à maîtriser, le pilote virtuose le mieux entraîné reste néanmoins vulnérable lorsqu'il flirte avec ses limites.

Parlons de l'instruction

Nous notons que certains instructeurs volent « pour eux »..... Instruction dispensée sur des altisurfaces trop techniques pour leurs élèves, ou, après 10 atterrissages successifs, voir plus, ceux-ci ne sont plus aptes à travailler.

Attention à la banalisation de certains terrains durant la progression afin que les élèves fraîchement qualifiés ne les essaient pas d'emblée' (La Salette, Lus la croix haute, Bellegarde ect.....)

Dans ces conditions, une saine appréciation de son savoir faire et une capacité à renoncer mettront le pilote à l'abri de retentissants déboires.

J'insiste, c'est durant la formation que l'instructeur doit faire passer les messages qui marqueront à vie le pilote en herbe.

Respect de l'environnement
Respect de la charte de l'AFPM
Respect de la charte de bonne conduite
Le renoncement
Savoir analyser son niveau, ses compétences,

son entraînement

Respect des autres.

Messieurs les pilotes ULM n'hésitez pas avant de découvrir nos pistes, d'avoir recours aux conseils d'un instructeur labellisé AFP-M/FFPLUM .

Il existe un Pôle Vol Montagne sur le terrain de Gap Tallard avec Paul Prudent comme animateur principal.

Pour conclure ne faudrait-il pas se pencher sérieusement sur la question du comportement « psy » du pilote de montagne ???

Ce rappel un peu long je le concède me semble nécessaire au vue des derniers accidents.

Bons vols en sécurité, bonne fêtes de fin d'année, rendez vous à l'assemblée générale.

Noël Genet.



Les Jodel ULM de Jean COSNARD et Pierre BOURGEOIS

L'ENTRETIEN DES BATTERIES

Suite à l'article du dernier bulletin nous regardons l'entretien, l'installation des batteries, leur charge et décharge, le test de capacité permettant de décider ou non de son remplacement.

Pour charger une batterie à solution acide il faut opérer en 3 phases : 1 : une phase à courant constant dans laquelle la tension augmente progressivement.

2 : une phase à tension constante dans laquelle le courant diminue progressivement jusqu'à ce que la batterie soit chargée à bloc.

3 : une charge d'entretien permettant de maintenir la charge complète pour compenser la décharge naturelle de la batterie.

Ce protocole est complexe à mettre en œuvre manuellement, mais il existe des chargeurs automatiques pilotés par micro processeur qui se chargent de faire le boulot.

Il faut se rappeler que sur un avion le circuit de charge est à tension constante, c'est pourquoi il n'est pas recommandé de voler avec une batterie déchargée car comme il n'y a pas de limiteur de courant dans le circuit régulateur d'un avion, la surintensité de charge quand la batterie est raplapla risque de l'endommager.

La tension de charge d'une batterie de 12 volts est 14 V

La tension de charge d'une batterie de 24 volts est 28 V

La tension exacte et optimale de charge dépend essentiellement de la température

Par ex pour 50°C la tension du bus de charge est 13.75 V

Pour 0°C elle est de 14.5V avec tolérance de 1.5% au dessus et 4% en dessous.

Si la tension est trop faible, la charge ne peut être complète et correcte, à l'inverse la batterie risque de surchauffer, trop chargée elle risque une fuite de gaz.

AUTO DECHARGE.

Les batteries perdent leur charge progressivement avec l'inactivité. Plus il fait chaud, plus l'auto décharge est importante.

Une batterie se décharge 2 fois plus vite au fur et à mesure que la température monte

Une batterie perdra 25 % de sa capacité

Tous les 30 jours à 25°C

Tous les 15 jours à 35°C

Tous les 7 jours à 45°C

Une batterie à électrolyte solide se déchargera moins vite de 30% qu'une batterie à électrolyte liquide, avantage donc de cette dernière dans les pays chauds.



Les Batteries

SULFATATION

Nous savons que le sulfate de plomb ($PbSO_4$) se dépose sur les plaques et bornes, ce sulfate est sous la forme de poudre amorphe et se recompose à l'électrolyte lors de la recharge. Si la batterie reste déchargée, le sulfate ne peut se recomposer et se transforme sous forme cristalline. La batterie sulfatée a perdu une partie de sa capacité, ce phénomène empire si l'électrolyte descend en dessous des plaques, qui elles mêmes sulfatent au sommet.

Un processus dénommé « charge alternative ou pulsée » est une charge dont la tension est pulsée

favorisant la destruction du sulfate cristallin. Ce procédé mis en avant par les fabricants de chargeurs pulsés, laisse sceptiques les fabricants de batteries.

ESSAIS DE CAPACITE

Les fabricants de batteries ont décrits un protocole de test de capacité de leur produit, consistant à charger à bloc une batterie, ensuite lui appliquant un courant de décharge, mesurent le temps de décharge. Ces appareils de mesure sont relativement chers, aussi, peu de gens les utilise. Le test classique est de charger complètement la batterie, de lui appliquer le courant nominal de décharge, soit 12 A pour une batterie de 12 Ah et mesurer le niveau de décharge à 10 V. Neuve la batterie se décharge en 1 heure, si c'est 48 mn elle a perdu 20% de sa capacité.

Enfin, la meilleure chose à faire lors de l'inactivité d'un avion est de brancher un chargeur automatique 24/7.



Les 4 Têtes et Pointe Percée dans les Aravis

Langogne

6 août 2011



Il ne s'abrite pas, il téléphone à la météo.

A Langogne, vu le mauvais temps, le rassemblement a été annulé faute d'avions, les gens du cru on mangé les lentilles cuites du Puy le lendemain après l'amélioration de la météo.

Bassy

10 sept 2011



Les vaches sont parquées comme les avions



Duche le manager de Bassy ouvre le terrain lorsqu'il est bien tondu



Le Jodel ULM de Duche n'a pas de démarreur.

Mayères St Roch

9 septembre 2011



D'autre catégorie de pilotes de montagne sandwich au chalet de Tournieux.



Le cœur du lac à la Clusaz au passage du col des Aravis.



Robert Martinatto a toujours le sourire



Mayères St Roch

18 novembre 2011



Depuis Mayères on peut observer le Mont Blanc



Le Rocher qui domine le terrain.



Le terrain vu depuis le haut du rocher. Il faut 4 heures pour grimper la haut. Dans un prochain bulletin la description du cheminement.



JODEL D11UL

MODIFICATIONS APPORTEES SUR UNE CELLULE BIEN CONNUE DU D 112 DE 1961 :



Il ne reste d'origine que la menuiserie et le réservoir de 62 L en alu soudé. Le dossier du siège a été reculé de 10 cm ce qui permet de loger un pilote de 2m avec de la marge à la verrière et au tableau de bord.

Une soute à bagages a été placée sous la plateforme derrière le dossier.

La verrière coulissante vers l'arrière provient d'un ULM du commerce et a été ajustée sur une armature en carbone moulée sur mesure.

La commande de gauchissement a été revue et comporte deux manches séparés montés sur double roulements avec biellettes de renvoi en carbone.

Compensateur électrique avec commande au tableau de bord juste devant la manette de gaz coté pilote. Volet en carbone agrandi.

Volets de courbure 3 crans à commande manuelle par levier traditionnel.

Le train principal en tube d'acier 15 cd v6 est à roue tirée de 600X6 à amortissement oléopneumatique réglable, d'une course de 10cm.

Freins à disques commandés en places D et G et frein de parc sur la console centrale qui comporte une boîte à gants et un vide poches.

Double manette de gaz à dureté réglable.

Roulette de queue débrayable 200 mm de diamètre suspendue par amortisseur caoutchouc logé dans le fuselage, le tout fixé sur les fixations d'origines.

Tableau de bord en carbone recevant un EFIS X-TREME, un badin petit diamètre, bille, GPS, transpondeur mode S, Radio Filser.

Deux ventilations au tableau de bord et chauffage cabine.

4 Poches latérales dont deux à fermeture par zip.

Moteur UL POWER 90 CV A 3300 RPM 4 cylindres à plat 2600 cc A INJECTION DIRECTE MULTIPOINT COMMANDE PAR UN ECU BOSCH.

Double allumage électronique.

Refroidissement par air, pas de réducteur.

Capots Lo- Presti en carbone.

Intérieur cuir et alcantara très confortable.

Toutes les fentes des gouvernes ont été bouchées. Les jonctions cellule /aile /empennages ont été étanchées.

Un parachute pyrotechnique a été monté à l'arrière du dossier de

sièges. Relié à des points d'attaches renforcés, avec quatre sangles en Spectra de 3500 kg chacune.

Ceintures ajustables 4 points.

CARACTERISTIQUES :

Masse à vide avec parachute, tous les instruments, le plein d'huile, l'intérieur cuir, batterie au plomb, pneus à chambres, réservoir d'essence, poids sans essence : 285 kg.

On peut gagner 9 kg en mettant une batterie Li-Fe, des pneus sans chambres, des roues Béringer et un intérieur sellerie en mousse légère.

PERFORMANCES MESUREES DEUX PERSONNES A BORD LE 28 /12/2011 A LA MASSE MAXI DE 472,5 KG DONT 33 KG D'ESSENCE SP 98 :

Mesures effectuées à partir du sol situé 1800ft qnh à Sisteron LFNS à 1025 hp et 9 °c de T° ext, vent nul.

Distance de décollage : 156 m en 12 secondes

Atterrissage 150m avec freinage moyen

Atterrissage avec passage des 15 m 220m

Montée à 500 ft sol en 1mn 03 s :

1000 ft 1mn 46s

2000ft 3mn 25s

3000 ft 5mn 06s

4000ft 6mn 56s

5000ft 8mn54S

CROISIERE A 7000FT QNH

RPM	VI km/h	V corrigée km/h	V GPS en kts
2500	160	180	92
2600	170	189	98
2820	180	202	106

A 2820 rpm on est plein gaz ce qui donne 75% de la Puissance maxi à 7000ft.

Plein gaz au ras du sol : rpm 2970, Vi 210 Corrigé 217
GPS 113 KTS vent nul.

Vitesses de décrochage à la charge maxi 472,5 kg :

Lisse 74 km/h

Volets 1 Cran 68 km/h

Volets 2 crans 66km/h

Volets 3 crans 64 km/h

Taux de chute moteur calé à 4000ft QNH 400Ft/mn à 100km/h

VOL SEUL A BORD A LA CHARGE DE 374 KG

Décollage en 91m.

Atterrissage en 115m.

Atterrissage avec passage des 15 m en 198m.

La Jasserie

Le 16 septembre 2011



Rencontre avec le Cessna 185 des Suisses



Francois de Villoutray s'est mis au parapente. Le site de la Jasserie est très actif.



En redescendant de la jasserie, un petit tour à Maubeu, entre St Chamond et Sorbier.



En terrasse le service est sympathique.



Francine a un nouveau look.



Anniversaire de Georgy

La Motte Chalencou

23 septembre 2011



Le menu des pilotes et des chevaux.



De retour pose à l'Escoulin.

Le Gerbier des joncs

Le 30 septembre 2011



Michel Jarlut



Ceux qui n'ont pas la qualif pour éviter les bouses doivent faire une station lavage à Langogne aimablement mise à disposition par Urbain.



Viviane prévoit de faire le tour de l'Ardèche (450 km) avec son âne bâté Balthazar et sa mule.



Patrick HOUMS essaye de convaincre Viviane, la cavalière, de changer de monture.



Montmeilleur

1 er octobre 2011



Henri Mercier et Roland Panza



Alain le trésorier et Jean Yves Larignon



St Jean en Royans

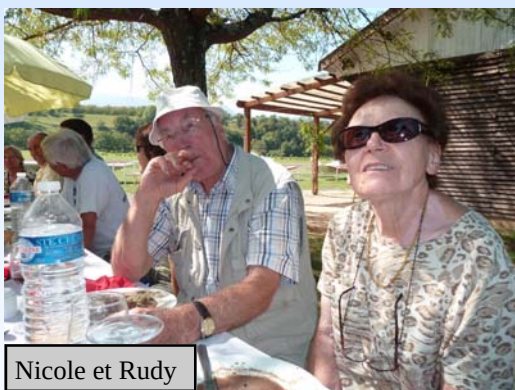
10 sept 2011



Jean Pierre Royer avant ou après le repas



Catherine Murdinet hôtesse de piste



Nicole et Rudy





Avec son amis Jean Tricart à Seo de Urgel



Réveillon chez Denise et Nicolas

Notre ami Michel Tabrizian,

C'est avec beaucoup de peine que nous avons appris la disparition de Michel Tabrizian le 10 novembre 2011 lors du crash de son avion au décollage de l'aérodrome d'Ecuvillens.

Il laisse un grand vide autour de ses amis de la montagne, de l'aéroclub de Megève et de la communauté des pilotes.

Ses qualités humaines et sa compassion envers les malades au cours de sa longue carrière de chirurgien l'ont fait apprécier de tous. Il a contribué à sauver des vies, parfois au cours

d'interminables interventions, mais il a perdu la sienne à l'issue sans doute du vol le plus court de sa longue carrière de pilote.

Nous pensons à Marianne, son épouse, ainsi qu'à ses enfants et nous garderons le souvenir d'un homme chaleureux et humain.

Bon vol, Michel, vers le paradis des pilotes.

Denise et Nicolas.





Rudy NICKEL

Né le 24 jan 1927 à Berlin dans une famille de 8 enfants.

Arrivé à Romans en 1947.

En 1954 employé chez M Trollat de Romans, fabricant de semelles de bois et membre de AC Romans qui lui fait connaître l'aviation.

Marié en 1957 à Nicole MOURIER.

Il construit en 9 mois un BB Jodel, puis un Jodel 112 en 1956. Avion toujours en vol à St Jean en Royans (F-PHUI)

A son actif 7 Jodel construits plus l'AS 37 de l'ingénieur André Stark père du célèbre Designer.

En 1967 il crée AEROSERVICE, structure de réparation et entretien d'avion, atelier vendu en 1990 à Michel SCHNEIDER repris par la suite par Clément.

En 1980 commence la saga de la construction des ASTER'X.

Le N° 1 volera le 31 01 1987

Le N° 2 biplace volera en 1995

Le N° 3 fut présenté à Nevers au Rassemblement des amateurs, le montage des moteurs électriques était en cours de réalisation.

Qualifications Aéronautiques :

En 1954 obtient le brevet de pilote de planeur

En 1956 obtient le brevet de pilote d'avion

En 1957 Pilote de remorqueur

En 1964 Qualification pilote de montagne

En 1972 Qualification extension neige

En 1958 Il atteint l'altitude de 6400 m, record de Vol à voile Dauphiné Savoie Lyonnais.

Puis record d'altitude Rhône Alpes avec 8150 m.

En 1961, record de distance en planeur avec 550 km.

A l'époque il obtint la couronne d'or des 3 diamants, décoration suprême (20 pilotes au monde seulement).

Obsèques lundi 14 novembre 15 h à l'Eglise réformée de France.

