



PILOTES de MONTAGNE

Bulletin N° 89 février 2015 Association Française des pilotes de montagne



Le Mot du Président

Le Mot du Président



Assemblée générale studieuse et conviviale, notre AG s'est tenue le 17/01/2015 à Saint Geoires en présence de 125 membres, représentant la majorité des clubs Alpins, auparavant 110 pilotes à Sisteron à l'AG des Alpes du Sud, et 60 à celle des Pyrénées. C'est un beau témoignage de sympathie et d'intérêt porté à notre association.

2014, une année dynamique pour l'AFPM

L'EASA prend conscience de la spécificité de l'aviation légère d'où le report de la mise en place de la réglementation en 2018, avec une volonté d'assouplissement et d'adaptation de celle-ci.

Les discussions avec la DGAC portent sur la mise en place d'un arrêté et décret concernant les atterrissages d'avions hors aérodromes.

Des discussions avec la FFA et la DGAC pour proposer un manex formation montagne qui serait un guide pour tous les clubs.

Simplifier, donner du bon sens est notre fil conducteur dans ce monde toujours plus règlementé, réglementation qui n'a pas prouvé d'ailleurs son efficacité en matière de sécurité. Cette lourdeur affecte considérablement la tâche des bénévoles dans nos petites associations.

Bon cru pour les rassemblements, un seul a été annulé pour mauvaise météo (Dévoluy).

Le rassemblement International de la Pentecôte à Méribel, 65 avions présents ont participé à la coupe Geiger une vraie réussite.

Bonne année pour la dépose de dossiers, 5 déposés, 3 refusés, 2 pistes ouvertes, une dans les Pyrénées, une dans le Dauphiné Sud, tout cela à force d'énergie.

Le point noir, les accidents, un record, un brillant exposé du BEA en la personne de Monsieur Alain Agneseti, nous a sensibilisés à cet état de fait lors de notre assemblée.

SECURITE.

La culture de la sécurité devrait être au premier plan dans la structure associative, mais l'est elle vraiment ?

Les considérations ECONOMIQUES et FINANCIERES essentielles pour la prospérité et la survie à court terme d'un club montagne sont de nature à détourner l'esprit des dirigeants et principaux acteurs des problèmes sécuritaires.

Dans une réunion de bureau quelle est la part sécurité réservée à l'ordre du jour ?

Y a-t-il dans un bureau un membre explicitement désigné pour la sécurité montagne ?

Les questions de sécurité sont elles réellement ancrées chez les dirigeants, les instructeurs et les autres membres piliers de l'association ?

Pour mémoire, 17 accidents en 2014 cela doit nous interpeller.

Les instructeurs constituent les principaux maillons de la « chaîne sécurité des vols », ils sont les seuls à pouvoir apprécier en vol les compétences des pilotes, de tous les pilotes, élèves et brevetés.

L'action des instructeurs est déterminante pour l'amélioration et la sécurité des vols, ils doivent être des conseillers, des aides disponibles également pour les dirigeants des clubs et aussi et surtout ils doivent donner le bon exemple.

Je vous remercie pour votre écoute et vous souhaite de bons vols en 2015.

N. Genet





LE PROGRAMME PREVISIONNEL 2015

7 mars	Super Devoluy			04 92 62 60 75	N. GENET
23-24-25 mai	Rassemblement International AFPM + EMP			BEX (CH)	
30 mai	St Jean en Royans (26)		Aéro-club (R)	04 75 48 62 27	B. TALY
27 juin	Cipières (06)	Rass G Trier	AA ULM	Pierre Jacomet	06 64 90 40 09, 06 03 32 01 14
4 et 5 juillet	Corlier	Rass RSA	Aéro club	06 80 14 44 15	B LACROIX
4 juillet	Pérors		AC Egletons	06 82 40 36 25	Christophe PETIT
14 juillet	Aspres		ASVM	04 92 62 60 75	N GENET
8 août	Langogne		Aéro-club(R)	06 86 98 14 81	Urbain DELMAS
15 août	Banon		ASVM (R)	04 92 62 60 75	N GENET
12 septembre	Valberg (06)		ASVM	04 92 62 60 75	N GENET
19 septembre	Sollières-Sardières		MTB	06 64 93 80 74	R TURBIL
26 septembre	Montmeilleur		Privé (R)	04 92 62 60 75	N GENET



Pendant de nombreuses années, notre ami Gérard Ferrier s'est occupé avec dévouement et souvent avec humour du bulletin. Un grand merci, Gérard!

Le bulletin : alera@club-internet.fr
Impression : info@imp-nouvelle-sisteron.com





Compte-rendu de l'Assemblée générale de l'AFPM du 17 janvier 2015 à Grenoble Saint-Geoirs

Rapport moral Noël GENET

Le Président Noël GENET ouvre la 42^{ème} 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 GRARE président du CRA 22, représentant le président de la FFA
- à Monsieur MEREUSE, président la FFPLUM
- à Monsieur COLLARDEAU du CRA ULM Rhône-Alpes
- à Monsieur AGNESETTI du BEA Lyon
- à Monsieur PENOT ancien président de la FFA
- à Mr URLACHER d'Info-Pilote

Excusés Madame la présidente de l'EMP, Mrs Collot et Piccioli



Mr Aboulin souhaite la bienvenue et présente ses vœux à l'assemblée.

Noël Genet rend hommage à Mme Hilda GEIGER récemment décédée; remercie le conseil d'administration pour son travail et tous les volontaires qui ont participé à l'organisation des divers rassemblements.

Les rassemblements se sont bien déroulés en particulier le rassemblement européen de la Pente-côte à Méribel où 65 machines s'étaient déplacées. Merci à l'aéro-club pour cette organisation.



Le travail sur la nouvelle réglementation avance, nous travaillons sur le dossier entre autre avec Mrs François Lagarde, Xavier Barral et Pierre Podeur. L'arrêté concernant les atterrissages hors aérodrome est toujours en cours d'élaboration, nous suivons le dossier en collaboration avec la FFPLUM.

Nos effectifs sont de 720 cotisants le jour de l'assemblée générale, l'EMP compte 1180 membres. Le renouvellement est de 96 nouveaux inscrits soit un turn over d'environ 14 %. Le nombre de pratiquant uniquement ULM est difficile à établir, l'activité ULM dans les Alpes du sud est de 50 %, lors des rassemblements la participation ULM est de 70 % et de 50 % lors des journées de travaux.

3 réunions du CA ont eu lieu en 2014, 2 membres nouveaux membres ont été cooptés en remplacement de 2 membres démissionnaires.

Plusieurs journées de travaux ont permis de maintenir et d'améliorer nos altisurfaces. 2 créations ont abouties et l'AFPM a participé aux AG de la FFA et de ULM-PACA.

Le Pôle National Vol Montagne progresse tous les ans.

Parmi les dépenses de l'année, 10 000€ sont consacrés aux altisurfaces et à l'achat de 30 manches à air.

Un rappel est fait sur l'utilisation du groupe Yahoo, celui-ci doit être exclusivement dédié à notre activité vol montagne et en aucun cas à la diffusion d'opinions personnelles et politiques.

Les problèmes de nuisances doivent être considérés avec beaucoup d'attention, il en va de la pérennité de notre activité.

Le bilan des accidents de l'année est catastrophique, 17 accidents dont 13 sur neige; 12 de ces accidents ont eu lieu avec un instructeur à bord. Les conditions météo de l'hiver dernier n'expliquent pas tout, le comportement des pilotes est aussi largement impliqué. 6 accidents ULM ont été déclarés.

Bilan 2014 *Eric FIX*



De nombreux déplacements ont été effectués par le président pour les recherches de nouvelles créations ; 14 rassemblements + 4 APPM ont été organisés au cours de la saison.

Travaux:

Dévoluy : 2 grosses journées de travail dont une à plus de 20 participants

Clamensane : l'équipe de Gap sous l'impulsion de Paul Prudent entretient régulièrement la piste

Banon: 2 journées de travaux ont permis d'améliorer considérablement les pistes, une troisième piste est en projet. Un repas a été offert par l'AFPM aux participants.

Isola 2000 : Francis Jonsson et une équipe Cannoise s'occupent du site

Cipières : le club local ULM Azur assure l'entretien de l'altisurface

Col de Bacchus : Bruno Taly entouré de 3 autres personnes est en charge du terrain

Langogne, Mt Gerbier et ND des Neiges ont été entretenus par G. Goddot

Croix Rosier : G. Ferrier s'est chargé de la piste

Dossiers Altisurfaces:

Les dossiers en cours du Glacier du Sablat, des Deux Alpes et des Verdures ont été refusés par la préfecture de l'Isère.

Seule l'ouverture du Col de Bacchus a abouti en 2014.

Le Gerbier de Jonc est fermé depuis la fin 2014 conséquence de la vente du site par son propriétaire, une piste de remplacement est à l'étude au-dessus de l'ancien site.

Des problèmes de nuisances sont apparus avec un riverain de l'Escoulin, nous avons limité le nombre de tour de piste consécutif à un seul.

Une association écologique a organisé une manifestation contre le bruit sur le glacier du Géant.

Le parc des Baronnies est créé et devra être pris en considération.

Nous rappelons que le respect des consignes de limitation des nuisances sont à respecter impérativement pour la pérennité de notre activité.

Projets:

Un dossier est en cours avec de bonnes chances d'aboutir dans les monts du Beaujolais à St Cyr le Chateau (5km de la Croix Rosier), piste 400m/20 %, un

chalet est à disposition et un restaurant est à 100M. Le propriétaire financerait 15 000' euros de travaux.

Dans les Alpes du sud 3 projets sont en cours :

Barcelonnette, une piste roue/neige

Beuil (Est Valberg) un bon contact avec le maire de la commune pourrait aboutir à une piste roue/neige

2 projets dans le secteur de Saint Auban sur Durance à Sigons et l'Epine (400m/ 17%) pourraient aboutir.

Banon, une troisième piste uniquement pour l'atterrissage sera disponible en fin de saison

Changement de responsables au sein du CA:

Le fichier est pris en charge par Elisabeth DUMAS en remplacement d'Alain BONDON, les fiches terrains par Benoit FOUSSARD en remplacement de Pierre BON et la Réglementation par Eric DARMANIN et Annette LERA qui seconderont le président.

Le bulletin est repris par Annette LERA qui succède à Gérard FERRIER

Nous cherchons un volontaire pour la boutique

Bourse jeune:

La bourse AFPM destiné à récompenser le plus jeune qualifié montagne de l'année est attribuée à Benjamin COURTIAL de Challes-les-Eaux.



APPM

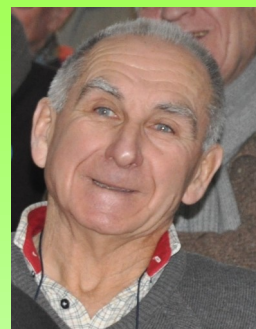
Daniel SERRES

Nombre d'adhérents:

Le nombre d'adhérents est en légère augmentation (+ 100), et davantage de membres sont actifs (+ 60). Toujours quelques récalcitrants pour prendre la cotisation nationale !

Activité - formation:

Les nouvelles sections montagne qui ont une activité de formation se pérennisent : Perpignan, Ste Léocadie, Luchon, Peyragude air club, Castelnau-Magnoac, Aire/ Adour et Dax.



La section « Avion » de l'APPM assure toujours la majorité de la formation pyrénéenne; elle est la référence pour les autorités de tutelle.

Un nouvel instructeur montagne : Didier GAZEAU. Après le stage théorique organisé par Paul PRUDENT pour les instructeurs ULM, j'ai commencé à dispenser la formation pratique. A ce jour, un seul IULM est labellisé.

Altisurfaces :

Réhabilitation de HAUTACAM (neige + roues). Deux nouveaux dossiers d'altisurfaces sont en préparation: dans les Hautes Pyrénées et dans les Pyrénées atlantiques.

La mise au standard des fiches manquantes de certaines altisurfaces est en cours de finition

Entretien et travaux des altisurfaces:

C'est la partie qui demande dans nos montagnes, le plus d'énergie et de moyens humains. L'ensemble du massif est depuis 2 années, sectorisé :

Pyrénées Orientales,
Ariège,
Haute-Garonne,
Hautes-Pyrénées

Projets 2015 :

- Réhabilitation de 3 altisurfaces dans les PO (Clot de Légua, Roc d'Aude et Pic de Mortier) et de 1 dans les HP (Cabaliros).
- Constitution de 2 nouveaux dossiers de création : en Ariège et dans les Pyrénées Atlantiques.
- Développement de journées d'initiation au vol montagne (sensibilisation au vol dans le relief), au sein de l'aéro-club de Luchon.
- Poursuite des relations avec les espagnols, défense de l'espace aérien (parc national, LPO....)

Réglementation Noël GENET

L'AFPM travaille, avec la FFA et la DGAC, à la rédaction d'un manex qui sera disponible pour tous les organismes désirant pratiquer le vol montagne, l'objectif est de pouvoir déposer les dossiers d'agrément pour l'été 2017 afin de laisser le temps à l'administration de répondre avant l'échéance du 7 mai 2018 fixée par l'EASA.

L'arrêté concernant l'atterrissage hors aérodrome des avions en région montagneuse progresse, nous nous opposons à l'obligation de la tenue d'un registre de passage, nous demandons que le nombre de mouvements soit porté de 200 à 400.

Les qualifications montagne française détenues par des pilotes étrangers sont valides jusqu'en 2018, elles seront converties avant l'échéance au même titre que les qualifications détenues par les pilotes français.

PNVM



La parole est donnée à Dominique Mereuze président la FFPLUM, il nous informe que sa fédération compte 15 000 adhérents soit le tiers des pilotes ULM en Europe.

Il réaffirme sa volonté de garder la réglementation actuelle basée sur le régime déclaratif rendant le pilote responsable.

Il remercie Daniel Serres pour les mises au point qu'il a faites sur les performances publiées des machines essayées.

Il incite les ulmistes à apprendre les spécificités du vol en montagne, non seulement les atterrissages mais aussi le vol en environnement montagneux (l'aérologie) ;

Il remet une contribution de 3000€ à l'AFPM.

Paul Prudent supervise l'activité du Pôle National de Vol Montagne qui travaille en commun avec la FFPLUM et l'AFPM.

En 3 ans 144 pilotes ont suivi un stage dont 43 en 2014, 21 instructeurs labellisés.

P. Prudent a accompli une mission technique à La Réunion au cours de laquelle 3 instructeurs ont été labellisés et 20 pilotes ont volé avec P. Prudent. Les participants venaient volontairement suivre un enseignement destiné à faire prendre conscience des spécificités du territoire.

Louis Collardeau du comité régional ULM Rhône Alpes remet un chèque de 800€ à l'AFPM, il remercie la DSAC CE pour les modifications apportées aux cartes VAC levant certaines restrictions aux ULM.



EMP



L'EMP recense 1180 pilotes montagne dont, outre les
720 Français :
150 Suisses
150 Italiens
50 Espagnols

Le prochain Rassemblement Européen se déroulera à
Bex en Suisse, celui de 2016 est prévu à Kempten.

Rapport financier Alain BONDON



La répartition géographique des adhérents se décom-
pose comme suit :

APPM	86
ASVM	222
Dauphiné	89
Ile de France	46
Massif Central	12
Rhône Loire	79
Savoie	85
Vosges Alsace	26
Europe	73

RECETTES		DEPENSES	
COTISATIONS	31 510	ALTISURFACES	15 542
Perques en 2014	28 460		
Perques pour 2015	9 450		
Perques en 2013	-6 400		
SUBVENTIONS & DONS	10 250	FRAIS ADMINISTRATIFS	15 258
BOUTIQUE (Ventes)	3 087	ASSURANCES	206
DIVERS	339	SUBVENTIONS	9 880
Repas A.G.	2 325	BOUTIQUE (Achats)	2 403
Chalet Super Dévoluy	329	MATERIELS	1 561
Divers	10	DIVERS	11 218
PRODUITS FINANCIERS	511	FRAIS FINANCIERS	353
DEFICIT 2014	8 399		
TOTAL RECETTES	45 697	TOTAL DEPENSES	56 421
BILAN SYNTHETIQUE AU 31.12.2014 (Estimation)			
Chalet de Super-Devoluy		60 000	
Dépôts bancaires		42 340	
Caisse		18	
Matériels divers		1 500	
TOTAL		103 858 €	

VOTES des RAPPORTS

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

Élections au Conseil d'Administration

Sortants:

Alain BONDON
Jean-Pierre EBRARD
Julien GRESSER

Cooptés:

Annette LERA
Eric DARMANIN

Postulant:

Antoine LEYENDECKER

A l'issue du dépouillement, sur 147 votants: A. Bondon
recueille 137 voix, J. Gresser 123, J.P. Ebrard 130, A.
Lera 140, E. Darmanin 112, A. Leyenberger 12.

A Leyenberger n'est pas élu.

BUREAU ENQUETE ANALYSE M. Alain AGNESETTI



Monsieur Alain Agnesetti de BEA de la DSAC Centre Est nous fait le bilan des événements intéressant le vol montagne dans la DSAC CE
57 événements dont 13 accidents «montagne» ont été reportés en 2014 répartis de la façon suivante :

Avions : 24 accidents et 12 incidents
ULM : 14 accidents et 2 incidents
Planeurs : 1 accident et 1 incident
Hélico : 1 accident et 1 incident
Ballons : 1 accident et 1 incident

13 Événements « Montagne » dont 12 en Avion (11 en instruction) et 1 en ULM

Événements Avion:

12 événements dont 7 à l'atterrissage, 3 au décollage, 2 en croisière
5 se sont produits sur des surfaces enneigées

Un point commun à la majorité des accidents

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...)

« 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. »

SECURITE

Face au nombre d'accidents montagne en instruction, Noël Genet indique que tous les pilotes impliqués étaient expérimentés et qu'il est capital de savoir renoncer.
Un instructeur doit maîtriser le vol.

Les pilotes inspecteurs de la DSAC CE avec l'AFPM travailleront à la mise en place d'un stage de remise à niveau au profit des FI montagne, ce stage serait basé sur le volonta-

riat mais fortement conseillé. Ces stages auraient lieu sur site et bénéficieraient d'une prise en charge FFA et AFPM.

Il est à noter que la validité de qualification FI Montagne n'est pas reprise par l'EASA !

Parole aux invités

Mr HUPAYS, directeur de la DSAC-CE, présente ses vœux pour 2015, il insiste sur le travail à faire en matière de sécurité notamment avec ses pilotes inspecteurs. Nous sommes une activité de niche qui ne présente pas d'intérêts particuliers pour le grand public.



Il nous incite à revoir avec l'EASA les points qui ne nous satisfont pas, il faut parler fort et pour cela arriver avec un bilan positif.

Il insiste sur l'amélioration des relations avec la Suisse pour défendre le vol montagne.

Concernant les nuisances, il nous conseille de faire du lobbying et du travail de fond auprès des élus et des riverains.

Il insiste sur l'amélioration des relations avec la Suisse pour défendre le vol montagne.

Concernant les nuisances, il nous conseille de faire du lobbying et du travail de fond auprès des élus et des riverains.

Jean Marie URLACHER du magazine Info Pilote nous fait une présentation sur l'activité de Philippe Sturm, pilote suisse proposant des formules de vols en Alaska.

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

Noël Genet

Eric FIX



Correspondance : AFPM –chez Mr Genet Noël- villa la Case, route de l'Escale - 04290 - Volonne

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



« A Monsieur le Président, au conseil d'administration, à tous les membres de l'AFPM. Un grand merci pour l'accueil que vous manifestez à la boutique, votre gentillesse, et les belles fleurs qui me touchent beaucoup. »

Josette Chaboud / La boutique



Bon, maintenant c'est l'heure de l'apéro...



...pour les pilotes, sans alcool, bien sûr!



Marcel Collot

"caréné", monoplace, mais que le treuil propulsera à 300 mètres de hauteur avec un premier vol solo le 21 juillet 1946 et un stage à Pont Saint-Vincent la même année: 3h34 de vol.

Octobre 1948, stage à la Montagne Noire, mais seulement 7 heures de vol à cause d'une météo déplorable suivi en 1949 d'un deuxième stage de deux mois dans ce même centre à l'issue duquel il est qualifié instructeur planeur par Monsieur Gourbeyre, le chef pilote, ce qui lui permettra à son retour d'être embauché à l'aéroclub de Grenoble. (Monsieur Gourbeyre sera plus tard chef du centre de Challes-les-Eaux jusqu'au début des années 70 où ont été formés des centaines d'instructeurs et de pilotes professionnels).

Marcel Collot est né le 29 juin 1927 à Grenoble.

Inscrit à l'aéroclub de Grenoble, faute d'avion réel, il construit des planeurs.

Fin de la guerre, l'État permet un nouveau démarrage de l'aviation légère par de généreuses dotations.

En 1946, après de longues heures de présence sur le terrain de Grenoble Eybens Marcel peut enfin s'installer dans un



planeur biplace C-800 que son instructeur, qui n'était pas instructeur, mais commerçant cassera avec lui au troisième vol de Marcel. Temps de vol total en doubles commandes: 8 minutes. Il faudra donc continuer l'instruction en solo sur une espèce de poutre appelée AVIA XI-A tracté par un treuil sur la longueur du terrain seulement et à quelques mètres du sol pas plus.

La suite de l'instruction se fera ensuite sur un "vrai" planeur



1953, stage instructeur avion à Saint-Yan puis en 1956 stage de pilote professionnel avion, breveté PP le 8 janvier 1957.

En avril 1955, pour l'inauguration d'un édifice, Henri Giraud lui dit d'aller se poser en planeur à Chamrousse. L'atterrissage se fit sans problème, mais le décollage, lancé par des

cordes et des sandows de 5 mètres accrochés en V au nez de l'avion ainsi qu'une corde de retenue à l'arrière qu'il fallait couper pour lancer le planeur, faillit bien tourner au drame. Si les essais avaient été concluants sur le terrain de Grenoble, à 2 500 m dans la neige, les préposés aux sandows chutant dans la neige ne sont pas parvenus à propulser suffisamment fort le planeur qui s'est mis en glissade dans la pente vers une arête rocheuse. Ce n'est que grâce à un effet de brise, heureusement souvent présent à cet endroit que Marcel Collot a pu décoller. Il s'agit là de son tout premier atterrissage/décollage en montagne.

1957 - 1990 les années SFA

1959, formation au pilotage en montagne des pilotes de l'ALAT qui vont voler en Algérie avec Serge Lizere, l'un des fondateurs de l'AFPM.

1969, remise de la médaille de l'aéronautique par monsieur Poirier, directeur du SFA.



1960, alors qu'AIR ALPES est créée, l'administration envoie deux pilotes du centre national de Challes-les-Eaux, Marcel et son collègue Delparte, en stage pour 15 jours à Sion en Suisse, chez Hermann Geiger.



Pour la recherche et l'homologation des zones d'atterrissage, le centre national est doté de deux Piper PA-18 Super Cub de 140 cv. et d'un Pilatus turbo de 340 cv.

Après la parution de la réglementation en 1963, les altisurfaces se multiplient.

Marcel Collot fera de nombreux essais pour définir une méthode de pilotage transmissible, dont des essais sur pentes accentuées comme celles du glacier de St Sorlin dont une des ses pentes sera dénommée « la bosse à Collot ».

Durant sa carrière au SFA, Marcel Collot a participé à l'homologation de 98 altiports et altisurfaces dans les Alpes, les Pyrénées, le Massif Central, les Vosges et même une altisurface dans l'île de la Réunion.

Le centre de Challes-les-Eaux est le seul habilité à délivrer les autorisations d'altisurfaces, Marcel Collot en assume la majeure partie.

En 1976, la compagnie SINAIR, créée par Jean-Claude

Sinour, ayant besoin d'un pilote contrôleur pour ses pilotes, il est détaché par le SFA pour les tests réguliers obligatoires en TPP (Transport Public de Passagers). C'est l'occasion de voler sur Beech King-Air 90 ou 200 et sur biréacteur Citation I (F-GKID).

De 1972 à 1977, ce fut une période d'essais nombreux et divers. AIR ALPES se développe et demande la possibilité d'effectuer la liaison Paris-Courchevel en VFR de nuit. La Direction Générale de l'Aviation Civile confie l'expérimentation du balisage des pistes au Centre d'Essais en Vol, le CEV. Des séries d'essais de balisage de nuit sont effectuées sur les altiports de Megève, l'Alpe d'Huez et Courchevel.

Le CEV n'ayant pas de spécialiste pour les atterrissages en montagne, Marcel Collot est détaché et mis à sa disposition.

Ces périodes d'essai seront l'occasion de vols sur des machines telles que Mirage III B avec passage du mur du son pour un vol "inoubliable" avec le commandant Drouin à Istres, ou le Bréguet 941, quadrimoteur à turbine STOL (short take off and landing).

Octobre et novembre 1973, réglage des VASI à Courchevel et Megève. De 1975 à 1977, essais du SIDAC, type particulier d'ILS. L'altiport de Megève est choisi pour son implantation. L'axe est décalé de 14° pour éviter les hauts reliefs et un marker est installé sur le golf de Megève pour fixer un point de remise des gaz si nécessaire. Cette procédure ne sera pas admise par les autorités compétentes.

Marcel Collot sera aussi associé aux essais en montagne du Bréguet 94, une machine STOL exceptionnelle.

Les premiers essais ont lieu à Megève. Marcel pilotera l'avion en place gauche en entraînement à Chambéry puis les essais se poursuivront à L'Alpe d'Huez. Le pilote, monsieur Chautemps en

place gauche Y fera un touch-and-go, la machine monte plus vite que le profil de la piste, passant au-dessus de la plate-forme à 200 pieds. Quelle machine !

Puis en 1979, ce seront les essais d'accélération-arrêt à Megève et Courchevel.

Marcel Collot :
« Ma carrière fut en grande partie consacrée à la formation : pilotes privés, pilotes

professionnels, instructeurs IFR, pilotes de montagne et corps techniques, cela représente environ 500 contrôles.

La formation est très enrichissante pour la connaissance des êtres humains. Dans mes fonctions de chef-pilote adjoint, puis chef-pilote au centre national, je recevais les stagiaires à leur arrivée ; déjà, je pouvais tracer un profil : caractère, compétences et estimations du résultat final.

Il y a des pilotes très forts, d'autres à l'opposé qui vous passent « la pommade », et je déteste celles qui vous montrent directement leurs charmes.

Il m'arrivait d'estimer la note finale simplement en voyant le candidat arriver vers l'avion, s'installer et s'organiser. Au retour du vol, la note réelle n'était en général pas loin de la note estimée avant le départ.

À certaines périodes, le SFA mobilisait deux instructeurs pour la formation de pilotes de montagne. Les aéroclubs en formaient également.

Monsieur Giraud en formait beaucoup, mais au début, j'en éliminais également beaucoup jusqu'au jour où je lui ai démontré que sa technique de vol en montagne était valable pour lui, mais qu'elle était souvent très mal appliquée et non maîtrisée par des pilotes venant souvent de la plaine. J'ai donc décidé de lui remettre un document expliquant la technique exigée lors de l'examen.



J'ai formé de nombreux pilotes que j'ai revus par la suite avec des casquettes et des galons ; arrivés au sommet de leur carrière, beaucoup sont revenus me voir afin que je leur fasse découvrir le vol en montagne . »

Nouvelle Calédonie : septembre 1981. Marcel Collot abandonne les montagnes neigeuses pour les mers chaudes du Pacifique et le poste de pilote-inspecteur.

À son arrivée sur l'aéroport de Nouméa La Tontouta il fut accueilli par le commandant de l'aérodrome, M. Lemoine qu'il avait eu en stage, et par M. Candelo, le pilote qu'il venait remplacer, avec le Rallye de l'administration pour continuer vers l'aérodrome de Nouméa Magenta et son appartement à la pointe aux Longs Couds.

Marcel Collot : « Un appartement d'où j'ai une vue paradisiaque sur le lagon. L'arrivée sur la Calédonie est féérique : son lagon, aux multiples bleus avec ses îlots au sable blanc rendent ce tableau naturel presque irréel. Me voici dans un univers très différent des Alpes malgré les 400 km de montagnes qui constituent la Grande Terre. Je me suis rapidement habitué à ce paradis. Après trois années, mon affectation pris fin en octobre 1984, mais de retour en métropole, je suis souvent revenu à Nouméa pour mes vacances. ».

La DAC, Direction de l'Aviation Civile, ne possède qu'un avion Morane Saulnier Rallye, utilisé pour l'entraînement des corps techniques, le transport des techniciens de maintenance et des tours de contrôle des aérodromes de la Grande Terre. Les fonctions de pilote inspecteur sont multiples : relations avec les organismes de formation, contrôle de ces organismes au travers des tests, renouvellement des qualifications et des licences, transport des techniciens et du personnel de la DGAC sur les aérodromes.

Mai 1985 et novembre 1988, Marcel Collot sera envoyé en mission d'inspection des aéroclubs de l'île de la Réunion où il homologuera une altisurface.

5 octobre 1990, le chef de centre de Grenoble réunit tous les amis aéronautiques de Marcel Collot et tous les directeurs autour d'un repas gastronomique pour son départ à la retraite. Sa vie de pilote ne s'est pas arrêtée pour autant en continuant de s'occuper de l'aéroclub du SFA et en volant beaucoup pour la compagnie SINAIR, transport à la demande



Essais d'un Cessna 172 tricycle sur skis

et évacuations sanitaires, mais à partir de sa 65ème année, ne pouvant plus faire de transport public, il continuera avec sa licence de pilote privé à former des pilotes en vue de la qualification montagne au sein de l'aéroclub du Dauphiné.



Remise de la « Médaille de l'AFPM »



Marcel Collot et son camarade Lizere, fondateur de l'AFPM, avec qui il tentera un record de durée en planeur.





Rolland ROC au Dome du Gouter 16 juin 1974
Observatoire et refuge Vallot



FACTEURS HUMAINS

Savoir renoncer

Les montagnards ont une façon de dire que « renoncer avant d'atteindre le sommet est la chose 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 1960, 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 des risques à sa place. Il apparaît ainsi que le niveau de risque que nous sommes prêts à tolérer 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 craindront ou fuiront le risque, d'autres relèveront le défi. Toute activité aérienne comporte à la base une composante de danger, et nous pilotes, devons être prêts à l'accepter.

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

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

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

Alors à partir de quel moment sommes-nous prêts à renoncer ? L'aviation générale a su 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 ?

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.

Note: Cet article déjà paru il y a quelque temps dans un de nos bulletins, reste malheureusement d'actualité.

Nouvelles des Pyrénées



Bacanère

Durant quatre jours (du 7 au 10 février) la météo étant avec nous, le F-BKBE a atterri dans la neige pyrénéenne au grand bonheur des pilotes et de l'instructeur !

La température durant la journée, est restée négative en altitude ce qui nous a permis de voler jusqu'à 17H00 (les premiers décollages ne pouvant avoir lieu qu'à partir de 10h15, en raison des portes du hangar gelées et la présence de brume sur la piste). Tous les pilotes ont été relâchés neige : Roger, Gérard, Alain, Christian et Heinz.

Notre ami Roger a étrenné son bel avion en se posant pratiquement sur toutes les pistes qui ont été balisées pour la venue des suivants :



Honteyde

HONTEYDE, Cap de POUY, CIRES, BACANERE, ULS, FERRERE BATMALE, La HOURQUETTE, AU-LON, PENE de SOULIT.



Hourquette

Mardi, nous étions quatre à profiter de la glisse : le FBKBE, l'avion de Roger, celui de Christian MAGNAC et celui de A.MATHON.

Notre avion a consommé le potentiel restant avant la visite des 100h et a rejoint LFMK mercredi, avec Alain.

Il reste à tracer les altisurfaces des Hautes Pyrénées et celles de PO.



Uls



SUPER



DEVOLUY

