



PILOTES DE MONTAGNE

Bulletin N°92 Mai 2016

Association Française des Pilotes de Montagne



Le Mot du Président

Le Mot du Président



La saison débute traditionnellement par l'Assemblée Générale de notre association. Cette année mon ami Noel Genet a décidé de quitter la présidence de l'AFPM.

Je tiens à lui rendre hommage et le remercier pour son action, son engagement et pour le dynamisme qu'il a su insuffler à l'association.

Le conseil d'administration m'a confié sa succession, je mesure l'honneur et l'ampleur de la tâche qui m'est confiée. Nous poursuivrons ensemble les actions en cours, notamment la mise en place de la réglementation européenne.

La promotion de l'aviation de montagne et de terroir et de son rôle éducatif est une mission essentielle de l'AFPM. Cette aviation impose une qualité de formation et un entraînement régulier et rigoureux aussi bien

aux pilotes avion qu'aux pilotes ULM. L'expérience ne justifie aucun relâchement.

Notre activité considérée comme une des meilleures écoles de perfectionnement est aussi et surtout une source de satisfactions inégalables.

Pour que cette activité garde tout son sens et perdure, il nous faut créer et préserver des pistes dans le respect des autres, pratiquants de la montagne et riverains.

L'AFPM doit rester une association dynamique, représentative de tous les massifs et du terroir ; attentive, respectueuse des règles et de l'environnement.

Bons vols à tous

Eric Fix





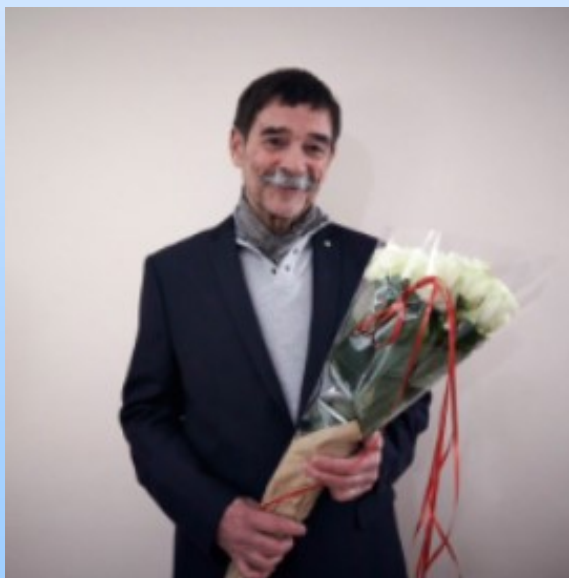
LE PROGRAMME PREVISIONNEL RASSEMBLEMENTS 2016

13-16 mai	Rassemblement International AFPM + EMP	Kempton EDMK (Allemagne)
4 juin	St Jean en Royans (26)	Aéro-club (R) 04 75 48 62 72 ou 06 36 18 34 29 B. TALY
25 juin	Cipières (06) Rass G Trier	AA ULM 06 64 90 40 09 ou 06 09 68 11 22 PM. JACOMET
2 et 3 juillet	Corlier Rass RSA	Aéro club 06 80 14 44 15 B. LACROIX
16 juillet	Langogne	Aéro-club (R) 06 86 98 14 81 U. DELMAS
13-14 août	Verbier La Croix de Cœur	lecarrefour@verbier.ch ou 00 41 79 219 36 55
20 août	Banon	ASVM (R) 06 72 73 25 21 N. GENET
10 septembre	Valberg (06)	ASVM (R) 06 09 51 25 78 R. MOSCATELLI
24 septembre	Montmeilleur	Privé (R) 06 72 73 25 21 N. GENET

(R) report au lendemain en cas de mauvais temps

LES RASSEMBLEMENT PYRENEENS

30 avril	Fabas (Ariège)	3-9 juillet	Peyragudes Air-Club Sortie sur les Alpes
21 mai	Llauro (Pyrénées Orientales)	20 août	Artigues (Hautes-Pyrénées)
25 juin	Aleu Joubac (Ariège)	17 septembre	Escary (Pyrénées-Atlantiques)
2 juillet	Coupe Elissalde (LFIP)		



JEAN-PIERRE, UN WEBMASTER DE HAUT VOL.

L'AFPM tient à remercier Jean-Pierre EBRARD, créateur de ce site en 2001, qu'il a inlassablement enrichi et actualisé pendant 15 ans. Des milliers de documents, photos, vidéos, fiches altisurfaces mis en ligne pour notre plaisir et la sécurité de tous..Merci pour toutes ces heures de labeurs Jean-Pierre, nous vous en sommes tous extrêmement reconnaissants. Sa succession est assurée par Elisabeth Dumas, membre du bureau.



Compte-rendu de l'Assemblée Générale de l'AFPM du 23 janvier 2016 à Grenoble Saint-Geoirs

Il y a aussi du négatif !

Le Président Noël GENET ouvre avec émotion la 43^{ème} Assemblée Générale à 10h15, celle-ci étant sa dernière en tant que président; il 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
- à Monsieur GRARE président du CRA 22,
- à Monsieur Julien GRESSER, représentant le président de la FFA
- à Monsieur COLLARDEAU du CRA ULM Rhône-Alpes représentant le président de la FFPLUM
- à Monsieur Christian PICCIOLI président du PNVM
- à Monsieur Didier RIVET, pilote inspecteur en charge du vol montagne
- à Monsieur AGNESETTI du BEA Lyon
- à Monsieur PENOT ancien président de la FFA
- excusé Monsieur Cédric Pache président de l'EMP

Remerciements particuliers à nos grands anciens Paul BOMEL et Marcel COLLOT.

Noël Genet et l'ensemble de l'assemblée rendent hommage à Messieurs Dominique MEREUZE et Claude FREMY décédés en cours d'année .

Rapport moral Noël Genet

Nous sommes 705 adhérents au jour de l'AG.

L'année 2015 a été bonne notamment en matière de sécurité après la mauvaise saison 2014.

Le nombre d'accident est en nette baisse, mais c'est toujours trop ! (5 déclarés dont 4 graves)

Deux dossiers de créations ont abouti (Beuil et Saint Cyr-le Chatoux) et d'autres idées pour d'autres plates-formes entre autres en Alsace-Vosges.

L'arrêté et décret pour le posé hors aérodrome est à la signature.



L'évolution de la réglementation EASA, notamment sur les autorisations de site, est au point mort.

Nous n'avons pas eu de nouvelles de l'EMP en 2015

Le dossier de Noyer sur Jabron a dû être retiré suite à l'hostilité d'une partie des habitants.

Bilan 2015 Eric Fix



- 3 réunions du CA ont eu lieu au Versoud
- Achat de 9 mats de manche à air, certains sont déjà en place (1 à Banon, 2 à Super Dévoluy et 2 ont été donnés à l'APPM)

Il en reste 4 dont 1 prévu pour Saint Jean d'Arves et 1 pour l'Escoulin. 2 sont en attente d'attribution.

Inaugurations:

- Le hangar de Valberg a été inauguré en présence de la presse locale et des représentants politiques régionaux
- La piste ULM Lesches en Diois a été également inaugurée avec une couverture médiatique et la présence des élus.

Travaux à:

- Le Bez et Notre Dame des Neiges par Gérard Godot et Urbain Delmas.
- Bacchus par Bruno Taly.
- SuperDévoluy, aménagement d'une véranda fournie par Pierre Bremond, mise en place d'une table extérieure et d'une plancha au gaz.

Créations :

- Beuil, ouvert sur roue et neige; des travaux de terrassement seront nécessaires avant de pouvoir y poser des roues.
- Banon est réouvert pour deux ans.
- Saint Cyr le Chatoux, le décret vient d'être signé.

Remerciements :

- à Annette LERA pour la réalisation des bulletins.
- 4 • à Elisabeth DUMAS pour le suivi du fichier et la diffusion des infos sécurité.

- à Jean-Pierre EBRARD webmaster qui désire prendre du recul après de nombreuses années à la tâche.
- à Josette CHABOUD qui s'occupe de la boutique AFPM.
- à Didier RIVET qui suit les évolutions réglementaires.

Dossier jeune :

Anthony JOGUET formé à Megève par Bruno MULLER est le plus jeune qualifié montagne, il obtient donc la subvention AFPM.

Rapport financier *Alain Bondon*

A.F.P.M. - BUDGET 2015 - SYNTHESE			
RECETTES		DEPENSES	
COTISATIONS	26 547	ALTISURFACES	11 685
		PRÊT A.P.P.M.	5 000
SUBVENTIONS & DONS	9 750	FRAIS ADMINISTRATIFS	15 754
BOUTIQUE (Ventes)	2 955	ASSURANCES	224
DIVERS	2 854	SUBVENTIONS	9 520
		BOUTIQUE (Achats)	3 293
		MATERIELS	583
PRODUITS FINANCIERS	268	DIVERS	9 432
DEFICIT 2015	- 13 501	FRAIS FINANCIERS	384
TOTAL RECETTES	42 374	TOTAL DEPENSES	55 875
SITUATION FINANCIERE AU 31 DECEMBRE 2015 - HORS IMMOBILISATIONS			
Situation nette au 31.12.2014	42 358	Compte à Vue B.P.A.	3 254
Recettes 2015	42 374	Livret A B.P.A.	25 573
Dépenses 2015	55 875	Caisse	30
Situation nette au 31.12.2015	28 857 €	TOTAL	28 857 €

Alain BONDON propose à l'assemblée la possibilité d'envoyer les convocations à l'AG par internet.

VOTES des RAPPORTS

Les rapports, moral et financier ainsi que l'approbation de la convocation en ligne aux prochaines assemblées générales, sont votés à l'unanimité.

Réglementation *Noël Genet*

- EASA, il n'y a eu aucune avancée en 2015 en ce qui concerne la réglementation montagne !
- Les stages d'actualisation des instructeurs montagne (RSFI) n'ont pas été mis en place, on travaille pour une mise en place au plus tôt .

- Posé hors aérodrome, l'arrêté et le décret sont à la signature, il y a un blocage pour le moment au niveau du ministère de l'intérieur.

APPM *Daniel Serres*

Compte rendu des activités 2015:

1°/ Nombre d'adhérents:

Le nombre d'adhérents est en légère augmentation; une nouvelle catégorie de pilotes apparait: les ulmistes.



2°/ Activité - formation:

- Les différentes sections « montagne » des clubs pyrénéens, ont une activité de formation limitée; seule la section APPM Avion organise des stages structurés (roues et skis), tout au long de l'année.
- Mise en place de deux stages de labellisation pour les instructeurs ULM.

3°/ Altisurfaces:

- Réhabilitation de HAUTACAM (neige + roues).
- Les deux nouveaux projets d'altisurface sont en préparation: 1 dans les Pyrénées Orientales, l'autre dans les Pyrénées Atlantiques.
- Mise au standard pour publication des fiches d'altisurfaces (24/28).

4°/ Entretien et travaux des altisurfaces:

C'est la partie de notre activité, qui demande le plus d'énergie et de moyens humains. L'ensemble du massif a été sectorisé par département, depuis plusieurs années.

5°/ Rassemblements 2015:

L'accent a été mis pour augmenter les sorties montagne. Au total, 6 rassemblements étaient prévus et seulement 4 ont eu lieu pour des raisons météo: PONSON, ALEU, PEYRESOURDE (coupe ELISSALDE), ESCARY.

6°/ Mise en fonctionnement du site de l'APPM.

7°/ Projets 2016 :

- Ouverture à titre privé d'une altisurface côté sud de la Montagne noire.
- Organisation de 2 stages spécifiques de labellisation I.ULM.



- 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 et échanges avec les espagnols.
- Défense de l'espace aérien (parc national, LPO....).

7°/ Dates à retenir :

Assemblée Générale de l'APPM, le samedi 27 février à Bagneres de Luchon.

Rassemblements : Fabas (23 avril), Llauro (21 mai), Aleu (25 juin), Peyresourde (02 juillet), Artigues (20 août), Escary (17 septembre)

ASVM Noël Genet

- 220 adhérents

-Subvention attribuées :

Cipières 1000€
Clamensanne 1000€
Entrepierres 500€
Fauchages 100€ pour Entrepierre et Grand Terrus
Vols pour les propriétaires de Banon et Colombe, un vol est prévu sur neige pour la bergère de Banon

-Rassemblements : Cipières, Valberg, Devoluy (supprimé), Banon

-Travaux :

Clamensanne par Paul Prudent
Grand Terrus par Philippe Loens
Banon, mise en place d'un mobile home, réalisation d'un compactage et installation d'un mat
4 mats posés à Isola, Valberg, Colombe et Grand-Terrus

-Projets :

Troisième piste à Banon
Terrassement à Beuil

PNVM Christian Piccioli



- 38 instructeurs ont été labélisés depuis 2011, les 2/3 viennent de l'avion.
- Depuis la création du PNVM, 192 stages réalisés au total donnant lieu à une attestation de formation pilote.
- Projet de cursus de vol en milieu montagnard.

Accidentologie Noël Genet

Cinq accidents déclarés en 2015 :

- Avoriaz Grave
- Meribel Grave
- Banon ULM
- Banon Grave
- Valberg ULM Grave

Bureau Enquête Analyse Mr 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.

53 Evénements dont 15 accidents
'montagne'

- Avions : 19 accidents et 9 incidents
- ULM : 18 accidents
- Planeurs : 4 accidents
- Hélico : 3 accidents
- Ballons : aucun

Evénements Avion

15 événements dont :

- 4 à l'atterrissage,
- 5 au décollage,
- 6 en croisière

3 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. »

EMP / Pentecôte 2016 Noël Genet

Le rassemblement Européen des pilotes montagne aura lieu à la Pentecôte 2016 à Kempen Allemagne.



Divers Noël Genet

- L'émission Des racines et des Ailes à laquelle nous avons participé sera diffusée en fin d'année.
- HOP TOUR des jeunes pilotes fera étape à Chambéry,

nous devrions être partie prenante.

- Vol pour Mr et Mme Bremond en remerciement de leur intervention décisive lors de l'accident de Banon.
- Pour les ULM, une formule semblable à celle portée sur les cartes VAC des aéroports, devrait être inscrite sur les Arrêtés préfectoraux (article 6).

Élections au Conseil d'Administration

Les membres sortants se représentent

- Gérard Godot
- Gérard Ferrier
- Daniel Serres

De même que Daniel Streicher coopté par le CA en remplacement de Pierre Bon démissionnaire en cours d'année.

Les candidats sont élus à l'unanimité.

Parole aux invités

- Mr HUPAYS, directeur de la DSACE, présente ses vœux pour 2016, il attire l'attention sur les problèmes liés aux plateformes notamment les aérodromes à usage privé qui sont ouverts par arrêté préfectoral mais qui ne peuvent être fermés que par arrêté ministériel.

En évoquant l'accident d'Avoriaz Mr Hupays nous engage à bien regarder les arrêtés préfectoraux ; à la publication de la nouvelle réglementation sur les atterrissages hors aérodrome qui engagera plus la responsabilité du pilote, il conviendra de réfléchir au statut qu'on voudra appliquer à nos altisurfaces.

Mr Hupays conclut son intervention en remerciant Noël Genet pour son action.

- Julien GRESSER, représentant Jean-Michel OZOUX président la FFA, insiste sur la nécessité d'avoir une fédération forte à l'écoute des associations comme l'AFPM. Il indique que les associations pratiquant le vol montagne devraient plus contribuer aux actions de l'AFPM pour l'entretien des pistes. Julien Gresser transmettra à la FFA notre demande de subvention pour l'année 2016.

- Louis COLLARDEAU représentant Pierre-Henri LOPEZ président la FFPLUM, évoque la mémoire de Dominique Mereuze disparu en 2015. Il se félicite du partenariat de 12



ans entre la FFPLUM et l'AFPM et insiste sur le concept basé sur le déclaratif.

L'année 2015 a été catastrophique en termes de sécurité (46 morts), la FFPLUM reforme la formation des instructeurs ULM en incluant notamment un module montagne. Le comité régional Rhône-Alpes apporte une aide spécifique aux pilotes désirant se former à la montagne.

Le CRA Rhône-Alpes et la Fédération nous réitèrent leurs subventions de 800 € et 3000 €.



A 12H30 Noël Genet clôture, non sans émotion, sa dernière assemblée générale en tant que président en remerciant tous ceux qui l'ont soutenu lors de ses 15 ans de présidence.



Le Président
Noël Genet

Le Secrétaire
Eric FIX

L'Assemblée Générale en images



*Remerciements à
Josette pour la
boutique...*



*... et remercie-
ments de Josette
pour les fleurs.*





Conseil d'Administration AFPM 23 janvier 2016

Aérodrome de Grenoble Saint-Geoirs

Présents : G. FERRIER, A. BONDON, D. SERRES, E. FIX, N. GENET, G. GODOT, A. LERA, J. GRESSER, E. DUMAS

Excusés : JP. EBRARD, P. PRUDENT, E. DARMANIN, D. STREICHER

La réunion débute à 14h30 par le départ de Noel GENET qui nous quitte en nous souhaitant bonne continuation ; il demeure président de l'ASVM et correspondant de l'AFPM auprès du PNVM.

Le CA constitue le nouveau bureau de l'association:

Président	Eric FIX
Vice-président	Gérard FERRIER
Secrétaire général	Daniel STREICHER
Trésorier	Alain BONDON
Réglementation	Eric DARMANIN
Webmaster/fichier	Elisabeth DUMAS
Bulletin	Annette LERA
FFA/subventions	Julien GRESSER
ULM / PNVM	Paul PRUDENT
APPM	Daniel SERRES
Cévennes	Gérard GODOT
Conseiller	Jean-Pierre EBRARD

Didier RIVET, pilote inspecteur à la DSAC-CE en charge du vol montagne, est invité permanent de notre CA en tant que conseiller technique.

La réunion se poursuit par un tour de table pour définir des actions à mener en 2016 :

Gérard FERRIER nous représentera à l'AG du CRA 22
Annette LERA nous représente auprès de Météo France
Elaboration d'un manuel de formation vol montagne avec la DGAC et la FFA.

Définition du stage ACT pour les instructeurs montagne en coopération avec Didier RIVET.

Activité avion au sein du PNVM, on envisage des stages vol en montagne en partenariat avec la FFA.

Il est convenu que A. LERA communiquera la date limite à laquelle on pourra transmettre des articles à inclure dans le bulletin.

Après étude de nos statuts il faudra décider d'un éventuel changement de siège social, ou non !

L'adresse de correspondance est désormais :

AFPM chez Mr Eric FIX
12 avenue Montaigne
68700 CERNAY

Eric FIX
Président



Merci Noël!



Un immense merci pour toutes ces années passées à la tête de l'AFPM, toujours sur le pont pour faire évoluer les choses dans le bon sens, dynamisant le vol en montagne, simultanément présent sur des fronts divers et variés tels que:



**L'entretien
d'altisurfaces**

**La défense
de terrains**

**Les relations avec les
autres institutions:
DGAC, EASA, FFA...**

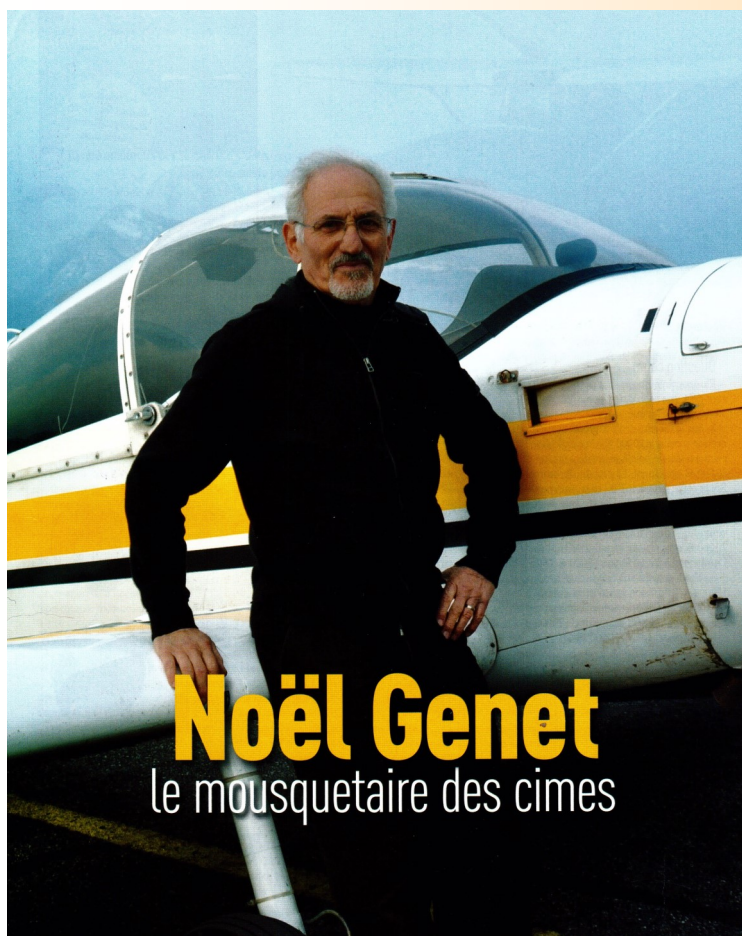
**Le développement
de l'AFPM**

Etc, etc, etc....

**La création
de pistes**

La réglementation

**Le chalet de
Super-Dévoluy**



Noël Genet
le mousquetaire des cimes

Tombé amoureux des sommets il y a dix-sept ans, Noël Genet, président de l'Association française des pilotes de montagne depuis 2001, milite pour préserver un environnement aussi somptueux que fragile.

C'est l'histoire d'un gars de la plaine devenu président de l'Association française des pilotes de montagne, Noël Genet, la plus célèbre barbiche poivre et sel du PAM (paysage aéronautique de montagne), a les cimes chevillées au cœur. Pudique, il préfère mettre en avant le travail de l'équipe de bénévoles qui anime l'AFPM au quotidien plutôt que trop en dire sur son propre parcours. Respectueux, il milite pour que la charte du pilote de montagne soit appliquée à chaque vol : « *Pilote de mon-*

pecteras... Dans les vallées évolueras, en évitant le "radada"... Sur les glaciers t'écarteras des randonneurs marchant au pas... » Sincère ; il éprouve un réel plaisir à expliquer cette passion si particulière qui anime les pilotes de montagne et qui va bien au-delà du vol. « *Nous pratiquons la montagne, et pas seulement en avion. Nous la vivons au quotidien. Notre volonté, c'est aussi de la préserver.* »

Natif de Chauvigny, près de Poitiers, Noël découvre le pilotage en 1961, à tout juste seize ans. Voisin de l'aéroclub local, habitué depuis toujours à observer le ballet des avions légers et intrigué par les sensations qu'un vol peut procurer, il se décide à embarquer pour un baptême de l'air et s'inscrit dans la foulée. En 1962, il réussit ses premier et second degrés de pilotage, l'ancêtre du PPL. La même année, Noël s'engage dans l'armée pour devenir mécanicien avion. Après deux ans de formation à Saintes et un an à Rochefort, il débute à Dijon comme mécano sur Mirage III.

Instructeur à Saint-Auban

A Saintes, Noël découvre le planeur. Breveté en 1962, il devient instructeur en 1966. « *C'était une nouvelle façon d'appréhender le vol. A l'époque, j'étais loin d'imaginer que la montagne prendrait une place aussi importante dans ma vie. Cette expérience me sert toujours aujourd'hui pour comprendre l'environnement dans lequel je vole.* » Au cours de sa carrière militaire, Noël évolue. Il occupe les postes de mécanicien navigant sur Nord 2501 à Reims puis chef-pilote au centre de vol à voile de l'armée de l'air à Romorantin. Entre 1975 et 1983, il fera même partie de l'équipe de France militaire de vol à voile, participant à plusieurs compétitions nationales et internationales.

Puis vient l'heure de la reconversion. Nous sommes en 1984, Noël tente d'intégrer la sécurité civile pour devenir mécanicien navigant sur Canadair. Non retenu, il se tourne vers le SEFA (Service d'Exploitation de la Formation Aéronautique, aujourd'hui fusionné avec l'ENAC)

et devient instructeur à Saint-Auban. Sa nouvelle mission, pas exécuter plus de trois tours de piste consécutifs au-dessus d'une altisurface.

« Je suis devenu instructeur montagne avion en 1987, alors que j'étais en poste à Saint-Auban. L'attrait pour la montagne, je l'avais déjà puisque je parcourais la région en planeur depuis deux ans. Voler dans cet environnement, c'est éprouver des plaisirs extraordinaires tout en développant son sens de l'analyse, ses facultés d'observation et de prise de décision. » En 1988, Noël devient membre l'Association française des pilotes de montagne, qu'il préside depuis 2001.

L'AFPM compte 670 pilotes. Pas mal quand on sait que 750 personnes pratiquent le vol montagne en France et 1070 en Europe. L'association a vu le jour en 1973 sous l'impulsion de pilotes comme Henri Giraud et Marcel Collot, initiateur de la réglementation montagne. Avant 1973, il n'existait aucun texte. Les pilotes se posaient en montagne comme bon leur semblait. *« Cette réglementation, nous l'avons fait évoluer en 2003. Quand elle est apparue, il y avait cinq avions dans toute la montagne et elle était très axée sur la survie. Avant, en cas de problème, la première chose à faire était de construire un igloo. Maintenant, il y a le téléphone portable... »*

Il existe 88 altisurfaces en France (en terre, herbe ou neige-glaciers). La plus courte se trouve dans les Pyrénées : Pène de Soulit. 150 m x 20 m. La plus longue, Banon, est dans les Alpes de Haute-Provence, près du Ventoux : 500 m x 15 m. *« Depuis quinze ans, nous ouvrons deux à trois altisurfaces par an. Bien sûr, nous sommes confrontés aux problèmes de nuisances sonores, ce qui aboutit à une fermeture tous les deux ans en moyenne. »* La faute, déplore Noël, à l'excès de certains pilotes. C'est pour cela que l'AFPM recommande de ne

Noël, qui confesse préférer les Jodel aux Piper *« à cause du Mousquetaires et de toutes ses qualités »*, avoue avoir aussi ses spots préférés. Même s'il est difficile de choisir. *« St-Roch Mayères. Une étape mythique et un restaurant d'altitude qui permet de manger face au Mont-Blanc. Grandiose. Il y a aussi Superdévoluy, ouverte depuis 1973 sur neige. La municipalité et la station voulaient dynamiser l'activité. L'AFPM a mené d'importants travaux qui ont permis l'ouverture de l'altisurface toute l'année. »* Depuis un an et demi, l'association possède

même un chalet de 40 m² en bord de piste, un gîte ouvert grâce à ses membres avec tout le nécessaire pour cuisiner et dormir. Et parce que l'on parle de convivialité



et restauration, lorsque Noël vous dit qu'il part avec les pleins, il n'est pas question de 100LL. *« J'ai toujours avec moi, une sacoche avec des tasses, du café, du thé et des chocolats pour partager avec les copains que je pourrais croiser en route. C'est aussi ça la montagne. »*

Peut-être apprécierez-vous ce réconfort si vous venez préparer une qualification montagne (minimum 20 heures de vol) avec l'AFPM ou simplement participer à des vols de sensibilisation. *« Le vol montagne attire de plus en plus de pilotes. Certains veulent passer la qualification. D'autres se contentent de séances en double commande quelques jours dans l'année sans chercher à aller plus loin. Une chose est sûre, la montagne, le pilotage y gagne. »*

© Texte et photos Jean-Philippe Laurent/Info-Pilote Mars 2012



LA CROIX ROSIER

Il y a quelques heures, avec mon ami Camille, nous avons effectué quelques atterrissages et décollages, sur l'altisurface de la Croix Rosier, située dans le Beaujolais.

Ces trente dernières années, j'ai effectué près de 3000 atterrissages et décollages sur ce terrain. Chacun m'a demandé une concentration optimale et une attention de tous les instants. Chacun m'a apporté un immense plaisir et la fierté de la maîtrise d'un savoir-faire.



Ceux de cette après-midi étaient porteurs d'une très grande émotion et ils m'ont laissé un goût amer. C'était la dernière fois que je posais les roues du Mousquetaire sur ce terrain d'aviation de 250

mètres de long avec une pente de l'ordre de 20 %.

La propriétaire, de cette piste d'envol, a décidé d'en effectuer la fermeture, à partir du 21 mars prochain, afin de la reboiser en Douglas pour l'avenir de ses petits-enfants. Choix légitime, mais peu respectueux de l'histo-



13

Beaujolais

Une piste disparaît... La Croix Rosier

rique de cette altisurface créée par son père, Monsieur Jean-Baptiste Emile Gelay, en 1972, pour l'utilisation par l'aviation de montagne. Peu respectueux également envers une population de pilotes qui affectionnent cet endroit depuis 46 ans et qui, il y a deux ans, avec l'entier accord de la propriétaire, a engagé une somme conséquente d'euros pour le maintien, sur cette piste, d'un niveau de sécurité pour les aviateurs.



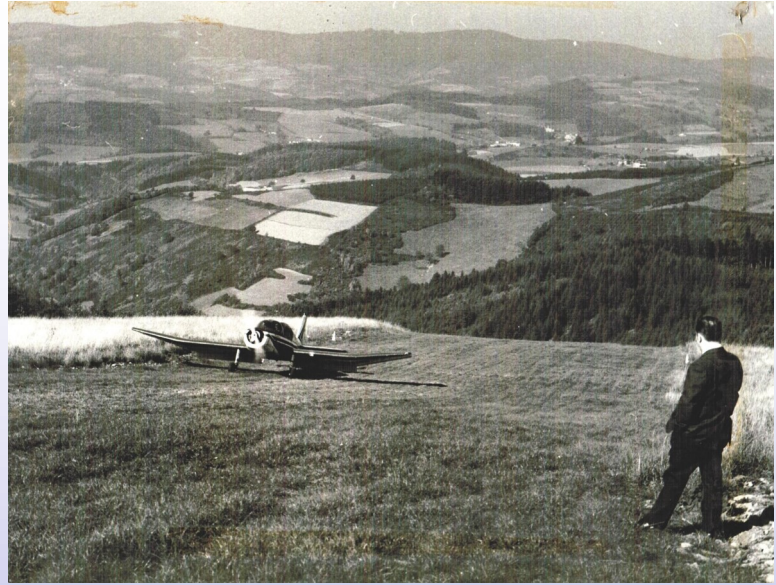
Un accord aurait pu être trouvé (indemnisation, location ou achat de la parcelle). Aucun consensus n'a été possible !

Le 7 octobre 1972, jour de l'inauguration de l'altisurface de la Croix Rosier, Henri Giraud, pionnier de l'aviation de montagne, seul pilote à s'être posé au sommet du Mont Blanc en avion, avait effectué les premiers atterrissages.

Ce grand pilote aimait dire et écrire : ... "J'ai vécu dans deux mondes, en vol un océan de beauté, à terre un océan de bêtise"...

Gilles Esteller
Instructeur montagne
Aeroclub du Beaujolais





Inauguration de l'Aéroport de la Croix Rosier Le 7 octobre 1972

8

Inauguration de l'Aéroport de Châteauneuf la Croix Rosier
le 7 Octobre 1972

Organisée de l'Office, sous patronage de l'Aéro-Club de
Villeneuve de Brancourt - Pilote et Girard Pilote de l'Armée
des Alpes. Présence de la Général Brudi Adjoint au
Gouverneur d'Alsace de Lyon. et des Bénévoles de
Châteauneuf.

PHOTO
PAUL GINOUX
LE PROGRES - Lyon
Tous droits réservés

- La piste 200m de long
- 23 % de pente - Nord. Sud
- 20 m de large -
- Plate-forme pour 5 avions -
- But: permettre aux Pilotes de l'Aéro-Club de Villeneuve de Brancourt
d'obtenir la Qualification de Pilote de montagne et de faire des
Baptêmes de l'Air à Autaret -



Beaujolais

... Et une nouvelle piste va naître: Parasoir

Une piste similaire à la Croix-Rosier est en aménagement à 5 km de vol de la Croix Rosier, le décret de création a été signé en préfecture: Actuellement ce terrain est dédié à la chasse, le chemin est orné de quelques postes chasseurs.

Le PARASOIR

N 46° 01' 55'' E 04° 33' 20''

Altitude plateforme : 2110 ft

Long environ 290 m

Pente moyenne 20%



La nouvelle altisurface de Rhône-Alpes est située sur la commune de Vaulx en Beaujolais (Clochemerle) plus près de Saint-Cyr-le-Chatoux .

Le propriétaire est le père de Camille Junet. Camille est pilote à l'aéroclub de Villefranche/ Saône, Il est instructeur avion et pilote de montagne.



Il y a déjà un chalet sur la plateforme située près d'un carrefour où se trouve le relais restaurant du Parasoir.



Camille à convaincu son père de financer ensemble un budget de 10 000 euros.

Les premiers travaux viseront à profiler le terrain

actuel pour l'adapter à la pente optimale aux avions et à vérifier la structure du sol (terre, rochers ?)



Texte et photos Gérard Ferrier

LES PYRÉNÉES

Pour l'APPM, la saison hivernale s'est terminée début avril. Malgré une météo peu favorable et une neige délicate dans les Pyrénées, nous avons pu réaliser une vingtaine d'heures de vol sur skis. Lorsque les conditions météo et de neige sont réunies, c'est un grand bonheur de se poser sur les petites altisurfaces des Pyrénées comme ici à Cap de Pouy.



En association avec le Peyragudes Air Club, l'APPM a participé à un reportage télévisé sur l'unique altiport des Pyrénées, l'altiport de Peyresourde et sur le vol montagne dans les Pyrénées. Plusieurs avions dont le PA18 de l'APPM, ont pu rallier Peyresourde. Malgré une météo peu favorable, le reportage a pu montrer les spécificités d'un atterrissage en montagne et le vol en environnement montagneux. Le reportage a été diffusé sur FR3 Midi-Pyrénées dans l'émission "carnets de vol" du dimanche 24 avril.



PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE EXTRAORDINAIRE DE L'ASSOCIATION POLE NATIONAL DE VOL MONTAGNE

Le 24 mars 2016, à 10 heures s'est réunie à l'aérodrome de GAP TALLARD (Hautes Alpes) l'Assemblée Générale Ordinaire de l'association dénommée : POLE NATIONAL de VOL MONTAGNE.

Présence des membres du bureau Directeur :

Monsieur Alain BONDON, Trésorier

Monsieur Christian PICCIOLI, Président,

Monsieur Paul PRUDENT, Chef de Centre,

Madame Anne PRUDHON, Secrétaire Générale,

Membre actif : Monsieur Noel GENET,

Convoqués : 92

Présents ou représentés : 37

Excusés : 26

1) Présentation du rapport moral.

Le président présente le rapport moral.

(Annexe 1)

2) Présentation du bilan de l'activité l'année 2015.

Deux sessions de formation théorique ont été organisées sur le terrain de Gap Tallard et une sur le terrain de Cipières. Ces formations ont été animées par le Chef Instructeur.

- 48 stagiaires ont assisté à ces formations théoriques. Depuis la mise en place du « cursus montagne » 219 pilotes ont assisté à la formation théorique.

Des demandes de renseignements sur le vol en montagne nous parviennent de différentes régions françaises, dont la Réunion, et également de Belgique, d'Allemagne. Nous adressons ces candidats aux instructeurs régionaux concernés.

- 11 instructeurs ont été labellisés en 2015, 4 en fin d'année 2015.
- Nous avons à ce jour 26 instructeurs labellisés sur les différents massifs montagneux français. 1 instructeur a été retiré de la liste ne pratiquant plus que l'hélicoptère.
- La liste de ces instructeurs labellisés, figure sur le site du PNVM et

de la FFPLUM.

- 3 instructeurs sont actuellement en attente de labellisation.
- 41 cursus ont été délivrés, dont 27 aux instructeurs labellisés.

Conformément à l'article 5 du règlement relatif au principe de labellisation des instructeurs, nous avons questionné 20 instructeurs labellisés en 2014 et début 2015 sur leur activité en 2015.

- 17 instructeurs nous ont retourné leur compte-rendu d'activité 2015.
- Malgré les relances, 1 instructeur labellisé n'a pas répondu à notre demande. Selon l'article 5 du règlement de labellisation, il va se voir exclu de la liste des instructeurs labellisés.
- 13 instructeurs nous ont déclaré avoir pratiqué 78 vols d'initiation à la montagne.

Après consultation de ces comptes rendus, il ressort que 121 pilotes dont 5 candidats instructeurs sont formés ou en cours de formation. Ces formations représentent 1285 heures de vol.

3) Présentation du bilan financier de l'année 2015 :

(Voir annexe 2)

Montant de la cotisation 2016 :

A l'unanimité, la cotisation reste fixée à 20 € pour les participants aux stages organisés par le PNVM.

Montant de la journée de formation 2016 :

A l'unanimité, le prix de la journée est fixé à 30 € (hors restauration) sur place à Tallard. Lors d'un déplacement sur un site extérieur, le cout de la formation reste de 30 euros, mais les frais de déplacement seront payés par les stagiaires (0,408 euros du km).

Montant de l'heure de formation 2016 :

A l'unanimité le prix de l'heure de formation sur les ULM loués par le PNVM est fixé à 96 € hors essence, et 45 € sur les machines personnelles.

Le PNVM encaisse la totalité du prix de la location (96 € de l'heure) et reverse 76 € au propriétaire du G1 et 20 € pour le PNVM.

Les trois rapports sont votés à l'unanimité.

4) Questions diverses.

Les instructeurs labellisés pourront délivrer des cursus de site qui seront établis par le PNVM.

Paul envisage :

- de faire un stage pratique, courant Octobre, et recherche des instructeurs labellisés qui pourraient l'aider. Les stagiaires candidats devront préalablement avoir passé un vol d'évaluation. (Le pilote et machine dans le cas de stage sur ULM personnel).
- un forum des Instructeurs labélisés pour confrontation d'expérience. (Prévu courant septembre 2016).

Marcus Dalgetty propose ses services à Paul pour l'aider dans les stages.

Il manque l'article 15 sur les statuts. Il est en réserve en cas de prochaine modification.

N'ayant plus de questions à l'ordre du jour, la séance est levée à 16 heures 30.

Le Président :	Monsieur Christian PICCIOLI
Le Trésorier :	Monsieur Alain BONDON
Secrétaire Général :	Madame Anne PRUDHON
Chef de Centre :	Monsieur Paul PRUDENT

Annexe 1

Le PNVM est né il y a déjà quelques années à l'initiative de notre ami Louis Collardeau en Rhône Alpes sous une forme locale.

Il a été officiellement fondé grâce à la volonté de Dominique Méreuze, Paul Prudent, Noël Genet, président de l'AFPM, et moi-même, le 19 février 2011 à Gap Tallard, haut lieu de l'aéronautique, l'année où lui aussi, le Pôle Hydro a été créé à Biscarosse.

Il devient alors le PNVM de la FFPLUM, référence pour tout pilote

ULM et nos autorités de tutelle.

Vous connaissez les engagements de Dominique en matière de qualification, il n'en voulait pas et faisait confiance à la responsabilité de chacun.

C'est ainsi que le PNVM a basé son fondement sur la *responsabilité individuelle et le renoncement* comme aime à le dire Paul.

A partir de ce principe le PNVM a évolué. Nous délivrons donc une attestation de formation correspondant au *label* ou au cursus et non pas une qualification, à l'initiative du pilote.

Le label s'adresse aux instructeurs qui sont obligatoirement passés par le Pôle qui en contrôle le suivi et fait les mises à jour nécessaires.

Le cursus s'adresse aux pilotes brevetés ayant une bonne expérience du pilotage.

Pour les deux formations, il y a une partie théorique d'une journée et une partie pratique en vol sur altisurface avec une progression exponentielle suivant les compétences du pilote.

En outre depuis 2015, une troisième formation est proposée aux pilotes qui veulent évoluer en milieux montagneux sans se poser.

Par ailleurs, toujours à l'écoute de nos adhérents FFPLUM, Paul propose un cursus avec instructeur labellisé sur site spécifique. Il s'agit d'une autorisation de site pour terrains identifiés. Le pilote n'a alors pas besoin de suivre l'ensemble de la formation vol montagne. Exemple base de Ciprières (Cipières Alpes d'Azur, LF 0652) ou Valberg.

Enfin, nous avons labélisé des « Référents Montagne » dans chaque massif : Pyrénées, Alpes, Vosges, Massif Central, avec qui les adhérents peuvent prendre contact.

Pourquoi avoir créé ces formations, le PNVM et le PNVH ?

Dominique avait toujours un temps d'avance. C'est cette doctrine qu'il nous a laissée et que l'on perpétue : **anticiper, innover, proposer,**

18 avant que l'on nous l'impose.

Si l'on veut continuer à voler, il faut prendre conscience que le vol en montagne n'est pas anodin, qu'il est vraiment très particulier, qu'il dépend de l'appareil mais essentiellement et plus qu'ailleurs, de la météo et de l'aérologie du moment, d'où le renoncement, là aussi encore plus qu'ailleurs.

Le vol en montagne n'autorise AUCUNE erreur.

Avant tout posé sur une altisurface, mes recommandations sont donc les suivantes : consulter le site de l'AFPM mis à jour régulièrement ou prendre contact avec Paul Prudent, le chef de centre.

Pour information, en ce qui concerne les altisurfaces dans BASULM, les fiches ne sont publiées qu'à titre indicatif, ne sont pas fiables et ne donnent pas l'état de la piste ou sa fermeture temporaire.

Les statistiques prouvent l'intérêt pour la pratique du vol montagne et donc la nécessité d'avoir mis en place une formation adéquate.

De quelques passionnés en 2011 avec deux à trois formations théoriques pour huit participants, nous sommes passés en 2015 à une véritable référence reconnue par tous, y compris au-delà de nos frontières.

La liste des instructeurs labellisés se trouve sur le site du PNVM et de la FFPLUM.

Voilà un très bon bilan.

La FFPLUM recommande très fortement à tout pilote ULM de se former au PNVM s'il veut se poser sur une altisurface ou un altiport.

Malgré toute la difficulté que cette pratique implique, je vous invite à découvrir la montagne en vol, elle est si belle et cela change de la plaine... !

Voici un exemple. La Charte De Bonne Conduite

Je m'engage à participer à une entreprise collective qui vise à réduire le nombre d'accidents et les nuisances en montagne.
En tant que pilote, je m'engage à suivre les règles générales suivantes:
N'entreprendre un vol qu'en bonnes conditions physiques et mentales.

Respecter les règles de l'air et les espaces classés.
Respecter toute la réglementation en vigueur.
N'effectuer que 3 atterrissages consécutifs sur un terrain ou moins si l'AFPM le recommande.

Ne pas consommer d'alcool lorsque je pilote.
Privilégier la sécurité à la performance.
Voler à la « hauteur » de ses compétences et ne pas se laisser entraîner dans l'inconnu.
Ne pas hésiter à réclamer un réentraînement.
Donner au sol ses intentions de vol.
Ne pas banaliser les pistes difficiles.
Prendre conscience des conséquences désastreuses vis-à-vis du public, des administrations, des assureurs que peuvent avoir les accidents en vol montagne.
Accepter d'entendre des remarques à mon égard et en tenir compte.
Participer à la promotion de cette charte en donnant le bon exemple

Bons vols avec prudence et responsabilité... !

Président: C. Piccioli

Annexe 2

Bilan 2015			
DEPENSES		RECETTES	
Charges Administratives	1 635,90	Cotisations	1 240,00
Frais de			
dont déplacement	662,77	Subventions	2 000,00
Affranchissement	43,65	dont FFPLUM	1 000,00
Matériel Bureau	209,26	AFPM	1 000,00
Location salle			
réunion	80,00	Formations	3 447,33
Matériel		dont Form. théoriques	1 010,00
Pédagogique	161,02	Form. pratiques	2 437,33
Téléphone - Internet	350,00	Cotisations 2016 perçues d'avance	260,00
Restauration	129,20		
Location Aéronefs	1 620,93	Produits financiers reçus	86,76
		TOTAL DES RECETTES	7 034,09
TOTAL DES DEPENSES	3 256,83		
Excédent de l'exercice	3 777,26		
Balance globale	7 034,09		7 034,09

Situation au 31 Décembre 2015			
Résultats antérieurs au 31.12.2015	8 407,57	Compte à Vue	813,62
Résultat 2015	3 777,26	Livret A	13 274,17
Dépenses enregistrées non réglées	1 902,96	Caisse	-
Actif Net	14 087,79		14 087,79



Aéro-Club Beuil Azur Vol Montagne

En présence de M Stéphane SIMONINI Maire de Beuil et de Bernard ROBION 1^{er} adjoint, de M Bernard BILLET représentant de la FFPLUM et du représentant du Pôle National Vol Montagne, de Marie-France JEHANNE représentante de l'association Française des Femmes Pilotes et de la commission Volez au Féminin du CR Paca FFPLUM, de Richard MOSCATELLI président de l'aéroclub de Valberg, d'Alain ROPION président de l'aéroclub Alpes Azur ULM, du représentant de l'altisurface d'Isola, de pilotes et de sympathisants Beuillois, l'aéroclub **Beuil**

Azur Vol Montagne est né samedi 16 avril à Beuil.

Son objet social :

- Sensibilisation et perfectionnement au vol montagne et respect de l'environnement pour les pilotes de vol moteur et vol libre.
- Assistance à la gestion de la future altisurface de Beuil en cours de réalisation par l'AFPM et le Maire de Beuil.
- Participation aux animations du Village de Beuil (Canton de Guillaumes).

L'association regroupe toutes les pilotes de toutes les pratiques aéronautiques : motorisé, libre, drones,...

Les responsabilités attribuées aux membres fondateurs :

Pierre-Michel JACOMET pilote avion, ULM, parapente, **Président**,
Thibaut BELMONTE parapentiste, paragliding et pilote de drone, **Trésorier**,
Yannick TARRES pilote ULM paramoteur, **Secrétaire Général**,
Noel GENET Instructeur vol montagne, Président ASVM, **Chargé de la réalisation de l'altisurface de Beuil**



L'AG ASVM à Sisteron en décembre 2015 en images



Le Foehn: Pour les pilotes, danger pendant, danger après!

Le foehn est un mot allemand (dont l'orthographe est également "föhn") qui vient du latin *favōnius* signifiant "vent tiède". A l'origine, le foehn désigne un air chaud et sec, souvent violent, qui dévale les pentes aval des Alpes (c'est-à-dire, sous le vent). Il est ensuite devenu un terme générique pour désigner, dans toutes les régions montagneuses, soit le vent dévalant les pentes, soit le phénomène thermodynamique plus général associé au franchissement d'une barrière montagneuse par un écoulement atmosphérique. Ainsi, lorsque le vent

de sud souffle sur les Pyrénées, le foehn souffle - ou "l'effet de foehn" se produit - côté français de la chaîne. Il prend le nom de Chinook dans les Rocheuses, de "Bora" dans les Alpes Dinariques de la côte Adriatique, ou de "Nor'wester" sur le relief de l'île sud de Nouvelle Zélande.

Une définition à trois critères existe pour laquelle on parle de foehn dans une vallée à partir du moment où sont réunies simultanément les conditions suivantes :



Figure 1: Photo prise depuis Altdorf (en Bade-Wurtemberg) du trou de foehn dans la région de Klausen le 21 juin 2001 (source: Esther Haeller)

- élévation brutale de la température,
- réduction brutale de l'humidité,
- présence d'un vent descendant les pentes.

Un critère lié à la force des rafales au sol et à la direction du vent sur les sommets existe également. Ces critères restent qualitatifs et peuvent varier d'une région à l'autre. S'accorder sur des critères quantitatifs de détection du foehn constituent toujours un sujet de recherche.

L'effet de foehn marque le ciel de façon typique: du côté amont, l'humidité est très forte. Elle est parfois confinée dans une sorte de grande vague à l'échelle de la barrière montagneuse, s'arrêtant brutalement pour laisser place à un air très sec et un ciel dégagé en aval, que l'on nomme *trou de foehn*. Les nuages situés sur la crête paraissent immobiles, malgré la grande vitesse de l'air. En aval, des nuages lenticulaires peuvent être observés à la hauteur des sommets et plus haut, signant la présence d'ondes de relief comme le montre la figure 1. A la surface, le vent est turbulent et fort, et se manifeste par des rafales pouvant atteindre plus de 100 km/h et engendrer des risques pour les activités aéronautiques.

En France, le foehn produit au passage des Pyrénées ou des Alpes, se déclenche par flux de sud la plupart du temps associé à une dépression située au sud-ouest de la barrière. Le foehn est donc en général suivi d'un système frontal. Le ciel typique observé en aval laisse alors place aux cirrus, altostratus,... puis l'humidité parvient à pénétrer dans la montagne : le mauvais temps! D'où le dicton "Quand le temps est trop gai le soir, il pleure le matin".

C'est à Julius (von) Hann (1839-1921), en 1866, que l'on doit la première théorie du foehn qui puisse expliquer les effets thermiques remarquables de ce phénomène: L'air qui s'élève sur les pentes amont est refroidi de manière adiabatique jusqu'au point de saturation. L'air se condense et libère des précipitations. Le refroidissement se réduit à cause de la libération de chaleur à la condensation de $-1^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$ à environ $-0.6^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$. En aval du relief, sous le vent, l'air se réchauffe depuis les crêtes jusque dans les vallées, selon l'adiabatique sèche, de $-1^{\circ}\text{C}/100\text{ m}$. L'air redescendant en aval se trouve donc plus sec et plus chaud qu'il n'était en amont, au même niveau. La figure 2a montre le schéma classique de formation du foehn trouvé dans la plupart des ouvrages de météorologie.

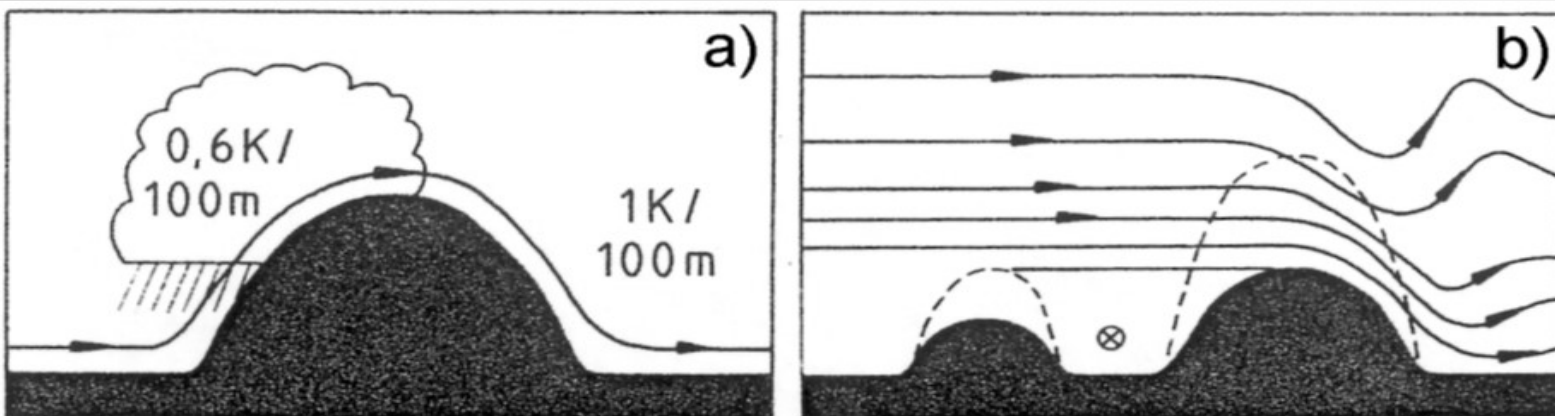


Figure 2: (a) Schéma thermodynamique classique et (b) schéma de la théorie dynamique du foehn

Premier modèle physique pour la recherche scientifique sur le foehn, le concept de Hann a eu un succès tel qu'on le retrouve encore aujourd'hui dans nombre de livres d'enseignement de la météorologie. Ce succès est dû à la facilité de compréhension du modèle. Cette vision purement thermodynamique se trouve aujourd'hui en partie inexacte. Un ensemble de théories explique la dynamique ou les effets thermiques du foehn des Alpes du nord, que l'on peut trouver dans la littérature suisse allemande.

Ainsi, la plus ancienne théorie dynamique du foehn établit que la condition nécessaire pour observer le foehn est un jet puissant au-dessus des Alpes, qui aspire l'air qui se trouve au-dessus et en-dessous. Comme l'air qui se déverse dans les vallées ne peut pas venir des côtés en raison du relief, et parce que l'air froid, stable et inerte du fond de vallée est trop lourd, c'est un courant qui provient des hauteurs qui descend dans les vallées, comme remplacement de l'air alimentant le jet. Dans les années 90, cette théorie s'est affinée grâce à plusieurs programmes de recherche météorologique dans les Alpes (programmes scientifiques ALPEX et MAP). Ainsi, si le principe de la théorie thermodynamique du foehn implique que l'air qui dévale les pentes en aval provient de la plaine en amont, des études ont montré :

1. qu'il existe des événements de foehn sans nuages en amont. Ces événements sont rares, mais falsifient néanmoins l'explication de la théorie "classique" du foehn.
2. qu'il existe des événements de foehn sans précipitations.

3. que la chaleur dégagée lors de la formation des précipitations est trop faible pour expliquer les écarts en température observés lors de phénomènes de foehn.

La théorie simplifiée classique ne considère pas l'existence d'effets de blocage et de contournement de l'écoulement atmosphérique par les reliefs. Notons que Hann remarquait déjà en 1901, que le réchauffement apporté aux vallées par le foehn provient du réchauffement thermodynamique de l'air descendant, et que la présence des précipitations ne constitue pas une condition nécessaire.

Aujourd'hui, on fait la différence entre le "foehn humide" (associé à des précipitations en amont) et le "foehn sec". La figure 2b montre un schéma illustrant l'interprétation dynamique du foehn, par opposition à la théorie thermodynamique. Ce schéma montre la nécessité de considérer le phénomène d'ondes de relief (encore appelées rotor dans les ouvrages aéronautiques), ainsi que le blocage partiel de l'écoulement atmosphérique en amont du relief.

Par Philippe Drobinski

*Directeur de recherche CNRS au Laboratoire de Météorologie Dynamique (Ecole Polytechnique)
Pilote ULM et élève pilote avion*

