



LUCHON 2007

PILOTES DE MONTAGNE

BULLETIN n°68 juin 2007 Association Française des pilotes de montagne



Le Mot du Président

Le Mot du Président



A quoi bon nous déchirer.

Ces derniers jours nous avons beaucoup entendu parlé « d'identité nationale », réfléchissons quelques instants sur notre « identité » de pilotes de montagne par rapport au milieu montagnard.

Je suis de ceux qui pensent que personne ne possède toute la vérité et que l'affrontement est un constat d'échec.

L'ensemble des pilotes de montagne est partagé

entre divers courants , diverses pensées, divers points de vue et cela suivant que l'on est jeune ou plus âgé , que l'on vole dans les Alpes du Nord, du Sud, les Pyrénées, le Jura , que l'on est citadin ou rural, etc. etc.....

Ceci a des répercussions directes sur nos comportements individuels journaliers.

Face à toutes ces différences qui ont du mal à se fédérer, à se tolérer, il me paraît tout simplement utile de se référer à quelques valeurs fondamentales que la montagne nous oblige à mettre en pratique pour l'aborder, tel que solidarité, écoute et compréhension en un mot ouverture d'esprit.

La montagne sereine est toujours là , aussi bien pour les pilotes d'avion, d'Ulm, de planeur, pour les randonneurs, les alpinistes , et les contemplatifs.....

Sachons nous inspirer de sa sagesse.

Bons vols,

N Genet

Couverture : Au décollage à Peyresourde, La neige à 1500 m fin mai



Programme des rassemblements 2007

LE PROGRAMME PREVISIONNEL :

7 juillet	St Claude et Cordée EMP	Aéro-club (R)	03 84 45 15 84	B SOTTY
4 Août	Faucon (26)	ASVM (R)	04 75 27 22 40	JP BONNARD
11 Août	Langogne (48)	Aéro-club	04 66 69 24 77	06 86 98 14 81
25 Août	Verbier (CH)	EMP (JL Grech)	[41]27 771 22 26	[41]79 220 30 35
26 Août	Mont Aiguille	Dubreuil	06 87 04 94 95	(le soir)
1 Septembre	La Jasserie-le pilat(42)	Rhône Loire	04 78 45 15 85	P QUINKAL
8 Septembre	Nantoux (à préciser)			Michelot
8 Septembre	Valberg (06)	ASVM	04 92 62 60 75	N GENET
8 Septembre	Allemagne	R BARRIER	04 50 60 21 77	
9 Septembre	Corlier, Café croissants	Aéro-club	06 80 144 4 15	B LACROIX
15 Septembre	La Croix Rosier(69) ou Béal	Rhône Loire	04 78 45 15 85	P QUINKAL
29 Septembre	Sollières-Sardières (73)	R Turbil	04 79 20 34 29	04 79 05 04 06
6 octobre	Montmeilleur	Privé	04 92 62 60 75	N GENET

(R) Report au lendemain dimanche

Annnonce

Vends D119, CNRA année fabrication 2001.HDV
375 heures.
Skis électriques SKF
33000 euros.

Vends D112, FPEVJ
15000 euros.
Les 2 avions visibles à St Jean en Royans.
Tel : 06 83 88 97 24 PYG



LUCHON

Le rassemblement international de l'AFPM à la Pentecôte n'a pas bénéficié d'une météo clémente. Les prévisions se sont révélées justes et beaucoup ont pu admirer les couleurs orange, à la télévision, des départements du sud ouest. A LUCHON, pas d'orage violent comme dans certains départements où ont suivi des inondations, mais de fortes pluies, bourrasques, neige et vent violent.

Quelques courageux sont quand même venus, et de loin (Suisse, Allemagne, Autriche, Espagne). Le retour fut sportif pour certains, le lundi, avec plus de 100 km/h de vent d'ouest, au sortir de la vallée, entre les 2 mers. Une accalmie, le dimanche matin, a permis de lancer les concurrents pour le rallye préparé par Alain Mathon. Le repas de midi s'est déroulé à Peyresourde où quelques avions ont pu se poser, puis repartis vers 16 h, juste avant une nouvelle dégradation du temps. Certains ont pu visiter la région sous la pluie, ou voir les thermes sous la douche. La visite de la cascade de l'enfer symbolisant à merveille ce week end. A coté de la cascade, il ne manquait pas d'eau à la centrale hydraulique du Portillon (Pelton 50MW, plus haute chute de France 1420 m, mise en service en 1941). La soirée de gala le soir fut très animée. L'organisation par l'APPM, excellente, compte tenu des conditions météorologiques.



Les vaches cherchent des coins sans herbes



Henri Hermabessière n'a pas eu beau temps pour arriver ni pour repartir



Il y a eu quelques accalmies



Berger des Pyrénées ou pilote supersonique



Demonstration de pêche à la mouche par Mireille Sotty



Michel Ziegler venu en voisin



**LA PAGE DES ESPAGNOLS VENUS EN NOMBRE
EN CONTOURNANT LES MONTAGNES**





Denis Jauvin donne ses instructions



Alex Pellegrin craint le soleil



Accueil personnalisé, avec photo du participant



Angel mène la danse.



Denise ne craint pas les courants d'air



Philippe Chenevier et son fan club



Aline et Jean. Jean Tricard n'a manqué aucun rassemblement depuis le début de ces rencontres soit 37 ans de présence.



La table des VIP



Heinz SCHAFER venu d'Autriche



Ruth Fusch toujours fidèle à nos rassemblements avec son mari.



Gérard Daspet, un très bon animateur



Henri Hermabessière, capitaine auvergnat courageux



JC Ramon est arrivé avec le soleil



Nicole Arthus a bien donné



La chenille pyrénéenne se pratique assis



M Fargues sort de la crevasse



Le Maire de Luchon est aussi Pilote



A la cascade de l'enfer, que d'eau !



Passage de la cloche à l'APPM



Marlies et Angel



A Heinz Schäfer le prix du plus long voyage



Denis Jauvin est optimiste



Aline Robard, Robert Barrier, Simone et Jean Tricard



A Martin Kienzer, la coupe silence ULM



Bruno Arthus, cheville ouvrière avec sa femme de ce rassemblement, recommande à Noël la prudence pour le retour en voiture.

COUPE GEIGER				
Rang				metres
1	A MATHON	F-PHJN	D112	4
2	ALINGRIN	F-BKBE	PA 18	-3
2	CAUDRON	F-BVRP	DR300	-3
4	BUTET	F-GSTY	DR400	-5
5	OUVRARD	F-GZJA	MAULE	6
6	BITTERMAN	F-BKBE	PA 18	5
7	ROBERGET	F-PHJN	D112	-2
8	HERMABESSIERE	F-BKSH	D140	13
9	BARREAU	F-BVRP	DR340	13
10	DASPET	F-BKBE	PA 18	-6
11	PELLEGRIN	F-BVRP	DR340	20
12	RUDAZ	HB-POZ	PA 18	22
13	FARGUES	F-BVIM	DR400	32
14	FUCHS	HB-OPH	PA 18	-11

ULM				
1	MARTINEZ	EC-DX2	P 96	0
2	FOJ MJ	EC-ZPS	P 92	12
3	DASPET	31-DF	Skyrange	-10
4	FOJ JM	EC-ZPT	P92	28
5	KEINZER	D-MYCC	Eurofox	-12



La table des gagnants, Caroline, Ruth et Hans Fuchs

COUPE DU SILENCE				
				dB (A)
1	D CORNIER	F-BIAV	D119	84,6
2	ROBERGER	F-PHJN	D112	88
3	HERMABESSIERE	F-BKSH	D140	88,3
4	RUDAZ	HB-POZ	PA 18	89,1
5	BUTET	F-GSTY	DR400	89,2
6	CAUDRON	F-BVRP	DR340	90,1
7	H FUCHS	HB-OPH	PA 18	90,4
8	OUVRARD	F-GZJA	Maule	98,1
ULM				
				db (A)
1	KEINZER	D-MYCC	Eurofox	80,9
2	FOJ JM	EC-ZPT	P92	81,6
3	FOJ MJ	EC-ZPS	P 92	82,5
4	MARTINEZ	EC-DX2	P 96	83,8
5	DASPET	31-DF	Skyrange	86,6



Jean Tricart félicite Alain MATHON, vainqueur encore une fois de la coupe H Geiger.(victoire naturellement à domicile).

SAINT JEAN EN ROYANS



Bruno, le logisticien alimentaire

Comme chaque année, le rassemblement de St Jean en Royans est un des premiers de la belle saison. Il venait une semaine après celui pluvio-neigeo-venteux de LUCHON qui n'avait pas permis de rencontrer beaucoup de pilotes.

Le temps était mitigé mais correct. Accueil sympathique de Pierre Yves Gérard et des membres du Club.

Organisation impeccable du repas par Bruno Taly.

La participation fut contrariée par le report de la réunion du samedi au dimanche où beaucoup de pilotes faisaient cadeau d'un vol aux grand mères pour leur fête.

Rappelons que le restaurant, vers le pont à 15 mn du terrain, (la table des forges), est ouvert.



ST JEAN (suite)



Robert Dumoulin, membre très actif du club



JP Royer à retrouvé son avion qu'il n'avait plus piloté depuis Croix de Cœur 2006



Anne Dobremez, Mireille et Bernard Sotty



Fred Chapuis discute avec Pierre-Yves, nouveau président

Le 30 juillet 1921 Durafour pose son avion au dôme du Goûter (suite)

Durafour : *"Pas de publicité, aucun journaliste, seuls quelques amis sont au courant. Je suis ému comme jamais je ne l'ai été, même pas pendant la guerre..."* Tout à coup il entend des appels et se tourne du côté des voix. Sont-ce ses amis ? *"A peine descendu de mon "baquet", heureux d'être arrivé sur le sommet du fameux dôme du Mont-Blanc, je vois arriver vers moi un alpiniste ; c'est Henri Brégeault, secrétaire général du CAF, de Paris qui me photographie aussitôt à côté de mon avion. Durafour lui demande une attestation de son exploit. "Il me donne sa carte sur laquelle il écrit ces mots : "Henri Brégeault, secrétaire général du Club alpin français a photographié François Durafour, atterrissant au col du Dôme le 30 juillet 1921 à 7 heures 15 minutes, atterrissage réussi en tout point, exploit remarquable."* Curieuse retrouvaille imprévue de cet ami qui avait déjà tenté d'aider Durafour l'année précédente et a tout de suite reconnu son avion en vol. Il a couru pour ne pas rater l'atterrissage. Ses photos feront le tour du monde.

Accompagnant Brégeault, **Paul Rouyer**, membre de la section des Alpes Maritimes, ainsi que leur porteur **Léon Orset**. Ils sont montés la veille avec 8 guides et porteurs de Saint-Gervais, au refuge de l'aiguille du Goûter pour y faire effectuer des réparations. Ils ont décidé ce matin de pousser jusqu'au sommet du Mont-Blanc pour exécuter un relevé topographique et ont vu l'avion se poser depuis le Dôme. Durafour s'étonne : *"Où donc est le cinéma ? - Mais vous voyez bien qu'il n'y a personne ! - C'est impossible, j'ai rendez vous avec 2 opérateurs, ils doivent être à l'observatoire Vallot ; allons-y, c'est à 5 minutes d'ici, n'est-ce pas ? - Mettons en vingt. - Voulez vous m'y conduire ? - Très volontiers, mais vous n'êtes pas équipé ; nous allons vous encorder."* Mais, de crainte qu'un coup de vent ne fasse capoter l'avion ou l'emporte, les alpinistes creusent des sillons devant les 4 roues du train d'atterrissage, et, poussent l'appareil, engageant les roues dans les trous, jusqu'au moyeu, afin de le tenir plus solidement au sol. Ils enfoncent encore jusqu'au fer leurs 3 piolets et y arriment l'appareil avec une corde. L'avion est ainsi amarré solidement. Ils ne trouvent personne au refuge Vallot qui est fermé et retournent rapidement au col, souhaitant décoller avant que le soleil ne ramollisse trop la neige. Le temps va changer. *"Dépêchons-nous, si vous ne repartez pas au plus tôt, vos roues enfonceront et l'envol deviendra impossible aujourd'hui !* On prend encore des photos puis avec l'aide des alpinistes on met l'appareil en position de départ, ce qui n'est pas facile étant donné l'état de la neige et l'altitude

non propice à de tels travaux.

La direction du vent, assez faible d'ailleurs, ayant été déterminée, les 4 hommes se livrent à des manœuvres assez délicates pour la solidité du bâti, en sortant les roues de leurs ornières. Ils entreprennent la tâche plutôt pénible de traîner l'appareil de 350kg jusqu'au versant du col dominant le Grand Plateau et la vallée de Chamonix. Ceci afin que l'aviateur puisse disposer du plus long terrain d'envol possible et pouvoir décoller en toute sécurité avant d'avoir atteint le rebord du côté Miage, sinon, au bout du fossé, c'est la grande culbute ! Durafour commande la manœuvre ; lui et Brégeault poussent les plans inférieurs, alors que Rouyer et Orset soulèvent l'arrière et portent les patins sur l'épaule. Ils font 20m, puis s'arrêtent essoufflés. Ils repartent. La neige mollit de plus en plus, les roues s'enfoncent dans la croûte glacée qui crisse et gémit. Ils parcourent à grand-peine une centaine de mètres et Durafour, prudent, ne trouve pas encore le champ suffisant. Heureusement voilà du renfort : l'équipe des 4 Suisses arrive, joyeuse, au pas accéléré, 30' après l'atterrissage, agitant le drapeau suisse. Les hommes sont heureux de voir Durafour vivant et saluent son exploit à une telle altitude. *"Oui, l'affaire avait été bien préparée, mais le temps et les imprévus ont voulu que l'on se passe de ces préparatifs bien fragiles ! En aviation, c'est toujours la même chose, il n'y a que le sol à retrouver !"* Le soleil monte, il faut reprendre la manœuvre. A sept, les alpinistes repoussent le G3 à l'extrémité du terrain, non sans peine, car la neige continue à mollir et tout travail de force est très pénible à



Le G3 et Durafour s'appêtent à décoller.

Puis Durafour serre la main de ses aides bénévoles et monte

dans sa carlingue, prêt à tout. Inspection rapide du moteur et des commandes. Rouyer et Orset maintiennent les ailes, pendant qu'**Henssler**, le plus costaud, essaye de mettre le moteur en marche. "*Coupe- contact- coupe- contact...*" Il ne se fait pas trop prier, grâce à une injection d'éther dans les cylindres rendant le mélange plus inflammable. Une intense émotion gagne la petite troupe qui assiste à 4.300m à l'un des plus grands exploits de l'aviation. Le moteur convenablement réchauffé, il est 7h55, Durafour crie "lâchez tout". Moteur plein gaz, c'est tout à coup une brusque pétarade, le fuselage frémit, et bientôt le G3 roule à toute vitesse sur la pente glacée. Il dérive légèrement. "*Avant 8h, je risque la manœuvre la plus critique de toute l'expédition : le décollage. Celui-ci fut angoissant et effrayant...*"

J'ai bien cru à 25m de l'abîme, que j'allais faire capoter volontairement l'appareil tant mes chances de décoller paraissent minimes. C'est à cet instant précis que l'avion s'élève." Un formidable remous le secoue brutalement ; dessous c'est le précipice italien d'une profondeur de 2.000m. "*puis mon avion est poussé ou plutôt lancé dans un ravin bordé de parois de glace, je vais être broyé, mais mon Caudron se cabre, puis c'est le vide et l'envolée ; je suis sauvé !*". Il s'élève enfin au-dessus du Col, sur lequel le suit son ombre, et file droit vers le glacier de Miage, plonge légèrement vers l'Italie pour prendre de la vitesse, vire près de l'aiguille de Bionnassay. "*Le moteur tourne splendidement, l'appareil monte lentement, mais régulièrement, enfin je passe à 30 mètres au-dessus de l'arête.*". Durafour revient au-dessus du Dôme pour faire des signes et montrer que tout va bien, sous les hurras, puis débute sa majestueusement descente en spirale vers Chamonix. "*On me donnerait un million pour recommencer un départ semblable que je n'accepterais pas !*"

Dans la manœuvre, Durafour a perdu de vue la vallée de l'Arve et se trouve un instant égaré dans un gigantesque cirque glaciaire. Pendant qu'il s'occupait du moteur, il a passé sans se douter le col du Midi et se trouve au-dessus des séracs du Géant. Quand on tient un fleuve, se dit-il, il n'y a qu'à descendre le cours pour aboutir sûrement à la mer, et c'est ainsi qu'il atteint la Mer de Glace, pour passer au-dessus du Montenvers, survoler la vallée de l'Arve, la descendre jusqu'aux Houches et remonter ensuite pour se poser près de Chamonix. Quant aux 2 cordées d'alpinistes, elles iront fêter l'exploit au sommet du Mont-Blanc à 9h30. Cette 5e ascension de Brégeault restera pour lui un souvenir inoubliable.

Arrivée triomphale à Chamonix et immortalité assurée.



Le G3 amarré dans la neige. A droite, le Mont Maudit.

A Chamonix l'attente dure jusqu'à 9H10', heure locale, lorsque l'on entend enfin l'avion. Tous les nez sont en l'air. Dans le ciel d'un bleu immaculé apparaît le G3 donnant l'impression de reprendre de la hauteur. Il n'en est rien. "*A Chamonix, j'atterris au jugé, mes deux compagnons signalisateurs, qui ont eu un peu de peine à se lever, ignorent encore que j'ai réussi ! Tout a été prévu et rien de ce qui est prévu n'a marché ! Mais la chance est là qui fait le reste, c'est à dire l'essentiel !*" Avec une aisance et une sûreté remarquable le Caudron se pose non loin d'une forêt de sapins, derrière l'Hôtel des Allobroges. Il est 9h30.

C'est alors la ruée éperdue de centaines de personnes sur les lieux d'atterrissage où les gendarmes sont dans l'impossibilité d'établir un service d'ordre. **Dutoit** et **Trollux** jouent des coudes et sont très anxieux. Personne présent ne sait que Durafour vient de dévaler du "toit de l'Europe". "*Ca y est j'ai réussi*" dit l'aviateur avec un large sourire. "*Comment ça y est !*" questionne Dutoit. "*Mais oui, mon vieux, j'ai atterri à 7H10 et me voilà !*" Un Champagne d'honneur et un déjeuner s'en suivent au Chamonix-Palace, où le héros du jour est royalement fêté et l'objet de nombreuses ovations.

M. Duboin, député de Savoie, lui promet la Légion d'Honneur qu'il a mérité non seulement en raison de cet exploit, mais aussi pour son rôle de pilote d'essai durant la guerre (voir : [Récit](#)). Il sera nommé chevalier en 1928 puis officier de la Légion d'honneur en 1952. Les actualités sont déjà sur place ; l'événement est d'importance. Durafour rentre modestement en Suisse avec son avion le même jour. Un télégramme de félicitation du **prince Bonaparte** (FAI) du 31 juillet sera retourné à son expéditeur avec la mention "Envolé sans laisser d'adresse".

Les exemplaires de la Tribune de Genève qui annoncent l'événement le lendemain sont pillés dès 7h du matin et l'on n'en trouva plus aucun ! C'est un sensationnel événement à la veille de la Fête nationale helvétique. La nouvelle de l'exploit ne tarde pas à faire le tour du monde. Ambassades,

gouvernements, mairies, particuliers, clubs sportifs envoient à Durafour leurs messages de félicitations et l'invitent à de grandioses réceptions. On frappe une plaquette à la Monnaie de Paris et l'honneur de l'atterrissage du pilote genevois, et, entre autres marques d'admiration, la "Médaille d'argent pour le Mérite" (*Bene merito civi*), très rarement distribuée, lui est attribuée par la Ville de Lausanne

La valeur d'un tel exploit et la valeur de l'homme

En 1941, portraits des amis qui participèrent à ce raid héroïque sur le Mont-Blanc.

Cet exploit constitue un record mondial. Durafour est le 1^{er} pilote au monde à atterrir et décoller à plus de 4.000m. Exploit purement sportif, il ne comportait aucun prix ni trophée et tous les risques et les frais étaient à la charge de Durafour qui aimait relater cet événement avec beaucoup de modestie. Avec les moyens de l'époque cet exploit reste légendaire et ne pourra jamais être effacé de l'histoire aéronautique, car il vient de prendre rang tant dans le palmarès de l'aéronautique que dans celui du géant des Alpes. A l'étranger, quand on se remémore un exploit aérien d'un pionnier suisse, c'est celui-ci qui est toujours cité en premier !

Peu de pilotes se sont attaqués, au cours des années qui suivent, au record de François Durafour ! L'exploit est tenté pour la 1^{ère} fois trente ans plus tard (5 oct. 1951), au même endroit, avec un Piper de 65cv, équipé de skis (HB-OIS) piloté par **G. A. Zehr** (né en 1926). Il sera nécessaire de réparer l'hélice et la gouverne de direction pour un décollage 10 jours plus tard aidé d'un sandow. Puis les vols en montagne deviendront une science exacte, enseignée depuis à nombre de pilotes dès 1954 (voir : [Récit](#)). Toutefois, le Français **Henri Giraud** (1920-1999) pose son Piper Supercub "Choucas" de 100cv (F-BAYP) le 23 juin 1960 sur le sommet du Mont-Blanc à 4.807m, sur une zone utilisable de 30x6m !

Mr. Durafour, avez-vous été tenté de recommencer ?
"Certainement pas. Et si j'avais su ce qui m'attendait, je me serai bien gardé de me lancer dans une telle entreprise !" Un événement qui porte à son apogée votre renommée ? *"J'en conviens, l'affaire a fait du*

bruit. Le maréchal Joffre, en vacances à Saint-Gervais, m'a convoqué pour me féliciter !" Il faut constater que le Mont-Blanc porte bonheur aux Genevois : J. B. de Saussure en fait la 1^{ère} ascension scientifique, Agénor Parmelin le franchit pour la 1^{ère} fois en avion (voir : [Récit](#)) et Durafour y ajoute sa part.

Le biplan de Durafour, ex-appareil militaire français de la 1^{ère} Guerre mondiale est immatriculé **F-ABDQ**, choix arbitraire d'une administration française. Mais les mécanos de Durafour ont vite fait, dès 1920, de traduire ces lettres par : **Faut Avoir Beaucoup De Q**. Durafour a d'ailleurs mis plusieurs fois cette devise en pratique tout au long de sa vie.

Par : [Jean-Claude Cailliez](#)

Le : jeudi 12 octobre 2006

Conseil d'administration
AFPM

du 13 juin 2007
Aérodrome Grenoble Le Versoud

Présents : Jean Tricart, Noël Genet, Anne-Marie Ferrier, Gérard Ferrier, Jean-Pierre Triqués, Fred Chapuis, René Oberhofer, Robert Barrier, Jean-Pierre Ebrard, Pierre Quinkal, Pierre Bon.

Excusés : Alex Pellegrin, Henri Balas.

Invités: Josette et Claude Chaboud.

Accueil : Par le Président Noël Genet

Noël Genet adresse ses remerciements aux membres présents et excuse l'absence de Henri Balas (en Corse) et Alex Pellegrin (au départ pour l'Angleterre).

Trésorerie : Anne-Marie Ferrier

- Compte courant : 722 euros
- Compte épargne : 393 euros
- Livret association : 45235 euros

La facture en litige concernant les autocollants a été réglée.

Fichier adhérents - Bulletin : Gérard Ferrier

Au 12 juin, on compte 596 adhérents à jour de cotisation.

Suite à des actions de relance, on peut ajouter quelques nouveaux inscrits des Alpes du sud (ASVM) et des Pyrénées (APPM).

Le 1^{er} bulletin de 2007 est qualifié de très bien. Le second est en préparation et Gérard Ferrier réitère ses demandes d'articles et photos en particulier pour les rassemblements de Sallanches, Luchon, St Jean en Royans.

Sallanches a été un gros succès, avec beaucoup d'avions.

Luchon : G.F.

L'excellente organisation de ce 37^{ème} rassemblement des pilotes de montagne (26/28 juin 2007) était assurée par les membres de l'APPM emmenés par Denis Jauvin, aidés par les épouses. Le club de Luchon avait prêté ses locaux. Beaucoup de pilotes ont dû renoncer à faire le déplacement pour cause de météo bretonne.

Chaque membre reçoit un porte-clefs / lampe souvenir du rassemblement de Luchon du w.e. 26/28 mai 2007.

Les pyrénéens ont beaucoup apprécié la présence de ceux qui sont venus de loin en voitures, de même que la participation des pilotes suisses, espagnols, et autrichiens.

L'amélioration météo du dimanche matin a permis à certains de participer au rallye, à un vol sur Peyresourde, et au concours d'atterrissages à Luchon. La météo catastrophique du lundi a aussi semé la zizanie lors des départs.

Bilan financier : 4700 euros de dépenses et 17 inscrits absents remboursés des repas payés d'avance. Le déficit se chiffre à 1500 euros. L'APPM se dit prête à assumer une partie du déficit mais en appelle à l'AFPM pour l'aider. Compte tenu de l'énorme investissement des gens des Pyrénées, et pour les encourager à ne pas renoncer à l'avenir, Noël Genet propose que L'AFPM prenne à sa charge, et à titre exceptionnel, la totalité du déficit. Après discussion, les membres du CA optent à l'unanimité pour cette proposition.

Réglementation : N.G

En début d'année 2007, de concert avec le SEFA, Noël Genet était intervenu auprès de la DGAC pour corriger une anomalie concernant les instructeurs bénévoles FI (1), qui n'étaient pas autorisés à faire de la formation montagne et voltige. Dorénavant, ils le sont au même titre que les autres FI.

Une autre demande formulait la possibilité, pour des pilotes de montagne expérimentés, et sous condition d'évaluation théorique et pratique et d'un stage adapté au SEFA, de faire de l'instruction montagne. La réponse est un non catégorique.

Suite à une question de Robert Barrier (EMP), Noël Genet rappelle que pour se poser en France sur un altiport ou une altisurface, tout pilote étranger doit posséder une qualification montagne française ou étrangère. L'exception concerne les pilotes d'ULM et c'est le cas des espagnols qui participent souvent à nos rassemblements.

Actions depuis 2007 : N.G et A.M.F

- Achat de 100 manches à air (50 petites, 50 grandes) en provenance d'Espagne, de meilleure qualité que celles de HongKong. Elles sont en principe données pour les altisurfaces et certains terrains privé (les Verdures, Faucon).

- Nouveaux autocollants, porte-clefs / lampe.

- Subventions : Mens (100 euros), APPM (2000 euros).

- Les adhérents de l'AFPM ont été très satisfaits de recevoir leur carte de membres (nouveau 2007). On peut envisager des cartes vierges pour ceux qui s'inscrivent tardivement.

Problème d'assurance à Lus la Croix-Haute : N.G, G.F, Pierre Bon

A l'origine, les 2 accidents survenus sur ce terrain en 2006.

Les 2 pilotes ont obtenu 37000 euros de remboursement de dommages de leur assureur Anglais.

Un avocat parisien défendant les intérêts de l'assureur réclame à l'AFPM le remboursement de cette somme. Cette procédure fait suite à deux rapports d'experts d'assurances qui mentionnent que l'AFPM est gestionnaire du terrain et que les accidents sont consécutifs à un mauvais état d'entretien du terrain.

Pour sa défense, l'AFPM a sollicité un avocat qui dans sa réponse à l'assureur, a indiqué que la réglementation française du vol en montagne mettait en cause exclusivement le pilote.

En réponse, la partie adverse a fait savoir que l'AFPM, à la vue des rapports de gendarmerie, n'avait pas rempli les obligations mentionnées dans l'arrêté préfectoral d'ouverture (pas de manche à air, pas de balisage...).

Mais un des rapports de gendarmerie mentionne que ces éléments n'avaient rien à voir avec les 2 accidents (trop long pour l'un, hors piste pour l'autre).

P.B a transmis à l'avocat de l'assureur les éléments qui disculpent l'AFPM et nous attendons la suite. En cas de difficulté, l'AFPM envisage de poursuivre les responsables. Ils ont d'ailleurs été prévenus.

A la demande de la Préfecture, et suite à une question sur la dangerosité du terrain, posée par le Maire et la gendarmerie, une enquête de la DGAC a conclu que le terrain n'était pas dangereux.

Il est aussi souhaitable de revoir le contenu du contrat d'assurance RC des dirigeants de l'association qui couvre nos activités. G.F et R.O vont demander à notre avocat Gilles Duthel une mise à jour si nécessaire.

FFA 17 et 18 juillet : N.G

Dans le cadre du Tour de France aérien des jeunes pilotes, et en liaison avec la FFA, des vols d'informations sur le vol en montagne seront organisés pour les 40 pilotes participants.

Le 17 juillet au soir les pilotes seront reçus sur l'AD de Grenoble St Geoirs par Noël Genet et Daniel Agnoux qui leur feront une conférence sur le vol montagne.

Le lendemain 18 juillet, 10 mousquetaires (4/Dauphiné, 3/Méribel, 1/Chambéry, 1/Annemasse, 1/Sefa) effectueront un vol sur l'Alpe d'Huez, par équipage de 2, accompagnés d'un instructeur montagne.

La FFA paye toute l'essence.

L'AFPM loue chaque avion 80 euros/h coque nue, sauf celui du Sefa qui est prêté. Le coût est évalué à 2000 euros environ.

C'est aussi une action de promotion pour les clubs.

Altisurfaces / travaux : N.G et Jean-Pierre Triques

Notre Dame de La Salette : Il y a beaucoup d'herbe à faucher et il faut relever et sceller le mât qui est par terre. Le terrain est fermé et il y a toujours un notam. N.G et J.P.T se coordonnent pour l'exécution des travaux. Ouverture possible début / mi juillet.

Le Bez : Urbain Delmas a constaté que l'herbe avait bien poussée surtout sur le haut. La manche à air est installée sur la gauche du parking. N.G doit aller voir s'il est possible de poser sur les 250 mètres du haut.

Super Dévoluy : Des gros travaux sont programmés pour le samedi 23 juin pour une ouverture rapide vers début / mi juillet. C'est bien enherbé mais il reste beaucoup de cailloux à enlever. C'est N.G qui sera à la manœuvre avec une vingtaine de volontaires.

Cipières : Suite à d'énormes travaux effectués par les gens du club ULM, la piste est rallongée de 100m sur le bas et de 70m sur le haut. La longueur totale dépasse les 600m. Le parking sur la droite a été comblé pour être de niveau. C'est le propriétaire qui a financé les travaux et il n'est même pas pilote. C'est une piste ULM mais qui est très belle et on y est très bien accueilli.

Valberg : À ce jour, les travaux sont exécutés mais l'état de surface n'est pas bon sur la partie du bas rallongée de 50m. Encore fermée provisoirement mais en cours d'ouverture. N.G doit s'en occuper sous 24h.

Tignes-Le Palet : Robert Barrier s'inquiète du devenir du terrain car il est maintenant isolé à Annecy et ne peut plus s'en occuper. L'entretien du terrain n'est plus assuré. N.G rappelle que le 7 juillet, la municipalité de Val d'Isère a demandé une manifestation pour l'ouverture de la piste de La Tovière. Il y aura les Maires de Tignes, de Val d'Isère, de Ste Foy en Tarentaise et ce sera l'occasion d'en parler avec notamment les gens de Méribel, Mégève. N.G sera présent avec d'autres pilotes privés.

Altisurfaces/ fermetures : N.G

Il y a 2 fermetures définitives :

La Rosières : Sur demande de la DGAC, le plan d'approche passant 15m au-dessus des immeubles. N.G s'est rangé à cette sage décision.

Le Semnoz : Sur demande de la PAF qui estime le terrain dangereux par rapport aux autres activités sur place (ailes delta, models réduits, randonneurs...). Même réaction de N.G.

Val Thorens : Suite au récent accident qui a fait 2 morts, le directeur des pistes a demandé la fermeture du terrain. N.G s'est assuré d'un rapport positif de la DGAC et la préfecture a donné son accord pour continuer l'exploitation de cette piste. N.G s'est empressé de vérifier si tous les arrêtés étaient ok. La dangerosité de ce terrain n'est pas démontrée mais il y avait du vent très fort le jour de l'accident. Le terrain est sauvé pour l'instant.

Altisurfaces/ ouvertures/ recherches : N.G

Signane la Retonde : Dossier suivi par N.G concernant un terrain

situé au sud du Ventoux. Pour cause de dangerosité (restaurant à 370mm du terrain), la Préfecture, après un 1^{er} rejet a une 2^{ème} fois opposé son refus. N.G ne donnera pas suite.

En déplacement en Tarentaise, N.G en a profité pour prospecter de nouveaux sites. Mais l'accident récent de Val Thorens ajouté à l'action des écolos de « vivre en Tarentaise » alliés au CAF de Moutiers ont effrayé les Maires et condamné l'ouverture de Vaugelas.

Haute cours, le glacier de la Grande Sassièr. Il reste un espoir avec St Martin de Belleville et un glacier à Ste Foy en Tarentaise. N.G a aussi entrepris de négocier la réouverture du col de la Fenêtre, pour le moment sans succès.

Brassalière : Ce terrain situé dans le Massif Central a été acheté par le paysan qui est de nouveau d'accord pour l'ouvrir sous condition d'une allocation de 3000 euros par an. N.G a dit niet.

La Banne d'ordanche: La Mairesse serait d'accord pour une réouverture avec des conditions de fermetures occasionnelles à l'exemple de Gerbier-de-Jonc.

Nossage : Nous sommes nombreux à regretter la fermeture de cette magnifique piste, et notre Président le premier qui avait dénoncé avec force la conduite irresponsable de certains pilotes voyous. Un an et demi s'est écoulé depuis et Noël Genet est retourné voir et discuter avec Martial, le propriétaire. Suite à des problèmes de subventions il ne veut pas rouvrir la piste du bas. Par contre il est d'accord pour rouvrir la piste du haut. Administrativement elle n'est pas fermée mais elle est trop courte (230m plus 20m de parking) pour être utilisée en toute sécurité. Pour la rallonger sur le haut, cela nécessite un volumineux apport de terre et l'arrachage de beaucoup d'arbres. Mais comme c'est un terrain privé, le financement ne peut pas être assuré par une association. N.G lui propose de la passer en altisurface, il s'occupe du dossier et Martial fait la demande à son nom. Affaire à suivre

Dossier sécurité : N.G

N.G nous présente un mémento qu'il aimerait faire sur la sécurité. Distribution d'un exemplaire test est faite à chacun des membres. Il nous propose de découvrir les différents thèmes le composant. Ce mémento a pour but de faire réfléchir les pilotes sur le vol en montagne. Il récapitule des événements multiples à analyser. Un questionnaire propose des choix de réponses. Une partie est consacrée à la réglementation, etc..etc..

Il nous demande de l'étudier et de faire un compte rendu si nécessaire. Le document doit être présenté à la FFA ainsi qu'à la FFPLUM et au SEFA en souhaitant obtenir de ces gens là une petite subvention. Sans subvention, il en coûterait à l'AFPM au moins 2000 euros. N.G aimerait prendre une décision assez rapidement. Il fait remarquer qu'un tel document aurait un impact positif

vis-à-vis des médias, des assurances, des fédérations qui auraient la preuve qu'on fait quelque chose pour la sécurité. Sur une question de l'opportunité de faire mieux parler le document avec des photos d'accidents, il est répondu qu'elles auraient un impact négatif et ce n'est pas souhaitable. Marcel Collot et Denis Jauvin qui ont eu le document en mains sont du même avis. Il faut rester positif. Il reste à dénicher le ou la secrétaire qui voudra bien taper l'œuvre.

Nuisances et respect de l'environnement : N.G

Henri Balas (absent) a chargé N.G de nous informer sur 3 points :

- Une nouvelle carte VAC de Méribel va paraître avec des restrictions d'utilisation : nouvelle altitude d'arrivée, 1 seul atterrissage pour les avions non équipés de silencieux, nombre de tours de piste pour les autres... Consulter la carte VAC.

- La DIREM a informé H.B qu'ils avaient des subventions pour une vingtaine de pots d'échappements mais que celles-ci réservées aux clubs.

- Après avoir convaincu le CRA 22 de la nécessité d'avoir dans chaque club un responsable environnement, H. B souhaite que les clubs montagne en fassent autant.

EMP : Robert Barrier

R.B a participé au rassemblement de l'AIPM dans une région à l'est de Rome. C'est une région intéressante avec de belles superficies et ou il y a des altisurfaces qui sont plates !!!! Il y a beaucoup de terrains privés. Nous découvrons les beaux paysages sur des photos ramenées par R.B. Outre la participation des Italiens, il y avait 2 avions allemands et 1 avion autrichien, le tout dans une très bonne organisation....

Les Italiens ont un nouveau président de l'AIPM. Ils sont à la recherche d'instructeurs bénévoles. Les Autrichiens sont forts de 80 adhérents. Pour les Suisses et les Allemands c'est moins bien.

R.B rappelle que la Cordée de Terroir a lieu à St Claude le 7 juillet et invite les gens à venir nombreux.

Questions diverses :

- R.B demande ce qu'il doit faire des archives de l'AFPM en sa possession ? Il s'inquiète des autres archives depuis qu'il n'est plus secrétaire. Il demande qui est le secrétaire actuel et rappelle, justificatifs à l'appui, nos obligations en matière de tenue des documents administratifs de l'AFPM, notamment la tenue d'un registre spécial des réunions du CA.

Les archives des dernières années sont réparties entre Noël Genet, Pierre Bon, et René Oberhofer (actuellement secrétaire). Pour la plupart elles sont informatisées.

- Jean Tricard intervient au titre de membre du conseil supérieur de la météo (rattaché à la commission aviation légère) et rappelle que l'AFPM avait jugé important qu'elle soit représentée dans cet organisme. Pour convenance personnelle, il a demandé à Annette Lera, membre de l'AFPM, de le remplacer dans cette mission. N.G remercie Jean pour avoir représenté l'AFPM pendant tant d'année. N.G précise qu'Annette est instructeur / chef pilote de l'aéroclub ALLINTAIR à Toussus le Noble et que ce club verse chaque année à l'AFPM une subvention de 750 euros. Il est le seul, qu'il en soit remercié.

- Jean-Pierre Ebrard propose de réaliser un petit DVD pour les 40 jeunes pilotes qui participent aux vols en montagne le 17 et 18 juillet. Il contiendrait 15 minutes de vidéo sur des atterrissages en montagne, des extraits d'interview d'Henri Giraud, etc..J.P.E pense

sortir ce DVD pour un prix coûtant d'environ 5 euros. Les membres du CA encouragent vivement cette initiative.

Boutique :

Josette Chaboud suggère de racheter quelques nouveautés car la boutique s'est vidée et les gens en ont marre de trouver toujours les mêmes choses. En particulier les casquettes pourraient être soldées. Il faut des articles à petits prix sinon ça ne se vend pas. Josette va chercher des idées.

Le secrétaire

René Oberhofer

Aéroclub du Beaujolais

Le 16 juin, l'aéroclub du Beaujolais avait organisé une sortie caisse, bike, aéro. Les collectionneurs de belle mécanique et les aviateurs se sont retrouvés sur l'altiport de Corlier. Programmée en Ardèche sur le site du Gerbier des joncs, le déroutement s'est fait dans l'Ain, l'ami Jarlut n'ayant pu couper l'herbe de sa piste, cause sol mou et herbe humide. Il y avait une trentaine de personnes au restaurant du village.



Baby, le président de l'aéroclub, a le look adapté au matériel.



Georgy, le biker fou