

PILOTES DE MONTAGNE

Bulletin N°91 Novembre 2015
Association Française des Pilotes de Montagne



Le Mot du Président

Le Mot du Président



augurer une embellie mais à ce jour malgré diverses tentatives (depuis le mois d'août) pour obtenir un rendez-vous impossible d'avoir un contact direct

La DGAC ambitionnait de faire évoluer la possibilité d'atterrir hors aérodromes c'était incroyable, après trois ans de travail tout est bloqué.

On voudrait nous mener en « bateau » pour des aviateurs un comble..... que l'on ne s'y prendrait pas autrement.

En résumé l'avenir n'est pas « folichon », tout est dans la bouteille à moitié vide ou à moitié pleine selon l'humeur, ou alors la boire d'un trait pour oublier (la bouteille).

Ah ! L'Europe ! La réglementation !!!!

Nous ne pouvons plus concevoir notre Avenir sans l'Europe dans notre vie de tous les jours, mais aussi dans notre vie de pilotes de montagne.

Nous travaillons depuis des années avec l'EASA, nous en sommes actuellement au « énièmes » projets avec des dates d'application toujours repoussées

Nous discutons avec la DGAC, la FFA, l'EMP, nous signalons nos désapprobations, nos remarques, nos demandes le tout sans résultat.

Les gens changent à la tête des instances Européennes et chaque fois il faut reprendre au début. Le dernier dirigeant « Français » nous laissait

Faut-il pour autant se résigner ? Faut-il renoncer ? bien évidemment non, je crois qu'il va falloir accepter et s'adapter, ne pas nier l'évidence et composer avec cette réglementation en essayant d'en tirer profit au maximum. On a beau être petit nous pouvons résister aux cataclysmes, les insectes sont là pour le prouver depuis des millénaires.

Le vol montagne de 2050, s'il existe encore en tant qu'activité structurée n'aura pas grand chose à voir avec notre vol montagne d'hier et d'aujourd'hui.

Y'aura-t-il encore des glaciers, de belles orchidées au bord de nos pistes ? Pas certain, mais il y aura toujours des aéronefs, différents peut être

mais toujours avec des pilotes heureux de voler rêves, les plus présents de vos espoirs.
en liberté.....

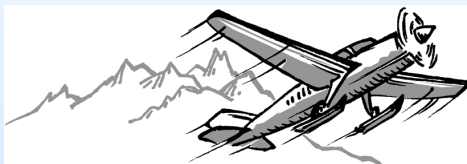
Allez chers amis un peu de poésie !

« De nos pics les plus fiers aux clochers les plus humbles tomberont bientôt les douze coups de minuit pour clore une année de doute et d'incohérence mais aussi pour ouvrir à deux battants les grandes portes de la nouvelles année. « Portes de l'Espérance ». Je souhaite donc que se réalisent la plupart de vos désirs, les plus chers de vos

J'aime à vous imaginer vivre au sein de cet air vif des montagnes « qui grise et qui fait danser », qui tombant des plus hauts sommets glisse jusqu'aux altisurfaces les plus célèbres de notre beau pays.

« Aime, souffre, désire et rêve. »

N Genet



LE PROGRAMME PREVISIONNEL RASSEMBLEMENTS 2016

Pas encore de programme prévisionnel. Suite au prochain numéro!



Rassemblement de
mouches à Super Devoluy



Petite chèvre surveillant attentivement
les finales à Saint-Jean d'Arves

Inauguration de l'altisurface Valberg - Ferdinand Ferber

L'altisurface de Valberg et son hangar ont été inaugurés le 12 août 2015 et portent aujourd'hui le nom de l'illustre pilote Ferdinand Ferber, pionnier de l'aviation Française, constructeur de plusieurs monoplans et biplans, ayant effectué son premier vol d'essai à Beuil en 1902 en parcourant 50 mètres.





De nombreux élus du département et de la commune assistaient à cette inauguration dont:

- Monsieur Eric Ciotti, Président du conseil départemental 06
- Monsieur Charles Ange Ginesy, Député Maire de Peone-Valberg, 1er vice-président du conseil départemental des Alpes Maritimes, Président de la communauté des Alpes d'Azur

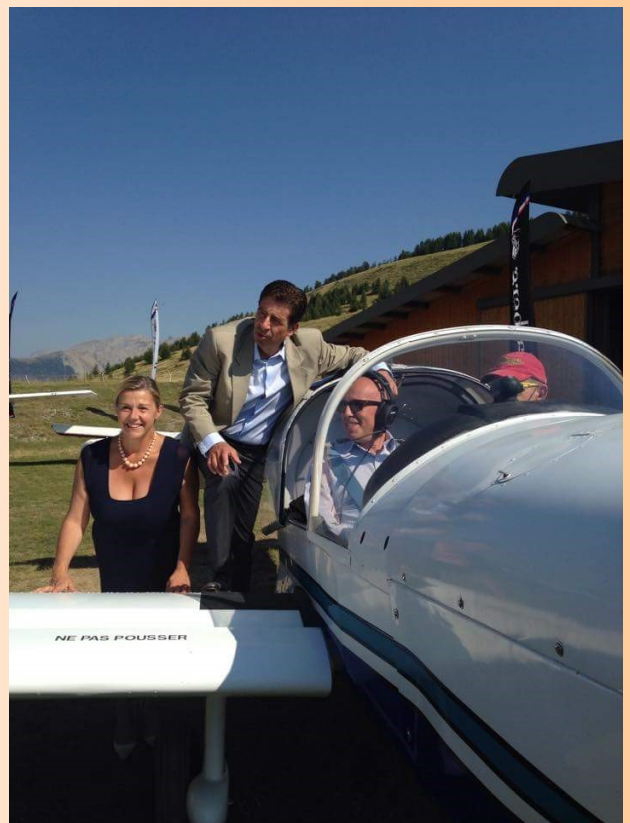
Pour l'aviation, nous pouvons remarquer la présence de :

- Monsieur Noel Genet, Président de l'AFPM / ASVM
- toute l'équipe de Valberg représentante de son Président Richard Moscatelli en déplacement à l'étranger, Brice Masson chef-pilote, André Dumas secrétaire , Frédérique Banchio trésorière, Paul Herrera conseiller
- Alain Sarra, Président de l'aéro-club d'Antibes
- Madame Marie-France Jehanne, représentante PA-

CA de l'association Française des femmes pilotes et de la commission voler au féminin du CR. PACA FFPLUM

- Monsieur Pierre Michel Jacomet, vice-président AC Alpes Azur ULM

- sans oublier les nombreux pilotes venus tout spécialement pour l'occasion



Pour terminer cette belle manifestation, l'avion de Valberg a décollé pour effectuer un vol local avec à son bord Monsieur Eric Ciotti et notre chef pilote Brice

Il y a 50 ans...

Inauguration de l'altisurface de La Salette

A Monsieur Noël GENET

Grenoble le 4 août 2014.

Bonjour Cher Ami,

Je suis triste de savoir que tu quittes la Présidence de l'AFPM à l'issue de l'assemblée générale de l'année prochaine soit 2016.

Je reconnais, ayant souvent pensé à toi, qu'assumer ce que tu fais doit prendre du temps et consommer beaucoup d'énergie et de patience.

J'ai rappelé à l'Aéro-Club du Dauphiné que ce samedi 15 août était le 50^{ème} anniversaire de l'inauguration de l'altisurface de la Salette.

J'en ai encore parlé ce soir et notre camarade Alain Sérado t'a téléphoné pour te le rappeler.

Je te joins des photos offertes par le journal le Progrès qui avait offert un Piper 150cv à Henri Giraud. Cet appareil ne pouvait être piloté que par lui. Il a été détruit au Glacier Blanc en juillet 1966.



Finales du BLBS au sommet de l'Altisurface



Le Rallye BLBS en finale, piloté par moi. J'ai fait plusieurs navettes ce jour-là: entre 3 et 5 pour convoyer des journalistes du Progrès dont Aimé Mollard, grâce à qui j'ai ces photos



Regroupement des avions au sommet pour l'inauguration



De gauche à droite: Moi-même, le Président Tissot (chirurgien), Pierre Jeanvoine, Jean Berthet, Monsieur Delparte, Michel Ziegler, Marcel Collot et Pierre Bouchet

Quelques pilotes dont Pierre Boucher, encore militaire et qui fut chef-pilote à l'aéro-club du Dauphiné pendant les années 1974, puis instructeur chez Pic aviation

Cela c'est passé le 15 août 1965. Nous avons été reçus par le Père Supérieur gérant la maison de la Salette où un excellent repas nous a été offert.

Une grande table en U. En façade, le Président Tissot oncle de notre Président qui n'a pu rester, Monsieur Faugeras, Henri Giraud.

Sur un côté, les gens du Club dont Chambetaz et sur l'autre aile des membres du clergé.

Je regrette que Monique Charroy, ne figure pas parmi nous. Elle a posé, suite à une fuite d'huile, le mousquetaire sur la neige sur roues. Des barquettes ont été placées sous les roues du D140 et Giraud a décollé en laissant partir les barquettes dans la nature.

Avec toute ma sympathie et en souvenir d'Henri Giraud en le prenant comme il était.

Raoul Paul CHAMOND.



Retour à Grenoble. Nous rentrons avec comme passager, Monseigneur FAUGERAS, évêque de Grenoble.

Isola 2000



L'équipe d'Isola 2000 et Francis Jönsson remercient Noël et l'AFPM pour la fourniture du matériel et surtout pour sa livraison presque à domicile!



Jean DÉLEMONTEZ



Jean DÉLEMONTEZ est né à Lyon en 1918 et prépare l'école des Arts et Métiers à Grenoble mais la crise économique qui règne en France en 1935 l'empêche de poursuivre et il s'engage alors dans l'Armée de l'Air où il passe cinq ans, obtenant le brevet supérieur de mécanicien.

Après l'armistice, il est dessinateur-projeteur à l'Atelier Industriel de l'Air de Toulouse et participer aux études de transformation de l'Amiot 340 et du Farman 222.

Après l'occupation de la zone sud en 1942, il est embauché chez Édouard Joly, officiellement comme mécanicien agricole mais poursuit ses études d'ingénieur en autodidacte (et épouse la fille d'Édouard Joly qui lui donnera 4 enfants).

Il s'associe avec son beau-père et crée la société des avions JODEL (le JO de Joly et le DEL de Délemontez).

En 1946, il voulait construire un avion simple, sûr et économique. Disposant de quelques feuilles de contreplaqué et d'un moteur Poincard de 25 CV, il créa le Jodel D-9 Bébé dont les plans furent tracés à la craie, directement sur le sol du garage. L'aile à double dièdre était née. Elle reste de nos jours la marque caractéristique des avions Jodel ! L'avion était performant et sa diffusion, auprès des amateurs fut importante ; plus de 250 appareils ont été ainsi construits et ont volé ! Et il s'en construit encore de nos jours.

En 1949, il commence la construction du D-10 qu'il faudra abandonner pour le D-11 commandé par l'État. Ce sera le futur Jodel D-112, clef de voûte des aéro-clubs durant les années cinquante.

Quelques années plus tard, en liaison avec Pierre Robin, le projet D-10 ressuscite. Il deviendra le DR-100 qui sera décliné en DR-1050 Ambassadeur. Cette machine, affinée prendra le nom de Sicile, après ses remarquables succès lors des Tours de Sicile puis, transformé en quadriplace, il deviendra le DR-250 Capitaine, un des plus performants avions de voyage de la fin des années soixante.



Jean Délémontez et Pierre Robin

Mais les temps évoluent... et les méthodes de pilotage aussi. Les avions deviendront tri-cycles avec le DR-253 puis toute la série des DR-300 et 400 et leurs dérivés, que l'on trouve dans quasi tous les aéro-clubs français.

Cependant, Jean DÉLEMONTEZ a aussi travaillé pour la Société Aéronautique Normande et on lui doit le D-140 Mousquetaire qui, avec ses 5 places et son 180 CV, emportait une charge égale à sa masse à vide (et dont un grand nombre vole encore). On lui doit aussi, avec la même société, le biplace de voyage D-150 Mascaret.

On retrouvera aussi sa "patte" dans de nombreuses constructions d'amateurs tel le DC-1 Cauchy et pas mal d'autres.

Bien entendu, jusqu'à un âge très avancé, il a participé à des études et des validations de projets.

Ses avions ont été construits à plus de 8 000 exemplaires, sous toutes les formes de navigabilité (ULM, construction amateur, CDN...) et dès 1980, le RSA l'avait honoré en lui remettant le diplôme Georges Béraud, la plus haute distinction du RSA.



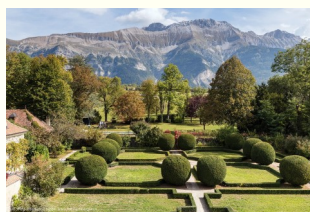
Le 7 juillet dernier, à 97 ans, Jean Délémontez nous a quittés, titulaire de la Légion d'honneur et de l'ordre national du Mérite, mais plus encore qu'en France, le musée de l'EAA américain l'a honoré en l'inscrivant dans le Hall of Fame qui récompense les plus grands concepteurs d'avions amateur du monde.

Grâce à lui et à son beau-père, l'aviation légère prit un réel essor en France, après-guerre. On leur doit un grand merci.

Texte et photos Christian RAVEL

Rassemblement Montmeilleur

Avec un accueil toujours
très chaleureux!



Visite guidée du château



13



Rassemblement Guy Trier à Cipières



- les autorités fédérales associatives Noel GENET président de l'ASVM/AFPM, M Christian PICCIOLI Président du comité Régional PACA FFPLUM et du Pôle National Vol Montagne, de Mme Marie-France JEHANNE Déléguée régionale de l'association française des Femmes Pilotes et Responsable de la commission "Voler au féminin" de CR paca FFPLUM

- les présidents des aéroclubs dont Richard MOSCATELLI AC Valberg (qui a "exfiltré" matinalement de Valberg en avion M Charles Ange GISENESY), Alain ROPION président de l'AC Alpes Azur ULM, des responsables des écoles ULM et avions voisines, et leurs instructeurs.

Organisé avec l'aide de l'aéroclub de Valberg, notre rassemblement annuel a permis de réunir cette année, par une belle journée ensoleillée, de nombreux amis et personnalités :

- les autorités républicaines à savoir Charles-Ange GINESY Député-maire de Péone-Valberg 1er Vice-président du Conseil départemental des Alpes-Maritimes Président de la Communauté de Communes Alpes d'Azur, de M TAULANNE Maire de Cipières et sa 1ere adjointe Mme Anne MARRON, Mme Valérie AUBERT conseillère municipale de la mairie d'Andon,



- de nombreux pilotes ULM toutes classes, d'avion, hélicoptères, et leurs accompagnants,

- des amis et nos familles en provenance de toute la région et d'Italie (par la route)

Soit plus de 40 appareils cette année en provenance et pour les plus éloignés de Chambley (Lorraine) et de Montpellier (Hérault), Gap (Alpes de Haute Provence), et 120 repas servis à table à l'ombre dans le grand hangar après les discours des autorités et un apéritif désaltérant conforme aux consignes de l' AFPM !



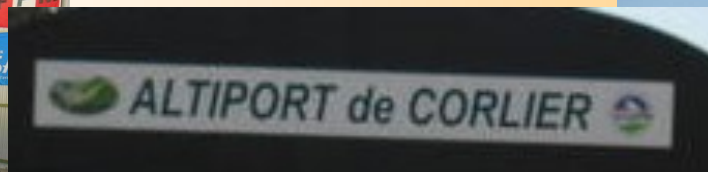
En un mot une très belle journée, de partages d'expériences, de projets communs à construire, et tout simplement de rencontres.

Un grand merci à tous.

Pierre-Michel JACOMET



Rassemblement Corlier



Photos Christophe Lefoulon

Rassemblement Pérols/Vézère



Organisé par l'Aéro-Club d'Egletons, le rassemblement AFPM sur l'altisurface de Pérols sur Vézère s'est tenu le 4 juillet. Avec un grand beau temps, quelques arions et ULM et 25 convives au sympathique casse-croûte de midi, l'ambiance était réussie.



Les Pyrénées



Les pilotes de montagne sur le plateau de Ger

L'Association des pilotes pyrénéens de montagne (APPM), présidée par Daniel Serres, organise en moyenne six rassemblements chaque année sur les altisurfaces de la chaîne.

Ce dimanche, des aviateurs venus de l'Aude, de l'Ariège du Gers, de la Haute-Garonne et bien entendu des deux départements pyrénéens, ont rendu visite à leur ami Jean-Claude Laporte sur sa piste ponsonnaise. Outre l'APPM, l'associative aéronautique locale était bien représentée. Patrice Radiguet et les Mirauds volants n'avaient pas voulu manquer ce rendez-vous. Il y eut aussi deux surprises, celle de la venue d'un avion des années «30», piloté par Alain Monso, «le Piétenpol», récemment reconstruit à Laloubère par l'association tarbaise des constructeurs amateurs, puis l'intervention d'un conférencier palois, membre du comité d'aviation. Alain Vaussard a fait un rappel historique sur les débuts de l'aéronautique et surtout évoqué la première école française d'aviation Wright à Pau, avant, pendant et après le premier conflit mondial.

À cette occasion, les participants ont appris qu'une silhouette du célèbre «Flyer» des frères Wright venait d'être installée sous initiative associative au centre d'un rond-point palois, proche du terrain des exploits de ces premiers aviateurs.

Une journée très amicale et une première sur cette piste qui a ravi les participants prêts à revenir.

La prochaine rencontre de ce type est prévue fin août prochain sur l'altisurface d'Artigues, près de Lourdes.

La Nouvelle République des Pyrénées

Malgré une météo capricieuse, le rassemblement de Ponson a pu se dérouler le dimanche 17 mai. Le propriétaire Jean-Claude Laporte a accueilli 7 équipages venant de divers aérodromes de Nogaro à Lézignan. La très belle bande gazonnée de 600m de long en pente douce régulière requiert tout de même une approche de type montagne. Après une rétrospective de l'épopée des frères Wright sur le terrain d'aviation de Pau, un apéritif a été offert par l'association des "mirauds volants". Ensuite, pique-nique champêtre pour tout le monde avec le retour du soleil. En fin d'après-midi tout le monde est rentré à sa base en se disant à l'année prochaine.



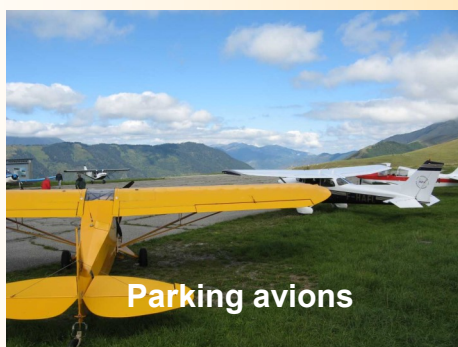
Enfin, la météo nous a laissés tranquilles ce samedi 19 septembre pour faire notre rassemblement. 5 équipages venant d'horizons aussi différents que Bordeaux et Laliagone dans les Pyrénées Orientales, se sont retrouvés sur le domaine d'Escary. Cette plateforme située dans le Béarn offre un panorama exceptionnel sur les sommets des Pyrénées Atlantiques. L'accueil par les propriétaires est toujours aussi sympathique et nous avons pu nous restaurer en appréciant le panorama.



Le rassemblement à Fabas s'est tenu le dimanche 11 octobre par une belle journée d'été indien. Une dizaine d'avions et ULM se sont retrouvés sur cette sympathique plateforme face aux sommets des Pyrénées ariégeoises. L'état de surface de la piste était parfait. Attention toutefois au dévers qui peut surprendre. Merci à André Sancerry, le propriétaire du terrain qui a accueilli les équipages avec un pot de bienvenue. Tout le monde a pu apprécier le pique-nique champêtre à l'ombre d'un chêne assurément centenaire.

Coupe Elissalde

La coupe Elissalde, atterrissage de précision sur altisurface, s'est tenue à LFIP le dimanche 6 septembre après plusieurs reports consécutifs cause météo. 7 avions-ULM sont venus de tous les horizons des Pyrénées et de France; un concurrent est venu de Bordeaux. Nos amis espagnols n'ont malheureusement pas pu venir cause météo.



Parking avions



Briefing pilotes

La coupe a été remise par le fils de Léon Elissalde, précurseur du vol montagne dans les Pyrénées et fondateur de l'altisurface de Peyresourde et de l'aéroclub de Luchon.

Une fois encore, le franc succès de la coupe Elissalde sous l'égide du PAC et de l'APPM a montré le dynamisme du vol montagne dans les Pyrénées.



Le pot

L'organisation bien rodée a permis de mettre en l'air les 15 concurrents en moins d'une heure.

A l'année prochaine

Cette année, c'est Heinz BITTERMANN sur Stinson qui a remporté la coupe avec un score de 3 points, deuxième René BOSCARIOL sur DR400 avec 4 points et troisième Alain BUTET sur PA18 avec 6 points.



Le vainqueur

Alain BUTET



Le confort avant tout

Petit Igloo

La dépense en calories étant importante, il faut s'orienter, si on n'a pas de monticule de neige suffisant pour faire un trou à neige, vers un petit igloo pour une ou deux personnes.

L'intérêt de cet abri est dans le fait qu'il peut être bâti même avec la neige poudreuse qui ne permet pas de faire des briques pour un igloo traditionnel.

En fait, la poudreuse peut très bien se tasser.

Enfouissez quelque chose de volumineux, sac à dos, coussins de l'avion etc. que vous recouvrirez de neige en la tassant au fur et à mesure que vous rajouterez des pelletées, à coup de pelle et en la piétinant. Vous pratiquerez l'ouverture ensuite en récupérant votre matériel. Si vous n'avez pas ce matériel, vous devrez creuser un peu plus pour aménager une cavité.

Dans votre machine, vous devez avoir au moins une pelle, ou deux. En ULM ou Jodel biplace, c'est un problème d'encombrement, mais si vous êtes planté au cours d'une manœuvre en neige profonde, vous serez heureux d'avoir votre passager pour vous aider à vous dégager.



Au cours d'un stage sécurité à l'aéroclub de Méribel, auquel étaient conviés pilotes et pompiers locaux, en quelques minutes, un abri de fortune a été fait par l'équipe féminine (sous le regard admiratif de leurs collègues masculins) et sous la direction de Jean-Lou Eberhart, pilote et guide de haute montagne.



Au bout d'une heure maximum, l'abri est solide.

Il faut qu'il soit orienté pour que l'ouverture soit sous le vent.

Texte & photos JP Ebrard

Nouveauté NOTAM

Depuis le 02 novembre 2015 le SIA (www.sia.aviation-civile.gouv.fr) a modifié la consultation des NOTAM altisurfaces. On peut désormais sélectionner géographiquement les NOTAM altisurfaces à l'aide du bulletin Route Etroite.

Exemple:

BULLETIN ROUTE ETROITE

* champ obligatoire.

Date et heure (UTC) de validité * 2015/11/02 10:45

Durée * 12 Heure(s)

Règle de vol ☐ IFR/VFR ☐ IFR ☒ VFR

Sélection des NOTAM GPS ☐ Oui ☒ Non

Type NOTAM ☒ Général et divers ☐ Général

NOTAM sur les aéroports survolés ☒ Oui ☐ Non

FL min * 0

FL max * 999

Aérodrome de départ

Aérodrome d'arrivée

Aérodromes de dégagement

Largeur de couloir * 30

Points tournants * 4557N00635E

Saisir le cylindre centré sur les coordonnées de l'altisurface en rentrant celles-ci comme **unique point tournant**. On n'a pas besoin de renseigner les cases aéroport de départ et d'arrivée.

Deuxième possibilité:

BULLETIN ROUTE ETROITE

* champ obligatoire.

Date et heure (UTC) de validité * 2015/11/02 10:45

Durée * 12 Heure(s)

Règle de vol ☐ IFR/VFR ☐ IFR ☒ VFR

Sélection des NOTAM GPS ☐ Oui ☒ Non

Type NOTAM ☒ Général et divers ☐ Général

NOTAM sur les aéroports survolés ☒ Oui ☐ Non

FL min * 0

FL max * 999

Aérodrome de départ LFLP

Aérodrome d'arrivée LFLG

Aérodromes de dégagement

Largeur de couloir * 30

Points tournants *

Saisir les aéroports de départ et d'arrivée et cocher « oui » pour « NOTAM sur les aéroports survolés »

Exemple de NOTAM obtenu:

LFFX AD SANS CODE OACI"AD WITHOUT ICAO CODE

☐ LFFA-I

A) LFFX AD SANS CODE OACI"AD WITHOUT ICAO CODE

B)

D)

E)

MASSIF DU MONT-BLANC

