

L'AFPM a 40 ANS
GRENOBLE 1973
GAP 2013



PILOTES DE MONTAGNE

Bulletin N° 85 mars 2013 Association Française des pilotes de montagne



Le Mot du Président

Le Mot du Président



Le Président.

1973/2013 l'AFPM a 40 ans et nous approchons des 700 adhérents. Nous pouvons être fiers les 2/3 des pilotes de montagne en Europe sont Français.

L'EMP compte 1100 membres actifs dans ses rangs...

Merci à tous les prédécesseurs qui ont œuvré pour cette noble cause, je veux parler des Présidents Nano Chapel, Jean Tricart et de tous les membres des conseils d'administrations successifs.

Le vol montagne a évolué grâce aux créations, à l'entretien des altisurfaces, à la défense de notre

espace de liberté et à l'organisation des rassemblements qui contribuent à faire connaître notre passion.

Nous n'oublions pas ceux, qui dans l'ombre, participent à toutes ces actions. Pour conclure merci à tous, l'AFPM est et restera une belle Association qu'à ces conditions.

Une cuvée spéciale Champagne existe pour fêter dignement les 40 ans, voir les renseignements sur le site.

Tous à Gap pour cet événement, nous vous attendons.....

Bons vols à tous

NG



M le M le maire de Devoluy et Michel du restaurant, artisans du succès du rassemblement.



LE PROGRAMME PREVISIONNEL 2013

Attention certaines dates sont à confirmer.

18-19-20 mai

Rassemblement International AFPM + EMP

Gap

voir le Site

France

1 juin St Jean en Royans (26)

Aéro-club (R)

04 75 48 62 27

B TALY

22 juin Sallanches

Aéro club

06 82 43 03 95

FLAHAUT olivier

22 juin Cipières (06) rass G Trier

AA ULM (R)

Pierre Jacomet

06 64 90 40 09, 06 03 32 01 14

13 et 14 juillet CORLIER Rass RSA

Aéro club

06 80 14 44 15

B LACROIX

6 juillet Pérols

AC Egletons

06 82 40 36 25

Christophe PETIT

21 juillet La Motte Chalencon porte ouverte

Aéro-club (R)

04 75 28 71 90

B FRANC

27 juillet Faucon (26)

ASVM (R)

04 75 27 22 40

JP BONNARD

10 août Langogne

Aéro-club

06 86 98 14 81

Urbain DELMAS

17 août Banon

04 92 62 60 75

N GENET

24 août Verbier

+41(0)27 771 7010

7 septembre Valberg (06)

ASVM (R)

04 92 62 60 75

N GENET

28 septembre Sollières-Sardières

MTB

06 64 93 80 74

R TURBIL

5 octobre Montmeilleur

Privé (R)

04 92 62 60 75

N GENET

(R) report au lendemain en cas de mauvais temps



Retour d'expérience,

Dernièrement, un accident sans gravité pour le pilote, s'est produit et après enquête, il s'avère que ce n'est pas la première fois dans de telles circonstances.

Au décollage, avec des bottes de neige, pied droit à la mise des gaz, avec la prise de vitesse il faut diminuer cette action et pousser un peu à gauche et là, le palonnier se trouve coincé par la botte droite.

Plus l'avion part à droite, plus on force à gauche, au comptoir du bar c'est facile à dire « pousser plus à droite débloquent le pied et appuyer de nouveau à gauche » mais dans la phase de décollage, tout s'accélère vite et c'est l'accident.

Ce cas est arrivé sur différents types d'avions.

Jodels D 112, 119, 113, 1050 et Piper, donc prudence avec les chaussures, petites causes gros effets.....

A bientôt sur neige ou ailleurs.

N G

Association Française des Pilotes
de Montagne

Assemblée Générale du 26
janvier 2013

ENAC - Aéroport de Grenoble
Saint Geoirs



Alain Bondon le trésorier fait un énorme travail.

Le Président Noël GENET ouvre la 40 ième Assemblée Générale à 10h00 et adresse ses remerciements aux pilotes et participants venus nombreux,

- à Jacques ABOULIN, pour la mise à disposition des locaux de l'ENAC, qui nous souhaite la bienvenue,
- à Monsieur HUPAYS de la DSAC Centre Est représentant Messieurs GANDIL et COFFIN,
- à Monsieur OZOUX, président la FFA
- à Monsieur MEREUSE, président la FFPLUM
- excusés Madame la présidente de l'EMP et Camille Montaigu du Luxembourg

Une pensée particulière est adressée à Jean Tricard, président d'honneur de l'AFPM, qui ne peut être parmi nous pour raison de santé.

Rapport moral Noël Genet

- 1973/2013, l'AFPM fête ses 40 ans

2012 est une Bonne Année :

- Le niveau d'activité du vol montagne a été maintenu voir même légèrement augmenté en 2012.
- Le nombre total d'adhérent n'a jamais été aussi élevé, 698 adhérents dont 209 ASVM et 80 APPM.
- Nombre d'accidents en baisse.

Instructeurs formés : un record !

- 8 sur roues
- 7 subventions AFPM
- 5 subventions FFA

Créations de pistes

- 2 AFPM Pérols et Pomerols
- 2 APPM

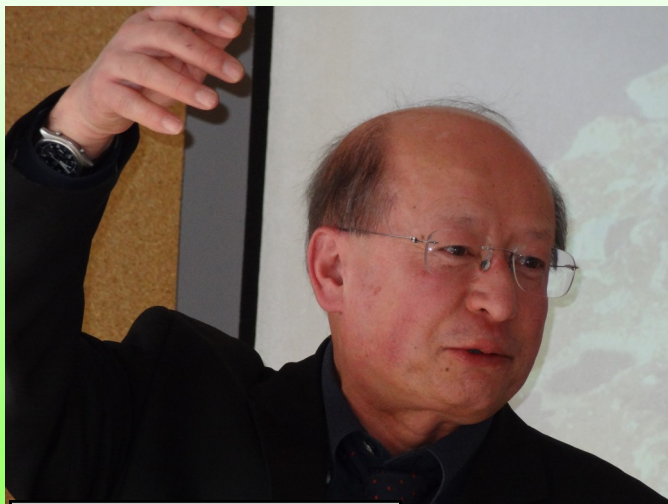
- Le Saint Sorlin sauvé

Réglementation

- Travail avec la FFA sur les nouvelles réglementations EASA
- Remerciements aux membres du CA pour le travail effectué pendant l'année.



- Le rassemblement des pilotes montagne Européens de la Pentecôte sera organisé à Gap Tallard en 2013 par l'ASVM.



M Hupays chef de la Dac sud est

Bilan 2012 Eric Fix

ACTIONS

- 3 réunions du CA ont eu lieu sur le terrain du Versoud
- Noël Genet a représenté l'AFPM à l'AG FFA Nantes
- Réalisation de 3 bulletins, du calendrier et de cartes de vœux par G Ferrier
- Défense du Saint Sorlin avec le soutien de la FFA et de la DGAC; un nouvel arrêté préfectoral mentionne des restrictions dont les dates d'utilisation du 1er janvier à fin mai et l'interdiction de survol des lacs Blanc et de Bramans.
- Deux ouvertures Pérols et Pomérols

Pérols près d'Egletons gros travail du club, premier terrain ouvert en zone Natura 2000, fermé trois mois de avril à juin.

L'AFPM a participé à l'ouverture avec la FFA, la FFPLUM et de nombreux représentants des collectivités locales, une belle manifestation !

- Pomerols, un record ! ouvert et fermé en 1 mois, 27 habitants sur 30 sont opposés à la création de la piste ; donc fermé avant travaux.
- Participation aux 50 ans de Saint Roch Mayères avec remise de la médaille de l'AFPM à Robert Martinato pour l'œuvre de son père.
- Corlier remise de la médaille de l'AFPM à Elie Dumaret créateur du terrain.
- Au rassemblement de Langogne, remise de médaille de l'Aéronautique à Urbain Delmas des mains de Mrs Godot et Genet.
- Participation à la fête aéronautique de Méribel .
- Le PNVM (*président C Piccoli , chef pilote P Prudent*) fonctionne principalement au profit des ULM ;



D Mereuse apporte la contribution de la FFPLUM à l'AFPM



Paul Prudent

56 stages théoriques ont été réalisés et 11 stages pratiques sont en cours

- Nantoux abandon de l'achat par l'AFPM ; la piste est jugée trop technique pour l'ouvrir à tous les pilotes, le terrain sera ré-ouvert en tant que terrain privé à usage restreint.
- Chamois, ouvert à nouveau, l'AFPM a soutenu cette action en fournissant une clôture avec batterie et groupe solaire.
- Fin de l'action en justice opposant l'AFPM au constructeur. NG et A Bondon ont assistés à l'audience du tribunal des proximités de Gap en novembre qui nous a donné gain de cause.

TRAVAUX

- Grand Terrus, gros travail sous l'impulsion de P Houms, la clôture électrique est efficace mais des ravines apparaissent.
- Clamensane, l'équipe de l'AC Alpin de Gap et ULM (P Prudent) entretiennent toujours efficacement la piste.
- Banon, une 2 ième piste de 200m plate, seulement pour le décollage a été crée grâce un travail énorme

du propriétaire (400 sapins dessouchés, 2 journées de travail et broyage de cailloux)

L'ASVM a organisée et financée des vols de récompense au profit des « locaux » qui se sont fortement investis dans ces travaux.

- Mens, l'AFPM participe au fauchage de la piste en allouant une aide au propriétaire.
- Super Dévoluy, une peinture extérieure de la partie la plus exposée du chalet a été réalisée, des graviers ont été déposés autour du chalet améliorant les abords.
- Notre Dame des neiges, le Bez et le Mont Gerbier de Joncs sont entretenus par l'AC de Langogne grâce à l'investissement d'U Delmas.
- Isola 2000, la municipalité nous a légué le chalet, à nous de l'entretenir, quelques travaux seront réalisés par Monsieur Jonson responsable du site. La présence de ce petit chalet participe à la pérennisation de la piste.
- Valberg, un hangar a été construit par la municipalité et un engin de damage mis à disposition La piste est ouverte sur neige mais demande des précautions d'utilisation
(Piste damée impérativement pour pouvoir l'utiliser, aire de retournement petite avec virage main droite et changement de température l'après midi)

RAPPORT FINANCIER A Bondon

[OBJ]

VOTES des RAPPORTS

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

DOSSIERS en COURS	OBJECTIFS 2012
• Plan de Rieu, projet sur neige dans les Alpes du Sud • Les Arcs, un dossier est en cours pour créer une piste roues et neige à l'extérieur de la station.	



Daniel Serres des Pyrénées

Un projet similaire aux Arcs est en cours aux Deux Alpes

- Le dossier Naussac en Lozère avance et devrait aboutir avec l'aide de la municipalité de Langogne.
- Les Verdures, la donation à l'AFPM de la piste de G Copier suit son cours, après le bornage les actes notariés devraient suivre.
- Les rassemblements 2012 ont été assurés grâce aux initiatives locales avec une météo plus ou moins favorable.
- La sécurité reste le principal objectif, même si l'année 2012 marque une amélioration, il ne s'agit pas de relâcher les efforts qui doivent être permanents et renforcés.

REGLEMENTATION

- La nouvelle réglementation EASA ne sera pas mise en place avant avril 2015.

Une action concertée est en cours en vue de maintenir les réglementations nationales pour le vol montagne, la voltige et le remorquage des planeurs
Si cette action aboutissait, l'AFPM demandera que la qualification montagne ait une validité, la proroga-

tion pourra être faite simultanément avec la SEP, pour les FIM une actualisation sera également demandée.

L'AFPM, en étroite collaboration avec la FFA et la DGAC, reste mobilisée pour le suivi de l'élaboration de cette réglementation.

- Les nouvelles dispositions concernant la désignation et l'exercice des FE inquiètent fortement tout le monde aéronautique.
 Les dispositions prévues et le désengagement annoncé de la DGAC laisseront, si elles sont mises en application, la porte ouverte à des dérives certaines qui iront à l'encontre de la sécurité notamment.

APPM D Serres

120 adhérents dont 80 cotisent à l'AFPM; D Serre insiste à chaque assemblée pour que la majorité des membres APPM, prennent la double cotisation. Le message doit être répété.

Peu de clubs pratique de la formation montagne dans les Pyrénées.

Des dégradations faites par les sangliers, ont conduit à fer-



Madame Genet et les petits enfants



- P Bon
- G Godot
- JP Triques

A Pellegrin et P Bomel ne se représentent pas.

Candidats:

- P Bon
- G Godot
- JP Triques
- P Gouin
- D Serres

A l'issu du vote, les candidats sont élus.

Parole aux invités

- Mr HUPAYS, DSAC-SE se félicite de nos actions et nous encourage dans les actions de sécurité et d'environnement et nous fait part de son écoute et de son soutien dans nos dossiers qui sont de son domaine de compétence.
- Mr MEREUSE, président la FFPLUM, nous informe des actions de sa fédération et de la signature d'une convention entre la FFPLUM et la FFVV qui pourrait offrir aux membres des équipes ULM la possibilité d'effectuer des vols en planeur lors des stages sur la plate forme de Saint-Auban. Ceci devrait accroître la sécurité des vols en montagne des ULM.
- Mr OZOUX, président la FFA, rappelle les missions de la fédération et les dossiers en cours dont celui des FE. Un brevet « national » est à l'étude pour combler la disparition du BB. La FFA est à coté de l'AFPM pour le soutien des dossiers réglementaires et Européens

Après avoir retracé la carrière de Noël Genet, Mr OZOUX lui remet le médaille de l'aéronautique ; puis D Lorentz fait l'éloge de notre président.

L'Assemblée générale est clôturée par le président à 12h30.

Elections au Conseil d'Administration

Sortants:

- A Pellegrin
- P Bomel

Le Président
Noël Genet

Le Secrétaire
Eric FIX

Rassemblements AFPM

1971 L'Alpe d'Huez	1992 Sainte Léocadie
1972 Villeneuve la Salle	1993 Sion (Suisse)
1973 Miribel	1994 Aix en Diois
1974 Megève Argentière	1995 L'Alpe d'Huez
1975 La Rosière	1996 Peyresourde
1976 Aoste (Italie)	1997 Aoste (Val)
1977 Luchon	1998 Barcelonnette
1978 Grenoble	1999 Corlier
1979 Saanen (CH)	2000 Saanen (Suisse)
1980 La Rosière	2001 L'Alpe d'Huez
1981 Sollières Sardière	2002 Trento (Italie)
1982 Tarbes	2003 Cerdanya (Espagne)
1983 Megève	2004 Méribel
1984 Gruyère (Suisse)	2005 Sondrio (Italie)
1985 Aoste (Italie)	2006 Mauterndorf (Autriche)
1986 Annecy	2007 Luchon
1987 Villefranche sur Sa	2008 Corlier
1988 Luchon	2009 Raron (Suisse)
1989 Trento (Italie)	2010 Seo de Urgel
1990 Méribel	2011 Trento (Italie)
1991 Aspres sur Buëch	2012 Mauterndorf (Autriche)

RESULTAT	- 5 608	Résultats financiers 2012
FRAIS FINANCIERS	61	
TOTAL RECETTES	40 904	
TOTAL DEPENSES	46 511	
BILAN SYNTHETIQUE AU 31.12.2012		
Chalet de Super-Dévoluy	60 000 €	
Dépôts bancaires	40 757 €	
Caisse	1 €	
Matériels divers	1 500 €	
TOTAL	102 258 €	

Histoire de l'AFPM

De l'époque des Pionniers au vol sportif

13 août 1921 François Durafour se pose au col du Dôme.

26 août 1957 Henri Giraud se pose au mont aiguille.

13 juin 1960 Henri Giraud se pose au sommet du Mont Blanc.

1963 L'administration définit les règles du vol en montagne.

1966 l'époque des pionniers est terminée.

Le président du club alpin français, Claude Maillard organise une réunion au siège avec : Michel Ziegler, Henri Giraud, Nano Chappel, Marcel Collot, Jean Tricart, son souhait est d'organiser une union des aéro clubs de montagne, puisque cette activité s'insère directement dans le monde de l'alpinisme, activité première du club alpin français.

Grâce au concours de M Poirier directeur du SFA, il obtient des places de stagiaires au centre national de Challes les eaux, auprès de Michel Ziegler et Nano Chappel.

Le président Maillard crée une commission des sports aériens qui sera reprise par Jean Tricart avec comme conseillers techniques, Henri Giraud (aéro club de l'Oisans), Marcel Collot (Chef pilote adjoint au centre national de Challes les eaux), Felix Germain (Président d'honneur du secours en montagne).

L'idée d'une association internationale avait été émise par Michel Ziegler.

L'ensemble des problèmes sont abordés, mais ne peuvent être directement résolus par le CAF.

Il faut d'abord regrouper les pilotes : les 25 et 26 septembre 1971 a lieu le premier rassemblement des pilotes de montagne à l'Alpe d'Huez, auquel les parachutistes participaient.

Les 29, 30 31 mai 1972 deuxième rassemblement à Serre Chevalier organisé par notre ami Chambettaz avec la participation de Robert Merloz, cofondateur d'Air Alpes avec Michel Ziegler. 1973 Naissance de l'AFPM, cette fameuse union souhaitée par Claude Maillard.

Les fondateurs étaient :

Jean-Louis Auban, Pierre Berthet, JF Chappel, Pierre Hannart, Pierre Jeanvoine, Michel Kossa, Jean Lizère, Jean Pierre Payot, Gérard PIC.

Le but de l'association étant de promouvoir et organiser le vol en montagne.

Les 25, 26, 27 mai 1973 organisé par Megève, le rassemblement se déroule en partie au refuge sur le glacier d'Argentière.

Avec la participation des pilotes italiens et suisses il devient international. Jean Tricart

2003 : Les 30 ANS de l'AFPM

Les débuts se sont avérés laborieux ! Félicitons ces précurseurs.

L'AFPM a été déclarée en Préfecture de l'Isère le 16 Avril 1973 sous le N° 7566.

9 administrateurs :

MM. Jean-Louis AUBAN, Pierre BERTHET, Jean-François CHAPPEL, Pierre HANNART, Pierre JEANVOINE, Michel KOSSA, Jean LIZERE, Jean-Pierre PAYOT, Gérard PIC.

Le Bureau était composé de : Président : JF. CHAPPEL / Vice-Président : Pierre BERTHET, trésorier : J.L. AUBAN, Secrétaire : Jean LIZERE.

La Première ASSEMBLEE GENERALE a eu lieu les 19 et 20 Avril 1974 à Grenoble avec augmentation du nombre d'administrateurs de 9 à 12 et élection de :

J. CANINA, G. DUCHIER, René GRUNBERGER

Le 9 JUIN 1974 : nouveau Bureau avec : Président J.F CHAPPEL, Vice-Président : P. BERTHET trésorier : R. GRUNBERGER, Secrétaire : J. LIZERE.

Le 21 Septembre 1974 : démission de JEANVOINE et AUBAN, Election de Gérard DAVID, Michel CACHAT et MAIRE.

Le 1° Mars 1975 à Bron : Evocation du problème des parcs, les Ecrins en particulier et demande d'ouverture des glaciers de : Rochemelon et Bacuret..

Le 18 Octobre 1975 : JULLIEN et PIC sont nommés à un Comité d'honneur (depuis c'est le cas de CHAPPEL et TRICART).

Le 24 janvier 1976 : 3° AG à Chamonix : Le bureau est renouvelé avec l'entrée de Robert MERLOZ.

Le 25 Janvier 1976 René GRUNBERGER est nommé secrétaire adjoint

Le 25 Avril 1976 relance des créations et projets par GRUNBERGER pour OULLES et Glacier de Freydane. EMPARIS (Tête de Gros Rochas) par LIZERE. BESSANS par LIENOWSKI de Modane.

N'oublions pas le fondateur de notre association : Jean Lizère (architecte de profession). Inscrit à l'aéroclub du Dauphiné en 1942 à 13 ans, où il pratiquait le modèle réduit, seule activité autorisée sous l'occupation. A partir de 1945, il vole avec les moyens de l'époque, planeur treuillé d'abord, Stampe ensuite sur lequel il est breveté en 1948 à 19 ans. Constructeur amateur, concepteur de skis et passionné de montagne il crée en 1973 l'AFPM. R. Barrier

Brisons la routine !

Pour l'immense majorité d'entre-nous qui évoluons en plaine, le simple fait de prononcer les deux mots « vol » et « montagne » suffit à nous faire faire un pas en arrière. Hou là là ! Pas un sport de masse ça... Certes. Pourtant, en prenant la peine de faire quelques vols en double commande, il faut reconnaître que ces expériences sont bénéfiques à plus d'un sens. Rien de mieux qu'une petite remise en question sur ses capacités personnelles ! Faire quelques heures de perfectionnement en compagnie de « pointures » de notre mouvement ULM comme, par exemple, Paul Prudent en trois axes ou Franck Toussaint en pendulaire, « remet l'église au milieu du village ». Tous deux maîtrisent à la note près une partition parfaitement orchestrée et rondement interprétée. Outre le fait que ce sont deux personnages terriblement humains, humbles et accessibles, leur savoir-faire et leur faire-savoir nous en apprennent à chaque seconde du vol.

Paul Prudent m'a convié à une journée découverte au départ de Gap avec petit-déjeuner en altitude sur une altisurface privée : rien qu'un bout de champ dont la pente moyenne donne un peu le tournis. Ici, c'est l'école de l'humilité. Rien ne s'improvise même avec un carnet de vol rempli de milliers d'heures comme le sien. Chaque « porte » est systématiquement refermée et d'un entonnoir virtuel schématisant la prise de décision finale, aucun élément n'est laissé au hasard pour conduire au posé à contre-pente. L'aérologie du lieu et du moment est scrupuleusement prise en compte tout comme le vent, sa direction, sa force, la nature du terrain et même la position du soleil qui peut se montrer un faux ami lorsqu'il est de face...

En montagne, le pilote doit pouvoir « lire » la moindre information dans le paysage. Cette rigueur de tous les instants permet alors d'accéder à des endroits absolument magiques et de faire de belles rencontres, voire même de lier des amitiés. À Montmaur, au sud du pic de Bure, à 8 h 00 du matin par 5 °C dans le silence saisissant de la montagne, je vous garantis que le spectacle est également inoubliable !

Dans un autre registre, Franck Toussaint excelle également dans le domaine du vol montagne. Il pousse le vice en rajoutant des skis sous son pendulaire pour marquer de ses traces les pentes immaculées et abruptes ! Une pratique régie en partie par dame nature ! Voler dans cet environnement est également riche d'enseignements. La saison va d'ailleurs commencer d'ici peu, c'est le moment de prendre quelques leçons en sa compagnie ! Si le vol en montagne est exigeant, il aiguisé les sens, développe la passion et élargit les connaissances du pilote. Pratiquer la montagne en ULM est une chance puisque nous n'avons besoin d'aucune qualification complémentaire. Y évoluer avec cette liberté demande d'être néanmoins responsable et humble. Voler avec un professionnel est incontournable pour s'initier ou se perfectionner.* En montagne, chaque vol est une remise en question, chaque décision est mûrement réfléchie. Les terrains de dégagement sont en permanence dans un coin de l'esprit « au cas où ».



Ces remarques devraient d'ailleurs également s'appliquer à nous, pilotes de plaine, changeant de machine par exemple (achat ou location), à ceux restant sans voler une longue période ou encore pour peaufiner et parfaitement maîtriser le posé moteur coupé. Le bon sens et l'humilité n'ont jamais tué un pilote d'ULM ! Avec le temps, ces comportements de perfectionnement ou de remise en cause de soi finissent en partie par s'étioler. La routine est la pire de nos passagères, ne l'invitons jamais à bord. Peu importe l'environnement, continuons sans relâche à nous remettre en cause, c'est le meilleur moyen de continuer à progresser. Brisons la routine, il en va de notre liberté.

Dimitri Delemarle

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 prêts 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 relèvent le défi. Toute activité aérienne comporte à la base une composition 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 amenés à totalement sous estimer le risque de certaines situations. Alors à partir de quel moment sommes nous prêts 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 sûr, confortablement installé dans le fauteuil du salon, les réponses sont raisonnables mais dans le feu de l'action ? Bons vols,

Christophe Brunelière.

B Lacroix aux propriétaires d'avions amateurs. Rassemblement AFPM et RSA à Corlier les 13 et 14 juillet

En pièce jointe le courrier d'information sur la Fédération RSA et sur le RSA-nav
je donnerais plus d'infos pratique sur le renouvellement des CDN restreints dès que les autorités nous auront autorisés (les PEN) à intervenir.

je pense qu'il serait utile qu' un représentant (Voir son Président Hédv Bélage) de la Fédération RSA participe à la prochaine AG de l'AFPM,

Idée à soumettre à Noel Genet.

Il est probable que le RSA devienne le seul interlocuteur pour la réglementation des CDN restreints, l'OSAC semble se retirer du contrôle individuel de chaque aéronefs.

Le rassemblement du 13 et 14 juillet à Corlier se fera conjointement avec le RSA régional.

Fédération RSA
la passion de l'aviation
www.rsafrance.com

le 14 mars 2013

Information aux pilotes de Montagne propriétaires d'avion en CDN restreint.

Le RSA est la fédération des aéronefs de construction amateur CNRA, de construction en Kit CNSK, de collection CNRAC et des anciens dit orphelins CDNR.

La fédération fait bénéficier à ces adhérents de la défense de notre aviation sportive auprès des autorités aéronautiques, d'assurance à prix privilégié (avec les options montagne et voltige), et met en œuvre le RSA-Nav pour la gestion des renouvellements des CDN des avions , autogires, hélicoptères et ballons en CDN restreint
Il sera possible dans quelques jours (début mai) pour tous les membres du RSA propriétaires d'un aéronef avec CDN à usage restreint de faire renouveler leur certificat de navigabilité par des membres du RSA qualifiés (Personnel d'Examen de Navigabilité).
Une trentaine de PEN sont actuellement en cours de formation et d'examen pour être certifiés par les autorités aéronautiques.

La certification complète de la fédération est en cours de finalisation.

Un site dédié (<http://www.rsanav.aero>) est mis en fonction pour transmettre les informations utiles au renouvellement du CDN (copie de : certificat d'immatriculation, dossier CNR.. , LSA, programme d'entretien, CDN en cours,)

L'adhésion annuelle à RSA-NAV est de 50 €, le coût d'un renouvellement est de 100 €, plus les frais km, vous pourrez également renouveler sur l'aérodrome de votre PEN

Un paiement sécurisé est mis en place sur le site.

je transmettrai à l'AFPM toutes les informations utiles dès que le RSA-Nav sera opérationnel.

Bernard Lacroix (PEN) Délégué RSA



Centenaire de l'aérodrome de Challes-les-Eaux 1913 - 2013

Challes-les-Eaux est un nom mythique dans le milieu de l'aviation.

Le 8e voyage aérien au monde s'y est déroulé dès 1784 et la commune savoyarde accueille depuis 1913 un aérodrome des plus réputés.

Les fêtes de ce centenaire, qui s'échelonneront tout au long de l'année, seront l'occasion de rappeler tout ce qui en a fait la vie et le charme, une inauguration en grande pompe à la veille de la première Guerre Mondiale, les meetings accueillant les plus prestigieux pilotes de leur époque, la création de

l'Aéro-Club de Savoie en 1934, l'*École des Remous* de Joseph Thoret entre-deux-guerres, un centre national des plus importants de 1945 à 1976 formant de nombreux moniteurs et pilotes professionnels, la formation de pilotes militaires dans les années 50, de multiples expérimentations de techniques (turbopropulseurs, hélicoptères, vol en montagne, lancement par treuil...), jusqu'à la montée en puissance du centre de vol à voile, aujourd'hui un des plus grands d'Europe. Deux aéro-clubs, dont celui des Amis du CLAP 73, y pratiquent également la formation et le vol moteur avec une prédominance « montagne » et une orientation marquée en faveur des jeunes pour qui des aides spécifiques s'ajoutent à celles attribuées par la F.F.A.

Les manifestations du centenaire comprendront l'inauguration d'une stèle le 6 avril et une exposition du 6 au 30 avril à Challes les Eaux, une fête aérienne les 8 et 9 juin, un colloque le 9 novembre sur le thème « 100 ans d'aviation dans les Alpes » et une deuxième exposition en novembre et décembre à Chambéry. Un projet pédagogique avec les scolaires est également prévu.

Contact : challesaviation@gmail.com
Patrick Besse



Super Devoluy



Le 16 février

Comme toujours, le meilleur accueil par la municipalité et le VIP.
Moins d'avions que d'habitude cause brouillard dans les vallées.
Soleil et bonne ambiance.
Très bonne neige.
Participants italiens, suisses,
Ulm et avions.

JPE



Super Devoluy



Avions et ULM



La motte Chalancon



Georgy, 91 printemps au compteur, sous le charme de Francine et amoureux du coin.

22 février 2013

Le

L'aéroclub de La Motte Chalancon fonctionne grâce aux dévouements de quelques habitants bénévoles du village.

Ils sont regroupés autour de l'activité d'un Rallye pour les baptêmes. Beaucoup ne sont pas pilotes mais participent à l'animation (porte ouverte, entretien avion, club house, hangar, piste etc).

L'altiport existe et fonctionne grâce à eux.

Les coûts de l'entretien de la plateforme et de son assurance n'ont rien à voir en comparaison des modiques pièces collectées sur la plateforme plus les quelques modestes cotisations des particuliers ou clubs.

Bernard Franc envisage de modifier les statuts du terrain pour alléger la charge financière et en fera part bientôt.

Entre-temps il est recommandé aux pilotes qui se posent à La Motte d'encourager les bénévoles locaux à œuvrer pour le site en respectant les consignes d'utilisation, en saluant les habitants du coin, en allant faire la bise à Francine qui viendra vous chercher là haut en voiture même si le chemin n'est pas enneigé.



Chemin glissant, mais piste correcte après la fonte



Le Freinage (notice de M Suire)

1) Introduction : Le système de freinage installé sur les avions légers, bien que simple, doit être malgré tout efficace, pour des raisons évidente de sécurité.

On a pratiquement toujours recours à l'hydraulique, sauf sur certains appareils de construction amateur de faible puissance, dont les freins sont actionnés par câbles.

Les freins agissent sur les roues du train principal, et sont soit simultanés (les 2 roues sont freinées en même temps, soit différentiels, ce qui permet de diriger l'avion au sol, sans avoir recours à un train secondaire directionnel.

Les freins peuvent être du type « à tambour » (en voie de disparition car difficiles à régler), ou à disques.

2) Etude du circuit de freinage : Le circuit se compose de 2 maître-cylindres de frein (un pour chaque roue), actionnés par 2 pédales, et reliés par tuyaux à 2 mâchoires flottantes, agissant sur les disques solidaires des roues.

Un dispositif de blocage par tiroir rotatif, commun aux 2 circuits, permet d'immobiliser les roues en position frein de parc.

Un réservoir, unique ou réparti sur chaque maître-cylindre, contient le liquide hydraulique.

3) Maître-cylindre : Celui-ci n'est rien de plus qu'une pompe avec un clapet anti-retour, empêchant le liquide de refluer vers le réservoir lors de la mise en pression. Le piston est relié à la

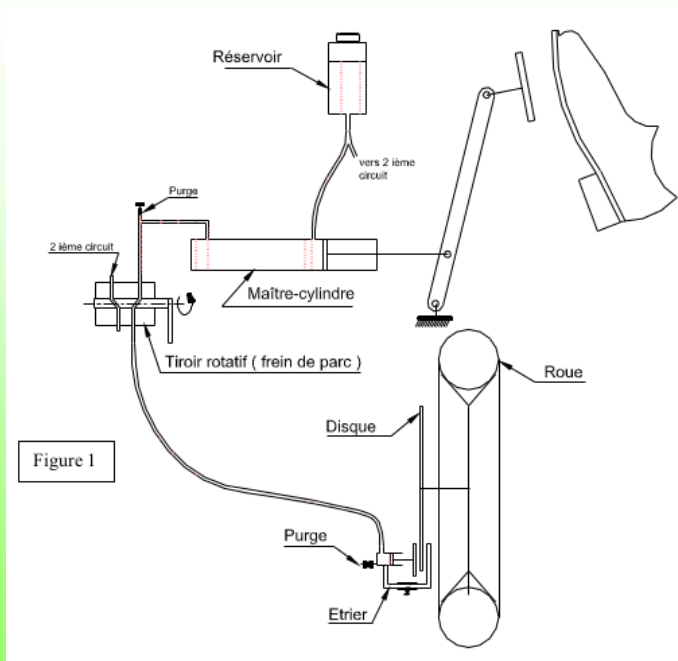


Figure 1

pédale de frein par un levier amplificateur qui diminue l'effort à appliquer sur la pédale.

L'ensemble peut-être supporté par le palonnier (freins en bout de palonnier), ou regroupé dans la console centrale.

4) L'étrier : L'étrier comporte deux mâchoires qui agissent en compression par l'intermédiaire de garnitures sur le disque lié à la roue. Une mâchoire est fixe l'autre est comprimée par un piston sur lequel agit le fluide hydraulique. Un purgeur en partie basse permet d'effectuer la purge de l'air contenu dans le circuit lors du remplissage par le fluide.

5) Le circuit : Le circuit par lui-même est réalisé en tube de dural F 6mm environ pour les parties qui peuvent être rigides, ou en tube caoutchouc souple armé résistant à la pression hydraulique pour les parties jonctionnant des éléments mobiles (roues et palonnier par exemple) La liaison partie fixe/partie mobile s'effectue par des embouts filetés et des adaptateurs type JIC. La partie joignant le réservoir aux maîtres-cylindres pourra être en tube souple courant (tube PVC armé rilsan)

6) Dispositifs annexes : Nous avons vu que l'on utilisait un système à tiroir rotatif que l'on actionnait

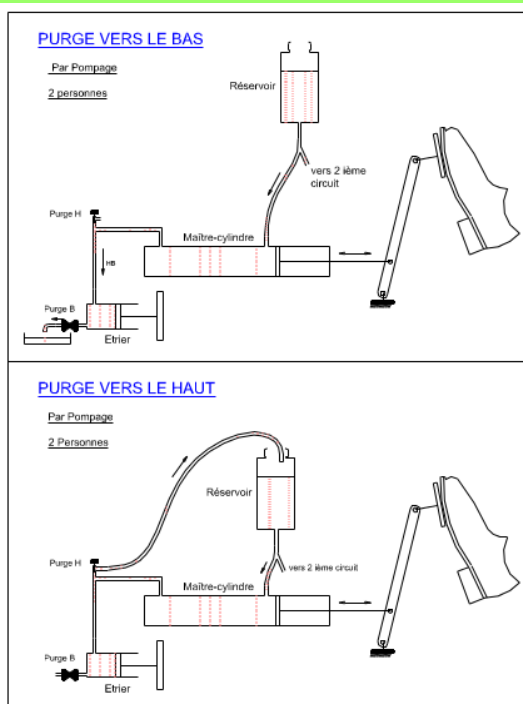


Figure 9

après avoir mis les étriers en pression. La pression est alors maintenue même après relâchement de l'effort sur les pédales. Ce système fait office de frein de parc.

7) Purge des circuits : Une des occupations principale chez les constructeurs amateurs, consiste à purger l'air du circuit de frein. Lorsque le circuit n'est pas bien conçu c'est-à-dire que l'on trouve des tuyaux horizontaux avec un point haut au centre, les bulles d'air se rassemblent à ce point haut et malgré les pompages sur le maître cylindre, les bulles restent au centre. Pour que les bulles échappent à ce maudit centre, il faut que le volume de liquide de frein déplacé par le piston du maître cylindre, soit plus grand que le volume contenu dans la partie horizontale.

Il existe plusieurs méthodes pour la purge qui ont chacune leur lot de détracteurs et de partisans. On purge les circuits droit et gauche l'un après l'autre, avec le frein de parc ouvert: (voir Figure 9)

Purge par le bas : Ce n'est pas la plus logique, mais sans doute la plus simple. On la réalise à 2 personnes, une qui pompe au pied sur la pédale de frein suivant les ordres de celle qui ouvre et ferme la purge sur l'étrier correspondant à la pédale.

- Commande : " pomper", l'aide enfonce lentement la pédale tandis que l'opérateur ouvre la purge.

- Lorsqu'il est à fond de course de pédale, l'aide annonce "à fond". L'opérateur ferme alors la purge pour éviter que l'air ne soit ré-aspiré à la purge lors du retour de la pédale.

L'opération peut se répéter 5 à 6 fois selon l'air contenu. L'aide pourra contrôler de temps en temps la pression sur la pédale lorsque la purge est fermée, pour constater que celle-ci durcit.

Le liquide de frein sera recueilli dans une boîte plate(pour passer sous la purge) et éliminé ensuite à cause des impuretés éventuelles.

Purge par le haut : Il est intéressant de prévoir en partie haute du circuit (souvent sur la vanne rotative), une purge à vis dans laquelle, on emboîtera un tuyau plastique qui fera le retour du liquide vers le réservoir (voir figure 9).

Cette purge doit en principe recueillir tout l'air qui se trouve entre la vanne rotative et l'étrier, ainsi que celui qui se trouve en sortie de maître-cylindre. Il suffit de quelques coups de pédale, synchronisés avec la fermeture de la purge avec 2 personnes

comme dans la purge par le bas. Dans cette opération on voit les bulles passer dans le tuyau plastique ce qui permet de tester l'état de la purge.

Variantes : Pour compléter ces 2 types de purge, on pourra s'aider d'accessoires pour faciliter la circulation du liquide de frein.

Remarquons d'abord que la circulation peut se faire du bas vers le haut, ou l'inverse.

Logiquement la circulation du bas vers le haut convient mieux pour entraîner les bulles d'air qui ont tendance à monter. (Voir figure 11)

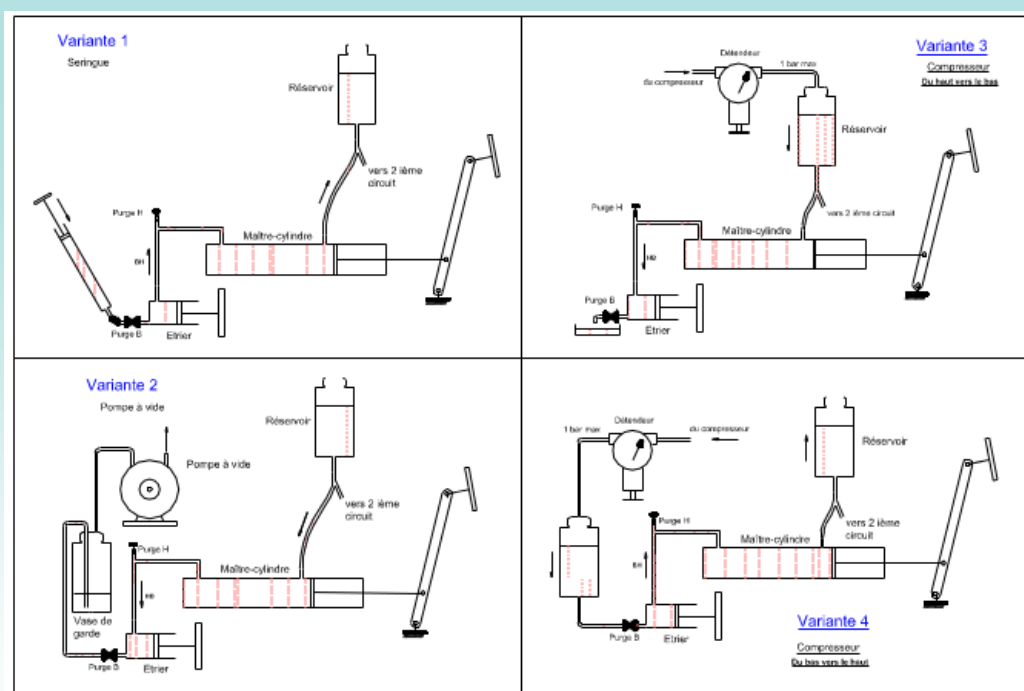
- Variante 1 : On pourra utiliser une grosse seringue remplie de liquide de frein que l'on injectera par la purge inférieure. La pédale étant en position arrière, le maître cylindre ne fera pas obstacle au passage du liquide vers le réservoir. Cette variante a l'avantage d'être utilisée par une seule personne.

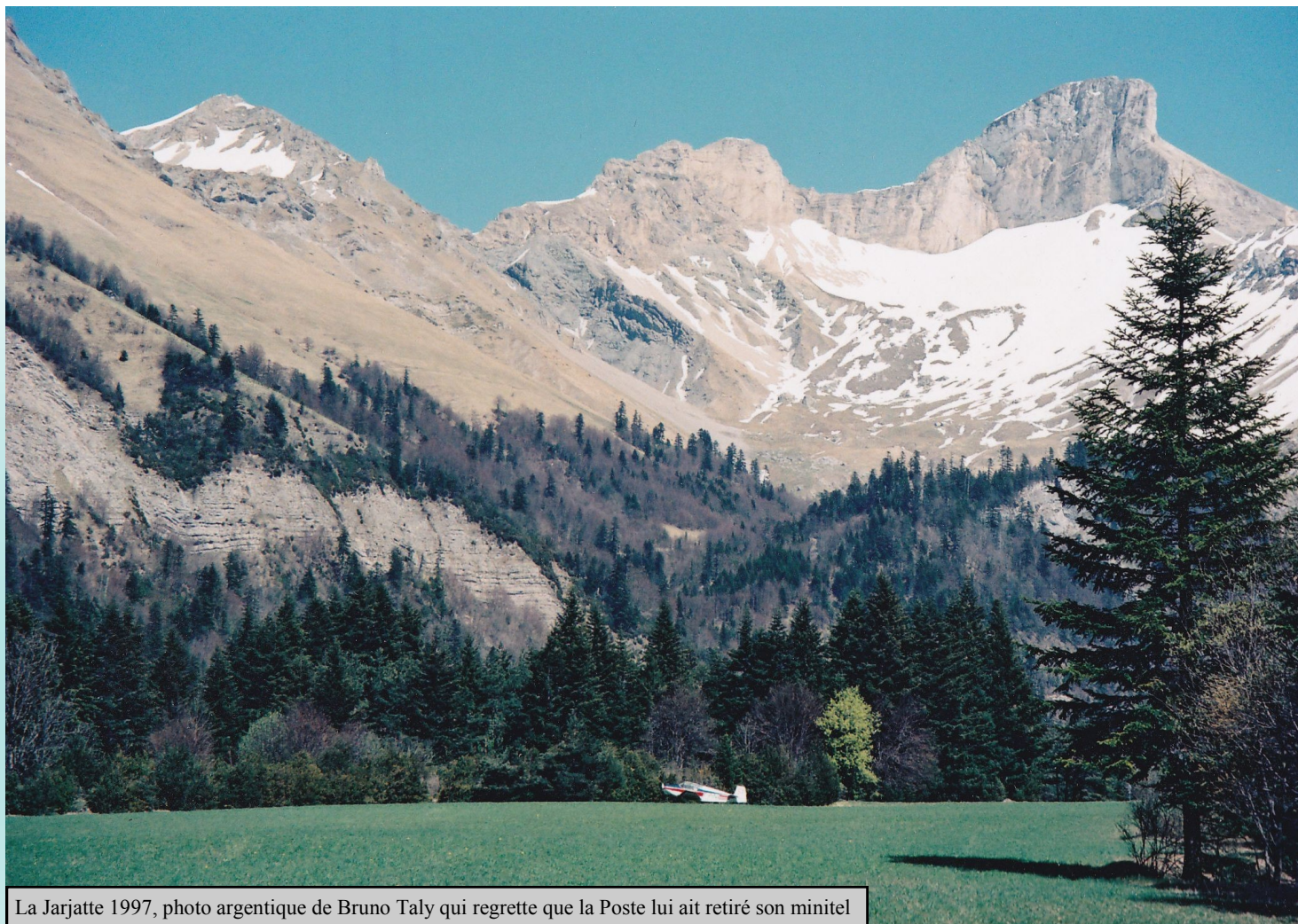
- Variante 2 : La variante 2 consiste à utiliser une pompe à vide qui sera raccordée à la purge de l'étrier. Comme dans toutes les variantes, la pédale de frein est laissée en position arrière pour permettre le libre passage du liquide dans le maître cylindre. Un vase de garde évite de polluer la pompe par le liquide de frein.

Remarque : On pourrait faire l'inverse c'est-à-dire aspirer par le bouchon de réservoir, ce qui serait plus logique toujours dans l'esprit de faire monter les bulles vers le haut.

- Variante 3 : L'utilisation d'une surpression (compresseur + détendeur) permet de s'affranchir de la limite de pression de 1 bar (pour le vide) et de pousser au-delà si nécessaire . On évite aussi l'utilisation d'un vase de garde, mais la montée en pression (au-dessus de 1 bar) devra se faire prudemment.

- Variante 4 : Cette variante, toujours avec surpression, inverse le flux vers le haut, mais nécessite l'ajout d'une réserve de liquide qui tienne à la pression.





La Jarjatte 1997, photo argentique de Bruno Taly qui regrette que la Poste lui ait retiré son minitel

Le terrain de Nantoux en Côte d'Or crée par Jean Michelot vient de réouvrir.

Il est à nouveau classé en aéroport privé par la préfecture en date du 5 mars 2013.

Tous les pilotes connaissant le terrain et souhaitant venir se poser sont les bienvenus.

Vous pouvez me faire parvenir la fiche type pour votre inscription en préfecture.

Voici un lien video vous permettant de visualiser le terrainque
<http://www.youtube.com/watch?v=PCv2B6rM4kg>" \t "_blank

<http://www.youtube.com/watch?v=PCv2B6rM4kg>

Cordialement,

Vincent Dancer

23 route de Santenay

21190 Chassagne-Montrachet

06 10 26 46 31

Le bulletin : gerard.ferrier@free.fr

Impression : info@imp-nouvelle-sisteron.com