

Jean TRICART

PILOTES DE MONTAGNE

BULLETIN n°87 mars 2014 Association Française des pilotes de montagne



Le Mot du Président

Le Mot du Président



Le Président.

Une triste nouvelle.

Jean Tricart nous a quittés le 12 avril 2014 à l'aube de ses 89 ans.

Jean est né le 27 avril 1925 à Paris.

En 1958 il devient adhérent au CAF.

En 1966 il crée la commission sport aérien au sein du CAF dont il sera le Président jusqu'en 1996.

En 1971 Jean organise le premier rassemblement des pilotes de montagne à Huez qui devient 2 ans plus tard rassemblement international.

En 1973 Jean est un des membres fondateurs de l'AFPM.

Président de l'AFPM de 1992 à 2001 Jean a consacré sa vie aéronautique à l'aviation de montagne.

Jean a reçu 3 Médailles d'or, celle de la Jeunesse et des Sports, celle de la Fédération Française de skis et celle du CAF.

Depuis 2001 Jean est Président d'honneur de l'AFPM et médaillé de l'Aéronautique.

Jean tu laisses derrière toi des amis qui te seront à jamais reconnaissants du travail accompli.

Nous avons fait un long chemin ensemble d'abord comme Président et ensuite lorsque j'ai pris ta suite.....tu étais le sage....Tu as toujours été de bons conseils et ta présence à toutes nos réunions du conseil d'administration était appréciée de tous.

Travailler avec toi fut un bonheur tu m'as enrichi par ton intelligence par ta culture et par ta vision de la vie.

Ton courage face à la maladie un exemple pour tous, tu es resté droit, digne et ta gentillesse à mon égard n'a jamais failli et restera un réconfort je ne l'oublierai pas. Jean tu es parti serein, tu étais prêt, nous sommes heureux d'avoir été de tes amis.



Jean a participé à toutes les AG depuis le début de l'AFPM en 1973, sauf la dernière. Le récit de sa passion pour la montagne sur le site .



LE PROGRAMME PREVISIONNEL 2014

Attention certaines dates sont à confirmer.

31 mai	St Jean en Royans (26)	Aéro-club (R)	04 75 48 62 27	B TALY
7-8-9 juin	Rassemblement International AFPM + EMP		Meribel	
21 juin	Cipières (06) rass G Trier	AA ULM (R)	Pierre Jacomet	06 64 90 40 09, 06 03 32 01 14
28 juin	Sallanches	Aéro club	06 82 43 03 95	FLAHAUT olivier
5 et 6 juillet	CORLIER Rass RSA	Aéro club	06 80 14 44 15	B LACROIX
5 juillet	Pérols	AC Egletons	06 82 40 36 25	Christophe PETIT
13 juillet	Peyresourde	Pyrénées		
20 juillet	La Motte Chalencon porte ouverte	Aéro-club (R)	04 75 28 71 90	B FRANC
26 juillet	Faucon (26)	ASVM (R)	04 75 27 22 40	JP BONNARD
9 août	Langogne	Aéro-club	06 86 98 14 81	Urbain DELMAS
16 août	Banon		04 92 62 60 75	N GENET
23 août	Verbier		+41(0)27 771 7010	
6 septembre	Valberg (06)	ASVM (R)	04 92 62 60 75	N GENET
27 septembre	Sollières-Sardières	MTB	06 64 93 80 74	R TURBIL
4 octobre	Montmeilleur	Privé (R)	04 92 62 60 75	N GENET

(R) report au lendemain en cas de mauvais temps

Troptrop....c'est trop.....

Lors de l'assemblée générale de Grenoble le bilan était positif, un nombre d'adhérents croissant, des dossiers de création en cours, un record de participation à notre AG et un nombre d'accidents plutôt bon et aucun grave. Depuis

dur dur !!!!! 7 avions cassés en quelques semaines dont 5 avec instructeurs à bord. Des avions bien endommagés et miraculeusement des équipages indemnes ou presque.

Peut-on faire une analyse rapide de cet état de situation. ?

Le début de saison médiocre incite à voler à la moindre amélioration de la météo, y aller, rentabiliser, mais pas à n'importe quel prix.

Attendre que le manteau neigeux se stabilise, tenir compte du vent, faire des baptêmes de l'air avec des règles de

sécurité conformes et ne pas aller sur glaciers sans l'équipement obligatoire.

Cette accumulation d'accidents nous décrédibilise auprès des médias, de l'Aviation Civile et du BEA, ces derniers ont les yeux tournés vers nous, je peux en témoigner.

Association Française des Pilotes de Montagne
Assemblée Générale du 25 janvier 2014

ENAC - Aéroport de Grenoble Saint-Geoirs

Le Président Noël GENET ouvre la 41^{nième} Assemblée Générale à 10h00 et adresse ses remerciements aux pilotes et participants venus nombreux,

- à Monsieur Jacques ABOULIN, pour la mise à disposition des locaux de l'ENAC ainsi que le personnel du restaurant
- à Monsieur HUPAYS de la DSAC Centre Est représentant Messieurs GANDIL et COFFIN,
- à Monsieur BABIL du CRA 22 représentant le président la FFA
- à Monsieur MEREUSE, président la FFPLUM
- à Monsieur COLLARDEAU du CRA ULM Rhône-Alpes
- à Monsieur VANHELMON du RSA
- à Monsieur ANISETY du BEA
- à Monsieur PENOT ancien président de la FFA
- excusés Madame la présidente de l'EMP, Jean TRICART président d'honneur de l'AFPM

Rapport moral	Noël Genet
----------------------	------------

2013 est une bonne année, le nombre d'adhérents augmente ; 718 dont 210 ASVM et 73 APPM. 25% pratiquent l'ULM.

Les rassemblements ont connu un succès mitigé du à une météo capricieuse, 18 machines à Dévoluy sur neige, 25 à Langogne, 40 à Montmeilleur.

Le rassemblement de la Pentecôte organisé par l'ASVM à Gap a connu une météo exécrable, seuls 6 machines ont pu rejoindre Gap par la voie des airs dans des conditions marginales.

Malgré cela 90 personnes sur 150 prévues ont fait le déplacement par la route marquant ainsi leur intérêt à l'association.

L'ambiance fut particulièrement bonne et conviviale générant beaucoup d'échanges constructifs.

Le président remercie particulièrement le restaurant pour sa réactivité et l'aéro-club alpin pour le travail fourni et le prêt du hangar

Il y a eu moins d'accident en 2013, aucun grave. Cependant on a constaté des attitudes pouvant être dangereuses, excès de confiance, effet de groupe, manque d'entraînement.

Le président rappelle qu'un terrain comme Notre Dame de la Salette est plus technique que d'autres et demande un entraînement, une expérience, une météo et une bonne connaissance machine.

La FFA reconduit son aide à l'AFPM à hauteur de 5000€

Bilan 2013	Eric Fix
-------------------	----------

ACTIONS

- 3 réunions du CA ont eu lieu, 2 au Versoud et 1 à Gap.
- Noël Genet a représenté l'AFPM à l'AG de la FFA.
- Réalisation de 2 bulletins, du calendrier et de cartes de vœux
- Participation aux réunions de défense du terrain de Cipières aux côtés de la FFPLUM
- Participation au meeting de Meribel
- Pour cause d'élections plusieurs dossiers de création sont mis en attente (*Egletons, les Arcs, Plan des Mouches*)
- D'autres projets sont arrêtés suite au renoncement des propriétaires (*Naussac, Montagne des Princes.*)
- Divers objets ont été réalisés pour la boutique et le 40^{ième} anniversaire de l'AFPM (*pièces de la monnaie de Paris, gobelets, encarts...*)

TRAVAUX

- Grand Terrus, 2 journées de travail sous l'impulsion de P Houms, réfection de la clôture électrique et fauchage de l'herbe sous la clôture.
- Clamensane, élagage par P Prudent et une équipe de pilotes ULM
- Banon, coupe d'arbre en entrée de la piste Nord, compactage par NG et mise à disposition d'une machine à café par le propriétaire pour les pilotes de passage.
Ouverture d'une 2ieme piste Est/Ouest
- Mens, retrait du balisage, suite à un litige avec le propriétaire, le fauchage est pris en charge par le personnel du château de Montmeilleur.
- SuperDévoluy, peinture et entretien courant
- Croix- Rosier, 50 arbres ont été coupés par une entreprise locale
- Isola 2000, Francis Jonson entretien la piste et le cabanon

Nous remercions les personnels des stations de Valberg et Dévoluy pour le damage et la rapidité de leurs réactions à nos sollicitations.

FORMATION INSTRUCTEUR

3 formations ont été subventionnées par la FFA et l'AFPM Julien Gresser est en charge de la liaison entre l'AFPM et la FFA

CREATIONS

4 dossiers sont en préfecture :

- Réouverture de piste du col de Bacchus en altisurface
- Le dossier de passation de l'altisurface des Verdures à l'AFPM suit son cours et devrait aboutir prochainement à l'établissement d'un bail de 18 ans
- Les Deux Alpes, le maire est favorable à l'ouverture d'une piste roue et neige, les travaux seront à la charge de la municipalité

- Le glacier du Grand Sablat, le maire est favorable à une ouverture pour un an réservée à 4 pilotes

NUISANCES

Le président Noel Genet rappelle que le respect des consignes de limitation des nuisances sont à respecter impérativement pour la pérennité de notre activité.

APPM	Daniel Serres
-------------	---------------



- Activité, de nouvelles sections montagne se créent dans plusieurs aéro-club du Sud Ouest
- Formations, 2 nouveaux instructeurs montagnes ont été qualifiés à Grenoble
- Altisurfaces, 2 terrains inaugurés Fabas et Llauros (privé)
Les réhabilitations des altisurfaces du 66 sont en cours.
- Rassemblements 2013, 6 ont eu lieu
- Projets 2014, réhabilitation de 3 altisurfaces dans les Pyrénées orientales et 2 dans les hautes Pyrénées.
Redémarrage de l'activité montagne à Luchon

Relation avec les Espagnoles et défense de l'espace aérien (*parc national, LPO, ...*)

REGLEMENTATION

Noel Genet



Emmanuel Grarre président du CRA 22

L'AFPM avec la FFA et l'EMP suivent l'évolution de la réglementation EASA.

- Le maintien de l'autorisation de site sur altisurface est en discussion ainsi que la possibilité de lâcher solo en cours de formation
- Passage de FIM en MI (*mountain instructor*)
- Pour postuler MI il faudra avoir 500 atterrissages montagne

Le texte fait des allers-retours entre la commission et le parlement européen ; à la parution du texte les organisations nationales auront 3 ans pour le mettre en application.

ATO

NG

A partir de 2015 les formations devront être suivies au sein d'un organisme approuvé (ATO)

Noel Genet *AFPM*, Eric Darmanin *DGAC* et Thierry Loo *FFA* forment le groupe commun en charge d'élaborer le programme de formation « vol montagne ».

FORMATION IMO

Les stages IMO actuels se déroulent à l'ENAC, des formations pourront se dérouler dans d'autres structures ATO.

Pour le stage pratique, il est demandé un test d'entrée, les heures de vol correspondantes mais pas de test de fin de formation !

Un projet est en cours à Meribel.

POSE HORS AERODROME

Un projet de décret est en cours d'élaboration par la DGAC portant sur le « posé hors aérodrome d'aéronefs ».

Il pourrait s'agir d'obtenir l'autorisation du propriétaire du terrain, prévenir le maire. Le nombre de mouvements limité à 200 par an avec l'obligation de tenir un registre de passage. Le pilote sera responsable comme sur altisurface.

PNVM

P Prudent supervise l'activité du Pole National de Vol Montagne.

- 37 stagiaires ULM ont participé aux stages donnant lieu à 22 vols découvertes, 18 ont poursuivi en pratique, 2 n'avaient pas un niveau suffisant.
- 4 labellisations instructeur ULM, les candidats doivent être membre des 2 associations AFPM/FFPLUM
- Rafraichissement de la liste des instructeurs ULM labélisés

EMP

L'EMP recense 1170 pilotes montagne dont, outre les 720 Français :

- 150 Suisses
- 150 Italiens
- 50 Espagnoles

Le prochain Rassemblement Européen se déroulera à Meribel en 2014 et à Bex en Suisse en 2015.

La subvention jeune pilote montagne sera attribuée à un pilote Megevan de 17 ans et 4 mois !

L'EMP recherche un trésorier et un secrétaire

RAPPORT FINANCIER

A Bondon

A Bondon présente les nouvelles fiches individuelles qui permettront d'améliorer notre fichier membre.

VOTES des RAPPORTS

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

Elections au Conseil d'Administration

NG présente et remercie les membres du CA.

Sortants:

- Henri Balas
- Eric Fix
- Noël Genet
- Paul Prudent

H Balas ne se représente pas.

Postulants:

- Elisabeth Dumas
- Eric Fix
- Noël Genet
- Paul Prudent

A l'issue du vote, les postulants sont élus.

N Genet remercie H Balas pour son action au sein du CA

BUREAU ENQUETE ANALYSE

Mr Anisety

32 Evénements "Montagne" des années 2012 et 2013 en DSAC Centre -Est sont présentés dont :

- 15 en Avion
- 7 en ULM
- 3 en Planeur
- 7 en hélicoptère



Alain Bondon

15 événements dont 9 à l'atterrissage,
3 au décollage,
2 en croisière (météo / décision)
4 se sont produits sur des surfaces enneigées

L'aspect comportemental est prédominant
La préparation du vol,
L'exécution du vol et en particulier la prise de décision
(d'atterrir, de décoller, de faire demi-tour...)



Isabele DUMAS



M Anisety du BEA

« L'enquête sur un accident ou un incident a pour seul objectif la prévention de futurs accidents ou incidents. Cette activité ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités. »

Parole aux invités

- Mr HUPAYS, DSAC-SE, présente ses vœux pour 2014, il nous informe sur l'évolution de la réglementation Européenne et sur la réduction du format de l'état. L'état doit optimiser ses tâches et procéder



M Hupays DSAC Centre est

faire il doit s'appuyer sur des fédérations solides, fortes et bien structurées. Mr Hupay rappelle l'aspect environnemental qui devient fondamental et sur le fait que nous sommes en année électorale.

- Mr MEREUSE, président la FFPLUM, insiste sur le « *se gérer nous même* » ; les pilotes sont responsables et montent des structures dédiés. Ils veulent toujours être présents en europe pour rester dans l'annexe 2. Responsabilité individuelle avant tout !
24% des membres AFPM pratiquent l'ULM, Mr Mereuse remet une aide de 2600€ pour l'entretien des pistes.
- Louis COLLARDEAU du comité régional Rhône-Alpes ULM remet une aide de 800€

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

Le Président

Le Secrétaire

Noël Genet

Eric FIX



M Collardeau de la FFPLUM

au toilettage des réglementations, pour ce



Vaine Vanoise

Il n'y a pas qu'en aviation
Que les règles idiotes assassinent
Et que leurs auteurs se débinent
Quand empire la situation'

On vient d'interdire aux camions
D'aller livrer leur cargaison
De nourriture et de boissons
Aux alpages ouverts en saison.

Loi de montagne nous dit-on,
Pour stopper la circulation
De ce fourgon à provisions
Dans ce parc remis en question.

Refuge désormais vidé
De ses vivres et de ses clients
Alors que partout l'on entend
Dénoncer l'imbécillité.

Cette coupable décision
Me rappelle l'aberration
Des règles de survol avion
Sur les parcs à leur création.

Mais rien n'y fait : aux décisions
Prises un jour par faute ou erreur
On a beau hurler nos clameurs
Ils s'en tiennent à leurs positions.

Le monde entier sait d'évidence
Que les mille mètres de hauteur
Imposés à nos aviateurs
Ne sont dûs qu'à une ignorance.

Une secrétaire ayant traduit
Les mille pieds des États-Unis
En mille mètres exigés ici
Pour le survol des Paradis.

Et ça fait deux générations
Que nos tuteurs et leurs instances
Reconnaissent cette inadvertance
Devenue réglementation.

Sans que pour autant ils ne changent
Cette situation étrange
Qui a consacré un mélange
En obligation qui dérange.

Une autre fausse traduction
Sème le trouble en aviation,
Faisant de la simulation
Une impossible obligation.

Inconscience propre aux Français
Dans leur traduction de l'anglais,
Méprisant ses fâcheux effets
Sur tous ceux qui n'en peuvent mais.

Ils ne veulent pas revenir
Par peur, disent-ils, du tribunal
Sur leur faute qui met à mal
Les pauvres de nous sans avenir.

Mais à choisir de s'obstiner
Dans l'erreur à persévérer,
En fait de justice redoutée,
C'est eux qui vont s'y retrouver.

Gérard David
- Président du Groupement français de l'Hélicoptère (CFH), président
d'honneur de l'aéro-club de Méribel, consultant
aéronautique'

**Le président de Méribel en charge,
avec son club et son équipe, de l'or-
ganisation du rassemblement inter-
national de l'AFPM 2014**





Son ami trop tôt disparu Michel Tabrizian.



Dans les Pyrénées Avec A Mathon



A Méribel



Tous médaillés, et biens méritants.



Avec son fidèle secrétaire Robert Barrier.



Marcel Collot.

Premières traces...

20 mars 2014 :

Une semaine de vacances se profilant à l'horizon, nous décidons de baser notre Jodel D113, F-PRBX, à Challes pour explorer le massif du Mont Blanc.

27 mars : BX a les ailes qui le démangent ! La météo n'a pas été des nôtres et c'est sur la pointe des skis que nous décollons ce matin direction le St Sorlin d'abord.

Il faut dire que c'est mon premier vol vers les glaciers alpins et Jean a à cœur de faire les choses « dans l'ordre ».

Nous voilà donc en route pour atteindre ce majestueux glacier « école » qu'est le St So.

Il est midi mais nous sommes seuls face au glacier vierge de toute trace et nous nous réjouissons à l'idée de goûter la neige.

Après la reconnaissance, c'est ce que j'appelle le grand « plongeon ». Car même si la neige a l'air bonne, et que nous savons qu'elle est tombée il y a maintenant deux jours, il reste toujours une part d'inconnu...

« BX, finale grand axe au St So.... » et BX effleure du bout des patins d'abord puis s'enfonce pleinement ensuite dans une neige douce et profonde.

Sensation indescriptible que celle de glisser en volant. Ou plutôt de voler en glissant !

Forts de ces quelques atterros, nous voilà partis direction le Mont Blanc.

Rien n'est gagné, les nuages sont joueurs et jusqu'au bout, on se demande si le Talèfre va accepter de nous ouvrir ses portes.

13h45 : Sous un voile blanc qui ne semble pas vouloir l'envahir complètement, le glacier se laisse enfin deviner.

Quelques traces, peu visibles, datant sans doute de la veille ; nous identifions la difficulté tout de suite : avec ce ciel voilé, impossible d'estimer correctement sa hauteur par rapport au sol. Mais aujourd'hui, les dieux des glaciers sont avec nous, et les indispensables rayons de soleil qui nous faisait défaut viennent éclairer toute la zone d'atterrissage, rendant l'arrondi possible. Ca va être bon...

Autre paramètre de reconnaissance important pour nous : la rejointe à pied du refuge du Couvercle. Passage bas pour mieux apprécier le relief et le dénivelé. Décision : c'est faisable. A l'aventure !

Et si je parlais de plongeon tout à l'heure, ce coup-là, c'est une impression de Saut de l'Ange pour moi qui ne suis pas habituée à ces dimensions.

C'est sans encombre que nous effectuons notre 1ère trace sur le Talèfre. Redécollage dans la foulée pour bien « marquer » nos tra-





brassage à haute altitude, BX vrombit. Ouf, il ne nous a pas laissé tomber !

Petit coucou à nos amis d'une nuit qui sont déjà hauts en route vers la Pointe Isabelle et BX s'élance, nos yeux pleins de rêves et ses ailes encore engourdies vers de nouvelles aventures !



ces, et damer la neige. Ca colle ! 2ème posé en visant l'entrée de nos traces. Cette fois nous nous arrêtons.

Et c'est au sommet du Talèfre, à 2800m, que nous parquons notre BX (cf. photo). Même pas peur !

Commence alors la suite de notre aventure, non plus en vol à skis mais en raquettes. La nav' pour atteindre le refuge non gardé du Couvercle est prête. On le voit, il est juste là, proche à le toucher. Mais dans ces éléments démesurément grands, « juste » peut se révéler piégeant.

2h30 plus tard, nous y sommes. Nous ? Oui, car si nous pensions être deux, nous sommes en fait onze ce soir à partager saucisson (ou soupe lyophilisée pour les vrais !) dans ce refuge digne d'un décor de Frison Roche. A la lumière des bougies, notre périple intrigue et les randonneurs nous posent des tas de questions auxquelles nous nous faisons une joie de répondre. Rapidement cependant, la fatigue aidant, les bougies s'éteignent alors même que les étoiles se lèvent. Quel ciel !

La glace craque... Et sous ce superbe firmament étoilé, on pense à notre BX, qui ne doit pas être très rassuré au fond de son glacier ! Les réveils sonnent en cascade à 3, 4, 5 et 6h du matin. 6h pour nous les « rigolos » de l'étape, ceux qui sont venus en avion.

Lever du soleil sur le Mont Blanc. Mes petits yeux s'écrouillent un peu plus chaque minute devant ces somptueux paysages.

Retour à l'avion. Il est tellement petit vu du refuge qu'on pourrait en oublier que sans lui, nous sommes livrés à nous-mêmes dans un milieu hostile, loin de tout. Après l'étape (sportive !) pelletage et





mais la TWR de « l'incident »

La gendarmerie des transports aériens, la GTA de St Geoirs ayant été prévenue, elle s'est déplacée en hélicoptère le jour même pour faire un constat.

Il fallait rapidement sortir l'avion de ce glacier avant que le vent ne se lève, souvent violent à cette altitude sinon il serait détruit, et disséminé.

Des pilotes sont venus me prêter main-forte pour pouvoir dès le lendemain, remettre l'avion dans sa position habituelle. La solidarité des gens de la montagne n'est

Atterrissages sur glaciers.

Mésaventure sans trop de conséquences et conseil de discipline.

En mars 1991, j'ai fait quelques atterrissages sur le glacier de St Sorlin.

Ensuite, je me suis dirigé vers la partie à droite où j'ai fait un atterrissage juste sous le pic de l'étendard. J'étais seul à bord comme souvent.

En décollant, je suis passé sur une crevasse que je n'avais repérée, ni en faisant la reconnaissance, ni en me posant. C'était une petite crevasse comme une marche d'escalier faisant une différence de hauteur d'environ 30 cm. Les skis se sont bloqués dedans et l'avion a basculé sur le dos.

J'ai dû casser la verrière pour sortir, je n'avais aucune blessure.

J'ai pu constater que l'avion avait fait une glissade sur le dos sur plus de 30 mètres.

Les dégâts se résument à, outre la verrière, 2 skis cassés et une charnière de dérive légèrement faussée.

L'hélice n'avait aucun dommage.

Comme on n'est jamais vraiment seul en montagne, un avion est venu me secourir, à 12h15 j'étais au Versoud où j'infor-



pas un vain mot : se sont déplacé entre autres: Fernand Dupeyret (Duduch), Robert Laplace, Roland Roc, C. Hoyau,



Robert Coissieux, Henri Giraud, etc. Plus de 8 personnes. La liste n'est pas exhaustive.

ces n'aient pu intervenir.

« Classé sans suite pour l'intéressé »

Henri Giraud m'a apporté une paire de skis que j'avais en double, le moteur décapoté, la cabine nettoyée. Moteur tournant, toutes les vérifications ont été effectuées. La gouverne de direction a été inspectée de près. Quant à la verrière, je m'en suis passé en m'équipant d'un passe-montagne.

Notification en date du 17 février 1992. (11 mois plus tard)
Armand Comparet pilote montagne AFPM

Récit recueilli par jpe/ webmaster afpm.fr

A 15h00 j'ai décollé l'appareil sans aucun problème et me suis reposé immédiatement au col des Quirilies, 200 mètres plus bas. Nouveau contrôle et j'ai redécollé pour le Versoud où je me suis posé vers 15h30.

Apparemment, j'avais fait les choses en règle puisque la GTA était venue sur place, c'était sans compter sur le zèle du commandant d'aérodrome, monsieur Rault, qui a demandé une expertise de l'avion, laquelle a été faite par l'ARPA, l'ancien atelier aéronautique du Versoud, expertise transmise à la DGAC indiquant que l'avion avait des dégâts estimés à plus de 30%.

Cela m'a valu une convocation au "conseil de discipline des navigateurs non professionnels de l'aéronautique civile" siégeant à Aix-en-Provence sous le motif suivant :

« Le 11 mars 1991, décollage du glacier de St Sorlin sans autorisation, suite à un accident, avec un avion inapte au vol »

Entretemps, j'ai fait expertiser ma machine par le Bureau Véritas qui lui, n'a constaté que 7% de dégâts.

En outre, j'ai eu le témoignage des pilotes venus m'aider, qui en leur qualité de constructeurs amateurs, ont pu certifier que la remise en état avait bien été faite sur place, en bonne et due forme pour permettre un retour en vol en toute sécurité.

Au vu de ces derniers rapports, le conseil de discipline (dans sa grande sagesse) a conclu que j'avais bien respecté les règles en avisant la TWR qui elle-même a avisé la GTA et en faisant les réparations ad hoc, les dégâts pouvant être considérés comme mineurs pour entreprendre un vol après réparation provisoire.

Le conseil convient de mettre en évidence la difficulté pour les agents de l'Aviation Civile chargés de conduire l'enquête de première information de respecter le terme de l'instruction N° 300 IGAC/SA du 3.6.57 lorsque l'accident se produit en montagne sur un site accessible par des moyens aériens faute de disposer des titres et qualifications nécessaires mais également des moyens. L'appareil est resté sur le site durant 27 heures sans que ces servi-



TEXTE D'ELISABETH DUMAS NOUVELLEMENT
PROMUE AU SEIN DU BUREAU DE L'AFPM

**DANS « VOL EN MONTAGNE » :
IL Y A LE MOT « VOL » ET IL Y
A LE MOT « MONTAGNE »**

Tout d'abord, la montagne;

-Je suis née au pied des Pyrénées à PAU. Du petit village de SENDETS dans la plaine de PAU, j'avais une vue magnifique sur les montagnes quand la météo le permettait. Mon père a pratiqué la montagne pendant toute sa vie. Quand je n'étais encore qu'une petite fille il m'amenait avec lui lors de sorties dominicales. C'est certainement là que m'est venue l'idée d'être pour toujours près du relief et non de la platitude des plaines. Cette passion de la Montagne a amené mon père à parcourir le monde pour gravir des sommets avec ses amis alpinistes. Aujourd'hui, à l'âge de 86 ans, il effectue encore des sorties dans les Pyrénées avec ses amis « montagnards pour toujours ».

-J'ai donc pratiqué la montagne pendant toute mon enfance. Selon la saison, j'étais tous les week-end en randonnée à pieds ou à ski. J'ai pu admirer la beauté des Pyrénées,



comme j'ai appris à me méfier de cet environnement qui peut être très changeant et parfois hostile.

Puis est venue la passion du vol ;

-Mon grand père a été mécanicien navigant dans l'armée de l'air, à UTA, puis à la SNECMA (constructeur de moteurs d'avions). Alors que je n'étais qu'une enfant, il me racontait toutes les campagnes qu'il avait vécues et toutes les panes auxquelles il avait du faire face. J'étais subjuguée par toutes ses expériences et je dois avouer aujourd'hui que j'aurais bien aimé vivre à l'époque des pionniers de l'aéronautique.

-J'ai effectué mon premier vol alors que j'avais 11 ans. Par une journée magnifique j'ai survolé les Pyrénées dans le secteur du pic du midi de Bigorre. Après cette expérience, je me suis promis de devenir pilote pour pouvoir retrouver les mêmes sensations en étant seule aux commandes. Le pilotage d'un avion me paraissait très difficile. Le vol me fascinait, me semblait magique et incompréhensible. Alors, je me suis mis dans la tête de comprendre le vol des avions. Après des études scientifiques, j'ai choisi de devenir ingénieur en aéronautique.

-Mes objectifs étaient les suivants :

Etre près des avions

Comprendre « comment ils volent ».

-Une fois mon diplôme d'ingénieur en poche, j'ai été embauchée par les Essais en vol de la société DASSAULT AVIATION. Après avoir participé à l'analyse des vols d'essais civils et militaires, je suis devenue ingénieur d'essais à Istres. Mon métier consistait à organiser et à suivre en temps réel les vols d'essais : ouvertures de domaine de vol, analyse du fonctionnement des systèmes,.... C'est à cette époque que j'ai rencontré mon mari Jean-Louis DUMAS qui était Pilote d'Essais sur les avions dont j'avais la responsabilité FALCON 2000 et FALCON 900EX. J'étais proche des avions « au sol », mais pas encore proche des avions « en vol ». Après avoir mis au monde 2



enfants qui pilotent aujourd'hui, j'ai décidé de devenir moi-même pilote. J'ai commencé à voler en l'an 2000, formée par mon mari Jean-Louis qui était instructeur depuis quelques années.

-Jean-Louis a effectué sa formation de pilote de montagne à MEGÈVE en Juillet 2001. Pendant les dix jours de sa formation, j'étais en place arrière pour tous les vols. Tous les terrains des Alpes du nord ont été pratiqués par des météo variables. Cette expérience m'a été très utile. En effet, on apprend beaucoup en regardant les pilotes pendant leur phase d'apprentissage. Cela m'a permis de comprendre le vol en montagne avant de débiter ma propre forma-

tion.

-A partir du moment où j'ai été brevetée PPL en 2003, j'ai volé avec Jean-Louis à Megève pendant nos 15 jours de vacances d'été. Compte tenu du faible nombre de vols effectués, mes progrès étaient lents. J'étais tout de même « lâchée » sur l'altiport de Megève.

-En 2010 :

Je suis devenue instructeur (FI),

Jean-Louis est devenu instructeur montagne et je suis devenue sa première élève dans cette discipline,

Nous avons acheté un MOUSQUETAIRE. F GRKP (N°194), J'ai accéléré ma formation en utilisant notre avion.

- Au début, les vols s'effectuaient uniquement le matin pour avoir une atmosphère calme. Puis l'après midi pour avoir plus de turbulence et décider si l'atterrissage était possible. Certaines sorties se sont donc limitées à n'effectuer qu'une reconnaissance.

-Avec l'augmentation de ma cadence de vol en plaine comme en montagne, ma précision de pilotage et ma réactivité se sont accrues.

La formation montagne m'a appris à:

Piloter de façon précise

Réagir vite pour appliquer une correction. Ce qui peut être toléré en plaine ne l'est pas forcément en montagne



Anticiper
Etre humble

Que chaque altisurface est unique, Aucun vol n'est semblable au précédent. Aujourd'hui, nous programmons d'aller à Faucon et à Super Dévoluy. Les nuages nous empêchent de voir la piste sur les deux altisurfaces. Alors, nous enregistrons dans un coin de notre tête des images de montagnes à moitié éclairées par le soleil, à

Etre patiente : ma formation m'a parfois semblée bien longue
Etre extrêmement prudent

-Trois ans après le début de ma formation, je suis devenue « pilote de montagne ». J'ai passé mon test avec notre président Noël GENET avec qui j'ai fait connaissance le jour du test. Le jour où nous sommes retrouvés à Saint-Auban, le temps était idéal. Nous sommes allés sur trois terrains que je ne connaissais pas encore : Cipières, Valberg et Isola 2000.

-En côtoyant Noël ce jour là, j'ai compris :
Sa passion pour le vol en montagne
Que les altisurfaces demandaient un entretien important
Qu'obtenir l'autorisation des propriétaires d'une altisurface privée était primordial avant tout vol
Qu'une altisurface privée ne pouvait pas être utilisée en instruction
Que l'écologie oblige à des négociations parfois difficiles

-Cette qualification montagne a été pour moi la reconnaissance de mes nouvelles capacités de pilote.

-Mais c'est bien plus que cela que cette qualification apporte :



La satisfaction d'être là « en haut » des montagnes au dessus de tous les tracasseries de la vie urbaine et des problèmes divers : on oublie « tout » et on se remplit les yeux... pour en faire de merveilleux souvenirs

Le spectacle des montagnes si belles et si changeantes
Pouvoir voler près de tous ces pics, crêtes, forêts, quand l'atmosphère le permet

Admirer les vautours, ces experts du vol, que l'on peut approcher, et suivre respectueusement et très souvent de façon éphémère tant ils sont capables de plonger rapidement vers le sol,

Admirer les troupeaux de chamois qui courent y compris là où la pente est raide et couverte de cailloux,

Les arrêts en haut des altisurfaces et des altiports,

Le pique nique ou le café que l'on prend le temps de boire, en



laissant errer son regard sur l'horizon,

La rencontre des amis montagnards. Ceux qui sont là depuis toujours et qui partagent la même passion

Et bien plus encore.....-C'est donc pour moi le début d'une nouvelle aventure.

J'aimerais bien un jour pouvoir faire partager mon expérience en devenant instructeur montagne. Comme il a été dit au début de cet article, dans vol en montagne, il y a :

Vol, et Montagne C'est bien ces deux notions qu'il faut faire passer aux futurs pilotes de montagne :

Voler comme un choucas

Aimer la montagne pour tout ce qu'elle nous apporte de « beau » et « d'unique ».



Ancien président de l'AC de St Jean en Royans, Pierre Yves Gérard nous a quitté début mars. Aux obsèques, sur le parvis de l'église, la vie a repris avec les musiciens de sa famille et le survol de son avion et de la patrouille de ses amis du Versoud.



Nous apprenons avec beaucoup de tristesse le décès accidentel de Anne Lecorché après le décollage de Bucey-les-Gy avec son Jodel D-113, le 6 avril. Nous pensons aussi à la famille de Pascal Coillot contrôleur à la tour de Dôle.

Batterie Lithium = Soyons vigilants

A l'ère des nouvelles technologies et des besoins incessants de communiquer (film, photo, téléphonie,...) nous sommes devenus dépendants des batteries pour un mode de vie de plus en plus mobile. Aujourd'hui, ces accus contiennent plus de puissance que jamais, ce qui rend leur multiplication croissante dans des appareils toujours plus gourmands d'énergie. Une puissance accrue, une miniaturisation et le confinement de ces piles mènent inéluctablement à une augmentation des risques et à la nécessité de les connaître pour mieux les gérer.

La fiabilité des batteries ne dépend pas des seuls matériaux qui les composent, mais des moyens mis en œuvre pour les sécuriser. Contenant quatre fois plus d'énergie que des batteries au plomb, les accus lithium sont sujets à des réactions incontrôlables. Bien que très rare dans nos avions, ce phénomène semble s'amplifier avec la multiplication des appareils emportés (Smart phone, Camera Go-pro, GPS, tablette tactile,...)

Les batteries au lithium supportent mal certaines conditions de transport ou de manipulation et sont susceptibles de générer un emballement thermique aux effets désastreux. Des conditions inhabituelles et ou abusives d'utilisation (Surcharge, court-circuit, exposition à la chaleur, écrasement,...) peuvent provoquer des augmentations brutales de température pouvant conduire à des feux, des brûlures, des explosions et ou certains dégagements d'émanations toxiques.

Ces emballements thermiques provoqués par des utilisations abusives d'origine thermique, électrique ou mécanique (écrasement) pourraient être évités par la mise en œuvre de règles simples comme une veille accrue lors de la mise en charge des appareils, le respect du temps de charge et du transport de ces derniers. (Stocké à l'abri des écrasements, des sources de chaleur comme le rayonnement solaire derrière un pare-brise d'avion...)

Malgré une vigilance accrue, une utilisation raisonnable et raisonnée, cela n'exclut pas d'être confronté à un événement de ce genre. L'efficacité de l'eau a été démontrée comme moyen d'extinction pour les feux de batteries lithium. Aussi atypique que puisse être cette méthode (électronique + eau : mauvaise combinaison), cela reste le meilleur moyen de lutte connu. L'utilisation d'extincteur type halon (généralement à bord des avions de ligne) est également un moyen de lutte ; il a cependant été mis en lumière



qu'une reprise spontanée pouvait se produire avec ce type d'agent extincteur.

Evidemment il paraît difficile de mettre en œuvre ces méthodes de lutte à bord d'avions légers. L'effet de surprise nous inciterait plus volontiers à ouvrir la verrière pour se débarrasser de l'objet incriminé, mais ne négligeons pas les conséquences que cela

pourrait avoir sur l'environnement...ou sur un tiers.

En conclusion, pour continuer à profiter pleinement des bons côtés de ces batteries lithium, gardons à l'esprit que la meilleure des préventions reste la vigilance et la communication entre nous tous,

Conclusion & Recommandations

Eviter des conditions d'utilisation inhabituelles et abusives (surcharge, exposition à la chaleur, écrasement).

Plonger immédiatement la batterie dans de l'eau pour stopper l'emballement thermique.

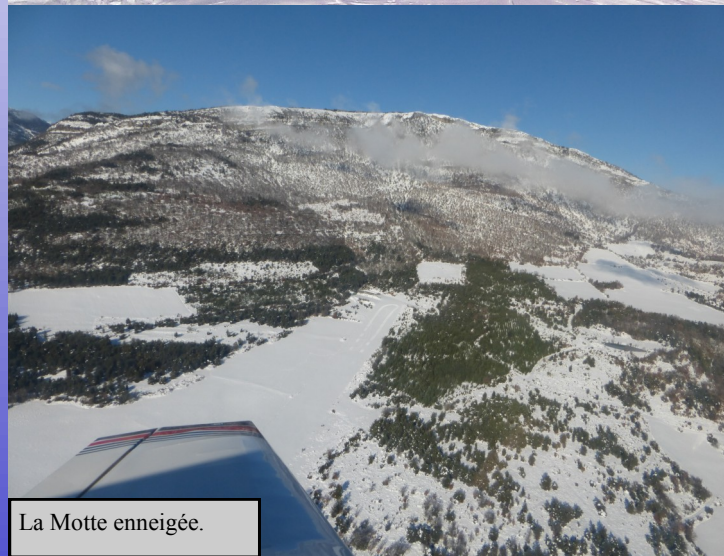
Continuer à surveiller une batterie qui a été confrontée à un échauffement, car un nouveau départ de feu est possible.

Sensibiliser les autres utilisateurs aux menaces potentielles de ces batteries, particulièrement lors des mises en charge et du transport.

Pierre-Alexandre Damy

Pas facile d'apprendre aux pilotes de montagne à traverser dans les clous.





La Motte enneigée.



Et Faucon

Le bulletin : gerard.ferrier@free.fr
 Impression : info@imp-nouvelle-sisteron.com