



PILOTES DE MONTAGNE

BULLETIN N° 90 Juillet 2015 Association Française des pilotes de montagne



Le Mot du Président

Le Mot du Président



Tu laisses un grand vide dans le cœur de ceux qui ont eu la chance de te connaître et de travailler avec toi.

* * * * *

Notre Amie Marlies après 9 ans à la présidence de l'EMP passe la main, passation faite lors du rassemblement international de Bex (Suisse).

Tous les deux, toi comme Présidente, moi comme vice-Président de l'EMP, nous avons fait un bout de chemin ensemble, ce fut un plaisir d'être à tes côtés.

Merci pour ton travail, ta gentillesse, ton dévouement à défendre à l'EASA une réglementation qui n'existait pas dans ton pays, pour tout cela merci Marlies.



Une bien triste nouvelle, Dominique Méreuse nous a quittés le 10 juin dernier à l'âge de 66 ans, trop jeune, trop tôt.

Depuis 1988, il était le Président de la Fédération Française d' ULM, à ce titre, tous les pilotes d'ULM et les pilotes de montagne Européens savent ce qu'ils lui doivent.

Depuis 2004, nous nous étions rapprochés pour le vol montagne d'où le label du même nom et la création de pôle vol montagne.

Quelquefois les discussions furent âpres mais les résultats sont là.

A nous maintenant de faire vivre tout cet acquis.

Bons vols à tous.
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



**Le 23 juin 1960, atterrissage d'Henri Giraud
au sommet du Mont-Blanc**



Photo JP Royer

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

Un lecteur attentif a signalé deux erreurs de dates dans le précédent bulletin:

- 1) c'était le 21 mai 1927 (et non 1929) que Charles Lindbergh a posé son Spirit of Saint-Louis au Bourget
- 2) c'était le 21 juillet 1969 (et non 1960) que Armstrong et Aldrin inscrivent leurs empreintes sur le sol lunaire...

Dominique Méreuze



Dominique Méreuze (67 ans) est décédé, dans la nuit du 10 au 11 juin 2015, victime d'un cancer contre lequel il a lutté ces dernières années. Il laisse le souvenir d'un aviateur passionné et d'un homme engagé d'une intégrité sans faille. Il était par dessus tout épris de liberté et c'est au nom de la Liberté et du libre arbitre de chacun qu'il s'est battu contre l'administration, mais aussi contre le conservatisme du milieu aéronautique pour imposer une autre façon de voler.

Pionnier du vol libre dans les années 80, il a présidé la Fédération Française d'ULM pendant 17 ans, jus-

qu'à son décès, la nuit dernière. L'été dernier, il nous avait confié qu'il était fier de « ses perpétuels combats, avec un certain succès, pour conserver à l'ULM sa philosophie basée sur « la Liberté et la Responsabilité » et pour la pérennité du système « déclaratif », unique et original en aviation à travers le monde... qui fait « à priori » confiance à l'homme... ce qui est devenu bien rare dans nos sociétés contemporaines ». Il n'a pas été facile de faire admettre à l'Europe l'idée même de faire confiance à des pilotes privés. Il y est pourtant arrivé. Il n'était pas facile non plus de faire dévier Dominique Méreuze de sa trajectoire.

Sa disparition va laisser un grand vide autour de la table des négociations. Une absence encore plus grande dans le cœur de ceux qui ont eu la chance de le connaître et de partager avec lui ses combats. Tu vas nous manquer Dominique ! (Extrait aéro-buzz Gil Roy)

L'AFPM perd un grand ami, un partenaire de nos activités de vol en montagne puisque c'est à son initiative et à celle de notre Président Noel Genet qu'a été créé le "Label Montagne" qui permet à tous les pilotes d'ULM de se perfectionner au vol en montagne et se voir décerné ce label basé sur le volontariat. De nombreux pilotes ont adhéré à ce principe de sécurité.

Les ULM sont de plus en plus présents en montagne aussi bien sur roues que sur skis.



Conseil d'Administration AFPM

13 juin 2015

Aérodrome de Grenoble Le Versoud

Présents : G FERRIER, A BONDON, JP EBRARD, D SERRES, E FIX, N GENET, G GODOT, P PRUDENT, E DUMAS, E DARMANIN, A LERA

Excusés : P BON, J GRESSER

Invités : D RIVET, Mr et Mme CHABOUD

La réunion débute à 10h00

Le CA rend hommage à Dominique MEREUZE, président la FFPLUM, décédé le 11 juin.

Une pensée est également adressée à Marcel COLLOT actuellement hospitalisé.

Effectifs-Trésorerie

Au jour de la réunion nous sommes 646 adhérents soit une petite progression par rapport à la même date en 2014, cela est due à l'individualisation des codes d'accès et au mode de paiement par carte bancaire, ce dernier représente 50% des cotisants.

La répartition fait apparaître 203 membres à l'ASVM, 75 à l'APPM et 72 étrangers majoritairement Suisses.

Nous avons 42278€ en trésorerie.

Le CA porte la cotisation annuelle à 60€, Afin d'équilibrer le fonctionnement du chalet de SuperDévoluy, la participation aux nuitées passe à 10€ pour les membres AFPM et 20€ pour les non membres.

5 nouveaux mats, plus commodes d'utilisation avec manche à air de 18', d'une valeur unitaire de 600€ ont été acquis ; ils

seront mis en place à Banon, au Grand-Terrus et à Superdévoluy.

Une commande pour une seconde série de 5 exemplaires à 600€ unitaire est adoptée.

Une aide 100€ est attribuée au club ULM du Haut Diois pour son projet d'ULM destiné aux personnes handicapées.

Annuaire

L'annuaire et le mode d'inscription donne entière satisfaction, Elisabeth Dumas invite nos membres à lui faire part des modifications ou changements à apporter à l'annuaire.

Altisurfaces

-Travaux réalisés

- les terrains de Bacchus, ND de la Salette (par Mr Chabanas de l'AC du Dauphiné), Grand-Terrus, Mens, Entre-pierres, Clamensanne, Le Bez, et ND des Neiges sont fauchés
- la fiche terrain de Bacchus est modifiée; le TDP se fait désormais « main droite »
- une journée « cailloux » à Bacchus a été organisée par l'AC de St Jean en Royan .
- Philippe Loens a «débroussaillé» le Grand-Terrus
- de nouveaux mats ont été mis en place à Banon et au Grand-Terrus

- Travaux à réaliser

- SuperDévoluy, une journée « cailloux » est nécessaire, mise en place de 2 nouveaux mats ; marquage au plâtre d'un point d'aboutissement.
- Faucon, récupération de l'actuelle manche à air et mise en place d'une nouvelle en bas de la piste

- G Godot va déplacer les balises d'entrée de piste de ND des neiges

- Dossiers

- Sauze (vallée de Barcelonnette) piste roue/ski 400m-20%, Beuil (Est Valberg), Noyers sur Jabron (250m/17%) toujours en cours. Pour cette dernière Noël Genet a rencontré le conseil municipal, celui ci est favorable mais attend une réunion publique troisième semaine de juin à laquelle NG assistera.
- Des sites ont été reconnus en Alsace-Vosges par NG et E Fix; 4 sites semblent techniquement réalisables, les contacts et démarches vont débuter dès que possible.

Bulletin

Le prochain bulletin réalisé par Annette Lera sortira fin juin/début juillet.

Site

Jean Pierre Ebrard en charge du site se chargera également du groupe Yahoo.

Réglementation

- le dossier «atterrissage hors aérodrome» est bloqué par le ministère de l'intérieur
- EASA, au cours des réunions EASA chaque pays a un temps de parole donné et ne peut présenter que 3 sujets maximum, la délivrance et le renouvellement des autorisations de site sera le sujet du vol montagne de la prochaine réunion.

Faisant suite aux discussions de NG à l'AG de la FFA avec Dominique Roland, Antoine Toulemond, Xavier Barral et Pierre Podeur, une réunion a eu lieu avec l'ENAC à Grenoble dans le but de définir précisément et appuyer la présentation du dossier concernant la délivrance et renouvellement des autorisations de site que présentera Bertrand Huron à la réunion EASA du 26 juin.

(A cette réunion ont participé:

-pour l'ENAC Didier Rivet, Laurent Belaire, Vincent Labrousse, Philippe Lamblin, Patrick St Pick, en vidéo conférence Antoine Toulemond, Bertrand Huron, P Bernard et MA Guyomard

-pour l'AFPM Noël Genet et Annette Lera)

Les propositions de conditions de délivrance et de renouvellement des autorisations de sites reprennent très largement la réglementation française; cependant les autorités européennes ne faisant pas de distinction entre les altiports et les altisurfaces, il est proposé qu'il serait désormais possible de détenir 4 autorisations de site maximum (altisurface et ou altiport).

- L'AFPM et l'ENAC sont en train de réaliser un manex modèle «vol-montagne» destiné aux ATO.
- L'AFPM propose une validité de 2 ans pour la qualification montagne prorogable par un vol avec un FIM, ce vol pourra proroger également la SEP
- L'AFPM propose de créer un stage ACT pour les FIM, il s'agirait d'une journée facultative sur site traitant de la réglementation, de la sécurité avec la participation du BEA, de technique et de pédagogie.

L'AFPM, la DGAC et la FFA participeront au financement.

Ce stage deviendra obligatoire tous les 6 ans après avril 2018.

Accidentologie- Sécurité

- 3 accidents et 1 incident sont dénombrés depuis le début de l'année
- L'AFPM a participé à l'article «sécurité» de Michel Barry dans Info Pilote de juin 2015 consacré au vol-montagne.
- Elisabeth Dumas prend en charge la Sécurité et les fiches terrains au sein du CA en remplacement et à la demande de Pierre Bon.
- Une standardisation des reconnaissances à Valloire, Saint-Jean d'Arves et Dévoluy est en cours en concertation avec Didier Rivet.

Des Racines et des Ailes

L'émission de télévision «Des Racines et des Ailes» programmée pour juin 2016 sera consacrée à la traversée des Alpes, le vol montagne en fait partie !

Un premier tournage sur neige a eu lieu en avril sur le Glacier du Saint Sorlin avec deux avions de Méribel et un de Mulhouse, cet été suivra un tournage à deux avions au départ de Saint-Auban ou Gap à Banon, Montmeilleur, SuperDévoluy et aux Verdures.

PNVM

- 13 stages théoriques ont eu lieu en février
- 3 labellisations ont été obtenues, 4 dossiers sont en cours
- * une réunion des instructeurs labellisés a été organisée

Depuis sa création le PNVM a effectué 154 stages théoriques, 60 pratiques qui ont donné lieu à 23 labellisations d'instructeur

APPM

La saison hivernale a permis une bonne activité dans les Pyrénées

- Des travaux d'agrandissement du parking ont été réalisés à Llauro
- un nouvel axe est créé à Aleu
- des travaux de surfacage sont prévus à Cap de Pouy, Honteyde et Hautacam
- 1 rassemblement à Ponsom

Daniel Serres présente une demande de prêt qu'il a adressé au CRA16 concernant le changement moteur et l'application de CN du PA 18 de l'APPM, il demande la participation de l'AFPM à cette opération.

L'AFPM n'a pas vocation à entretenir un avion, cependant dans un esprit solidaire, avant de se prononcer sur son éventuelle participation, le CA demande quelles seront les montants des participations de l'APPM et du CRA16 ainsi que les garanties et la durée souhaitée.

- Daniel Serres nous assure que les fiches terrains Pyrénéens seront disponibles bientôt.

Pentecôte 2015

Le rassemblement 2015 a eu lieu à Bex, au cours du rassemblement Cedric Pache (Suisse) a succédé à Marlies Campi (Espagne) à la présidence de l'EMP.

Le rassemblement de la Pentecôte 2016 sera organisé à Kempten en Allemagne par une équipe Autrichienne.

Boutique

NG remercie Josette et Claude Chaboud qui ont tenu la boutique AFPM durant tout le rassemblement de Bex

Le cadeau pour les participants à notre prochaine AG sera un porte clé mètre à ruban.

Divers :

- le téléchargement des fiches terrain reste réservé aux membres de l'AFPM
- la formation de 9 instructeurs montagne est prévue en 2015
- 2 vols «récompense» ont été réalisés au profit des propriétaires des terrains de Banon et Colombe, le coût de ces vols est pris en charge par l'ASVM.
- Il est encore prévu un vol au profit du maire de Dévoluy.

En fin de réunion le président Noël Genet a fait part au CA de sa décision de quitter la présidence de l'association à l'issue de l'AG 2016.

Le secrétaire
Eric FIX

Oh ! La belle bête !



J'adore Clamensane. D'abord, c'est situé comme qui dirait dans la banlieue de Vinon et on n'a pas besoin d'un grand cré-

neau de beau temps pour y aller. Et puis, comme ce n'est pas bien haut, même les malheureux qui, comme moi, n'ont pas de skis peuvent bien des fois y aller en plein hiver.

C'est pourquoi j'y vais souvent et mon G 1 connaît le chemin. Après la mise en route, je lui dis "Clamensane" et il m'y amène tout seul. Enfin presque. Pour un peu, ça deviendrait une routine. Pourtant, on n'est jamais à l'abri d'une surprise.

En ce beau jour d'automne, en fin de matinée, j'arrive au dessus de l'altisurface pour la reconnaissance. Tout va bien. La piste est dégagée et semble en bon état. Pas de randonneurs, pas de 4x4, pas de chevaux dans les parages. Vent arrière, étape de base au ras des reliefs. En finale, pas besoin de prendre un point d'aboutissement à la cassure de la pente comme en DR 400. J'arrive donc relativement long, en gardant une partie des gaz pour éviter d'avoir à en remettre trop pour atteindre la plate-forme.

Et c'est là, au cours de l'arrondi, au moment où je réduis tout, que l'inattendu se produit. Je vois quelque chose bouger devant moi sur ma droite. Un magnifique chevreuil surgit et pénètre sur la piste. J'ai à peine le temps d'admirer le bel animal qui, fort heureusement, ne marque pas le moindre temps d'hésitation et traverse d'un coup avant de disparaître sur la gauche. Il m'est passé vraiment pas loin devant. Un choc aurait été dommage pour la bête, dommage pour le G 1 et peut-être aussi dommage pour moi. Mais il était trop tard pour que je puisse faire quoi que ce soit pour l'éviter; je n'ai donc rien fait.

Le risque zéro n'existe pas.

J'adore Clamensane. J'adore voir des chevreuils. Mais je préfère qu'ils ne soient pas devant mon capot quand j'arrondis.

Jacques Tavernier



L'altisurface du Bez



Gardez des forces pour rejoindre votre aéronef: la pente est raide: 18%!



Une fois posés, rendez-vous à l'Auberge du Bez où la famille Champel vous réserve un accueil à la mode ardéchoise





l'Auberge du Bez

Thierry Famille Champel
La vieille adresse du bon goût
de la Montagne Ardéchoise
Petit hôtel de 8 chambres**

bistrot pays

Espace pour les enfants
Il est prudent de réserver
Fermé Samedi et vacances de Toussaint

Le Bez 07590 Borne
04 66 46 60 54
www.auberge-du-bez.fr



L'âne Cadichon, gardien du site apprécie une friandise.



Après le vol!!

Hermann Geiger, pilote des glaciers



Hermann Geiger est né le 27 octobre 1914 à Savière (Valais/ Suisse), septième enfant d'une famille de treize enfants.

Tout jeune, il est déjà fasciné par les «aéroplanes ». Il décide de devenir aviateur. Il prie et demande de pouvoir décoller une fois de cette terre... 50 centimètres, 1 mètre. Il lui semble que s'il se contente de voler si bas, le Bon Dieu ne le lui refuserait pas !

A 12 ans, il fabrique un planeur d'un mètre d'envergure, qui vole parfaitement bien dès le premier essai.

A 14 ans, il termine l'école et commence un apprentissage de mécanicien dans un garage.

Dans ce garage, il rencontre un étudiant-ingénieur de passage à Sion qui l'initie théoriquement aux « techniques aéronautiques ». Cet étudiant deviendra son ami et son beau-frère.

En 1934, un club de vol à moteur se crée à Sion, à côté du Club de vol à voile.

A plusieurs camarades, ils réunissent leurs « économies » et aidés par quelques généreux donateurs, achètent un planeur. Chaque fin de semaine, ils prennent, à tour de rôle, une leçon avec un moniteur. Enfin...son premier vol ! 1 mètre 50 « d'altitude » (au treuil).

Un jour, ô joie, Hermann peut s'offrir une demi-heure de D.C. sur avion à moteur !

Trois ans plus tard, il obtient le brevet A de planeur.

Trois ans encore, et c'est le brevet B.

Son apprentissage de mécanicien étant terminé, il part à Brême, à l'aérodrome, engagé au Centre d'instruction Suisse de vol à voile et à moteur. Cela lui permet de se perfectionner et d'obtenir ses brevets finals, vol à voile et vol à moteur vers 1938.

En 1942, à Winterthour, il suit la formation d'agent de police, tout en exerçant son monitorat de vol à voile. En 1944, il se marie.

En mai 1946, il revient à Sion en qualité d'agent de police. Tous ses temps libres sont consacrés au vol.

En avril 1947, il est engagé par la Municipalité de Sion comme employé permanent, « gardien de l'aéroport civil ». Il ne tarde pas à devenir instructeur de vol, chef pilote et chef de place.

La Section du Valais de l'AéCS, qui a cessé toute activité de vol à moteur durant les années de guerre 1939-1945, dispose à ce jour de deux Piper Cub 65CV achetés aux surplus américains d'Italie.

En volant dans les Alpes, il découvre que le « désir de se poser l'habite ». Déjà, il rêve de transports, de secours apportés aux blessés pour leur épargner les interminables descentes vers les vallées sur de douloureuses civières.

Il a, bien sûr, médité sur les exploits lé-

gendaires, courageux et admirables, hélas sans lendemain, de Mermoz dans les Andes ; Durafour au col du Dôme sur Caudron G3 en 1921 ; l'as de guerre allemand Udet sur le plateau du Trient avec un Klemm en 1934 ; René Grandjean en 1912 ; et les autres.

Alors, contrairement aux choix de Durafour et de Udet, qui ont cherché en haute altitude, des conditions rappelant celles d'un aérodrome, c'est-à-dire un espace plat, vaste, résistant, il lui semble plus sage d'envisager de commencer sur un terrain connu par l'aviateur lui-même pour l'avoir parcouru à pied et situé à une altitude moins élevée.



Tandis qu'avec ses camarades de Sion il cherche le moyen d'équiper un avion de roues et de skis amovibles, interchangeables à volonté et en cours de vol, des circonstances nouvelles se présentent (construction des premiers grands barrages) qui amènent en première étape à procéder à des lance-

ments directs, de larguer du matériel (vivres, bois, médicaments, courrier, etc...) au sol sur un point choisi, pour rendre les premiers services : ravitaillement de refuges ou de chantiers, ou d'animaux isolés par l'enneigement.

La première installation de largage, contrôlée et acceptée par l'Office fédéral de l'Air, a été dessinée par Hermann Geiger, et montée sur Cessna 170 (145CV) en 1950. Il s'agit de deux fortes toiles suspendues sous l'appareil et déterminant, en se refermant, un volume long de 1 mètre 80, large de 0 mètre 60 et haut de 0 mètre 30, pouvant charger environ 200 kilos de matériel.

Puis la Section du Valais de l'Aéro-Club de Suisse achète en 1952 un Piper Super Cub 125 CV tout neuf (HB-OED) équipé de skis. A l'époque, le président de l'Aéro-Club sédunois est M. René Spahr ; et le chef du personnel navigant à l'Office fédéral de l'Air, M. René Thiébaud.

Le 10 mai 1952, c'est le premier atterrissage d'Hermann Geiger sur le grand glacier de la Kander où la cabane est en cours de construction. Voici ce qu'il dit quelques temps après : « ...Le nombre des atterrissages sur glacier devient impressionnant. Il m'arrive souvent de me poser vingt-cinq ou trente fois en un jour, et je suis familiarisé maintenant avec ces problèmes qu'on avait jusqu'ici tenus pour insolubles. Je commence à discerner les lois d'une technique d'atterrissage, différente des lois connues de l'atterrissage ordinaire,

mais qui sont des lois quand même et qu'on reconnaît un jour, car un jour viendra où on apprendra à se poser en montagne comme on apprend à le faire sur un aérodrome. C'est à défricher cette méthode, susceptible d'être enseignée, que je travaille de mon mieux. »

Les mois passent et, au fur et à mesure des demandes qui lui sont faites, Hermann commence à se poser sur d'autres glaciers : Théodule, Plateau Rosa, etc... en essayant des pentes de plus en plus raides, notamment l'épaule de la Dent Blanche, à la cabane Rossier.

Premières actions de secours, toujours avec le Piper.



Les skieurs ne sont pas longs à penser qu'un avion pourrait avantageusement rem-

placer toutes les remontées mécaniques de la terre ! Les demandes affluent : 3 skieurs ici, 5 skieurs là. Hermann se pose à la Tête Blanche, Testa Grigia, Cima des Jazzi, Ferpècle, Zmutt, Zanfleron, Plan Névé.

Pour s'entraîner aussi, et pour connaître le plus possible de lieux (préventivement, en cas d'intervention), il se pose partout où c'est possible.

Les actions de secours se multiplient, souvent par conditions très difficiles (météo; places peu propices). Hermann, qui est une force de la nature, est souvent seul pour transporter certains blessés depuis le lieu de l'accident jusqu'à l'avion, et pour les installer à l'intérieur de la carlingue exigüe du Piper.

Pour des appels à l'aide, le téléphone sonne jour et nuit.

Peu à peu, l'idée qu'il est possible d'atterrir sur un glacier ou sur des pâturages fait son chemin. Le Dr Muri, président central de l'Aéro-Club suisse, M. Dulex, chef du service de vol à Sion, le Colonel Thiébaud, chef de la Police de l'air, au lieu de barrer la route au nom du règlement, viennent voler et atterrir avec Hermann Geiger. Ainsi, les interdictions officielles, peu à peu, grâce à eux, sont levées, et l'Office fédéral de l'Air (dénomination d'alors) décide d'officialiser

les atterrissages en montagne en instituant des cours basés à Sion et aboutissant à la licence de pilote des glaciers.

La police autrichienne qui dirige des organisations de secours dans son pays, demande d'ouvrir un cours pour pilotes de montagne à Sion.

Des demandes de conférences affluent de tous les pays, y compris des Etats-Unis.

Des pilotes, intéressés à s'initier à cette technique, viennent toujours plus



nombreux. Parmi eux, celui qui deviendra son précieux émule : Fernand Martignoni. Et en France : Henri Giraud, Marcel Collot, Delparte, Michel Ziegler...

Puis vient le premier hélicoptère : un Bell j 47, offert en 1957 par une souscription publique, sur l'initiative et avec l'aide

ravitaillement ou leurs secours médicaux). Hermann est désigné comme pilote attitré pour cette machine. Il va suivre sa formation à Issy-les-Moulineaux (Paris).

Il y a toujours plus de skieurs à transporter, c'est pourquoi le 2 octobre 1959, la Section du Valais de l'AéCS achète un premier Pilatus-Porter à moteur à pistons qui peut emporter 7 passagers. En 1960, un second.

Les machines progressent. La turbine fait son apparition. Tout d'abord, l'« Astazou », chez Turbomeca.

En 1961, la Section du Valais de l'AéCS achète un troisième Pilatus-Porter, équipé cette fois-ci, d'un « Astazou ».

Et en 1965, c'est le début du règne de l'Alouette III. Le développement de l'aviation des glaciers amène la création par Bruno Bagnoud d'une S.A. « Air Glaciers » qui reprend de l'AéCS Section Valais l'activité commerciale. Hermann Geiger quitte son poste de chef de place et celui de chef-pilote de la section valaisanne de l'Aéro-Club (en continuant néanmoins son rôle de moniteur), pour entrer dans cette nouvelle société.

C'est le 26.8.1966 à 17 heures que se produit l'accident mortel d'Hermann Geiger sur son propre aérodrome, par collision d'un planeur sur l'empennage du Piper Cub 90CV à bord duquel il se trouve avec un élève pour de simples tours de piste.

* * * *

La montagne et l'aviation étaient ses deux grandes passions. Sa vie fut un idéal vécu. C'est à lui, encadré par la Section du Valais de l'AéCS, que revient le mérite d'avoir instauré le sauvetage en montagne par la voie des airs.

« Passion et lucidité; audace et réflexion; esprit d'aventure et pondération; indépendance et raison. Solidarité, hospitalité...homme de cœur ».

A. R.-L

(Résumé de textes extraits des livres :

« Geiger, pilote des glaciers »

Ed. Arthaud

« Hermann Geiger »

Ed. Marguerat)



Mise en place du nouveau mât au Grand Terrus.

Le mât de l'altisurface du Grand Terrus, après des années de bons et loyaux services, a rendu l'âme, terrassé par l'eau et le vent.

Aussi avons-nous répondu à l'appel du Père Noël (début mai) pour le montage d'un nouveau mât. Notre Savage préféré a réussi tant bien que mal, sans indication de vent, à poser ses roues sur une piste à hautes-herbes qui a nettoyé le dessous du fuselage.

Après ce petit vol très agréable, la pause pique-nique au milieu d'un décor de rêve, fut la bienvenue. Noël arriva avec le matériel nécessaire et surtout de quoi préparer du café tout chaud...notre président pense toujours au bien-être de ses troupes avant l'effort.

C'est ainsi, le ventre plein, que nous nous sommes mis à l'œuvre: 1 qui travaille, 1 qui commente et la troisième qui prend des photos...

Masse totale du mat-haubans-girouette: moins de 30kg!

Du très léger en aluminium, cela nous changera de l'ancien en acier galvanisé.

La bascule du mât se fait par une platine au sol.

1ère étape: Enfoncer la base dans le sol. Noël, en bricoleur averti, s'y colle: protection de la platine avec un morceau de bois. On ne tape pas directement afin d'éviter les déformations. Rien ne vaut l'expérience de ceux qui savent.



2ème étape: Assemblage des trois morceaux du mât et fixation des haubans... facile.

3ème étape: Mise en place de la girouette sur les roulements à billes...un jeu d'enfant.



4ème étape: Fixation des haubans au sol. Chacun y va de son commentaire. Plus à l'Est, plus au Nord...Noël (le travailleur donc) s'applique à replanter les piquets. Il est vrai que, sans niveau, sur un terrain en pente, avec des

montagnes comme horizon, il n'était pas facile d'obtenir une parfaite verticale.

Dernière étape: Mise en place d'une manche à air toute neuve. Cela a été l'occasion de vérifier la bonne marche de l'articulation du mât.



L'opération aura pris 1h45' à deux. Le vent se lève. Après avoir englouti deux litres d'eau fraîche (toujours la prévoyance du Père Noël pour ses troupes), nous sommes repartis, qui vers le ciel, qui sur la route.

Laurence et Patrick



Sécurité: Retour d'expérience

Retour d'expérience : Incident de passage de position « SKIS » à position « ROUES »

Avion: D140 en vol montagne

Date: le 03/03/2015.

Itinéraire prévu : VALLOIRE-LE VERSOUD

MTO : CAVOK, vent calme

Equipage : Pilote-élève Denis Janet
Instructeur : Alain Serrado

Autonomie restante au moment de l'incident :
2h

Au retour vers le Versoud depuis le décollage de l'altisurface enneigée de Valloire, et après le passage du pas de La Coche, nous décidons de sortir les roues en vue de l'atterrissage à LFLG.

Denis exécute la manœuvre avec consigne de surveiller l'activité du ski gauche tandis que je surveille celle du ski droit.

La manœuvre se déroule correctement du côté gauche tandis que du côté droit je ne décèle aucun mouvement du ski alors que le système hydraulique se durcit en butée de pression haute (ce qui peut inciter à penser que la sortie des roues est effectivement réussie).

La surveillance du ski droit a permis de se rendre compte que ce dernier était resté en place et que l'avion n'avait que la roue gauche sortie.

Je décide de refaire un cycle complet de rentrée et de sortie des roues pour lever le doute et un autre pour confirmer la panne.

La panne étant confirmée, restait à prendre la décision la plus sécuritaire. La proximité de l'aérodrome est tentante et peut conduire à vouloir exécuter un atterrissage en position « skis » sur la piste en herbe (ce qui a déjà été réalisé dans le passé avec zéro dégâts, mais parce que les circonstances du moment ne permettaient pas d'autre solution).

N'étant pas en situation d'urgence et ayant encore 2h d'autonomie, je décide de passer sur « skis » et de nous dérouter et de poser l'avion sur neige à l'Alpe d'Huez après avoir averti la Tour de Contrôle LFLG.

Avant d'arriver à l'Alpe d'Huez, j'ai utilisé mon GSM pour appeler Jacqueline Porte pour qu'elle puisse nous dire par radio si au cours du passage bas que nous allions faire, les skis étaient bien positionnés, ce qu'elle a confirmé.

L'atterrissage à LFHU s'est déroulé normalement.

Nous avons appelé notre atelier de mécanique après avoir identifié le problème et nous lui avons envoyé une photo de la pièce défectueuse par MMS pour qu'il puisse organiser le dépannage. Luca et Marc sont arrivés à l'Alpe d'Huez une heure plus tard et le dépannage a pu être effectué.

Ce qu'il faut retenir :

- Lors du changement de configuration « ski/roues », bien s'assurer visuellement que la manœuvre est totalement réalisée sur les deux côtés (ce qui conforte l'idée de ne pas partir seul).
- Si seul à bord, pour vol sur l'Alpe d'Huez par exemple, emporter un miroir (genre rétroviseur de voiture) pour vérifier le train droit.
- La décision à prendre en cas de panne ne doit pas se faire dans la précipitation s'il n'y a pas d'urgence ou de danger immédiat mais après avoir fait l'état des lieux (autonomie, terrain de déroutement approprié etc...)

Alain Serrado



Rassemblement EMP à Bex



La rencontre EMP de Pentecôte 2015, a été riche en émotions, au vu de la météo annoncée avec tous les désistements de dernière minute, venant pour la plupart, d'équipages venant de loin.

ment n'aurait pas pu avoir lieu.

Au revoir et rendez vous l'an prochain à Kempten, en Allemagne.

Cedric - Christophe -
Pascal



Finalement à Bex, le soleil a généreusement brillé, et, grâce aux présents et aux participants ponctuels de dernière minute, la bonne ambiance était au rendez vous.

Merci à tous, les présents, les absents, les participants, les motivés et les indécis... d'être venus et d'avoir célébré, chacun à sa manière, le vol en montagne.

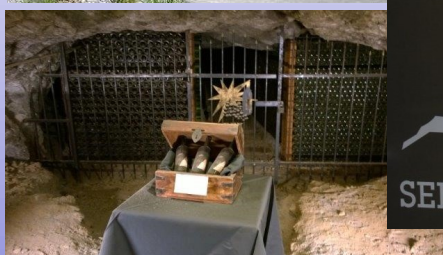
Au nom des participants, les organisateurs remercient également tous les bénévoles sans qui ce rassemble-

Les classements de la coupe Geiger 2015

CLASSEMENT AVIONS				RALLYE AERIEN	
1	1PT	JEAN-PIERRE SCHENK	HB-COE	BENOÎT FOUSSARD	F-PYXU
2	2PT	NOËL GENET	F-GNPG	CHRISTIAN BEY	
3	3PT	PASCAL SANDOZ	HB-EIZ		
4	20PT	CEDRIC PASCHE	HB-COE		
5	25PT	ANTHONY NEDL	D-EECW		
6	33PT	D. GIRARDET	HB-SFR		
7	35PT	PIEL	F-BMJF		
8	38PT	JEAN-MICHEL PRAZ	HB-PFK		
9	40PT	YVAN ARLETTAZ	HB-PHX		
ULM				PRIX FEMINA	
	40PT	PASCAL BALET	F-JBSZ	INGE BERGER	
	40PT	ALEX KOLLEP	F-JBSZ		
DISQUALIFIES					
LE+LONG	+ 100 M	BENOÎT FOUSSARD	F-PYXU		
LE+ COURT	- 40 M	BERNARD SAUTY	F-PEEP		
PRIX DU SILENCE					
	83,2 DBA	JEAN-MICHEL PRAZ	HB-PHX		
	99,8 DBA	JEAN-CLAUDE RAMON	N180KY		
PRIX DU GRAND VOYAGEUR					
ZELTWEG	674 KM	MARTIN SKACEL	VOITURE		
CARCASSONNE500KM		JEAN CLAUDE RAMON	N180KY		



Le vampire qui monte la garde à l'entrée du terrain



La plaine de Bex





**UN VISITEUR PEU COMMUN
À
SUPER-DEVOLUY**