

# LA GAZETTE AGATHA/CG05

Journal interne de l'aérodrome de GAP-TALLARD

Mars 2012

De par sa situation et sa météo, GAP-TALLARD jouit d'une position exceptionnelle pour pratiquer les activités de vol en montagne. Et les structures en place sur la plateforme permettent d'acquérir les compétences nécessaires, avec ou sans moteur, dans les meilleures conditions de sécurité. Côté vol motorisé, la Gazette a rencontré trois habitués des montagnes du coin : Robert Huet (instructeur montagne à l'AéroClub Alpin), Paul Prudent (responsable du Centre local du Pôle National de Vol Montagne), Alain Bondon (trésorier de l'Association Française des Pilotes de Montagne) et pour le vol à voile, Jean-Jacques Valère (instructeur à l'AéroClub Alpin).

La renommée de la plateforme dépasse largement la région et la demande d'accueil de pilotes extérieurs est régulière. Marcus Dalguetty (Pégasus France), Roger Leroux (Association Vélivole du Gapençais-AVG) et Philippe Tarade (Tarade Aéro Service) nous relatent leur active contribution à l'économie touristique du département grâce à leurs structures.

Le CG05 clôture ce numéro en nous rappelant quelques règles à respecter.



**Alain Bondon** : Le rêve de beaucoup de Pilotes d'Avions, d'U.L.M. et de Paramoteurs évoluant habituellement dans nos campagnes, est de voler en montagne, à la recherche de sensations nouvelles dans un environnement magique, constamment renouvelé au fil des saisons et qui ne laisse jamais indifférent. Bien entendu, l'Aérodrome de GAP-TALLARD, situé au cœur des Alpes du Sud et bénéficiant d'un climat et d'une aérologie exceptionnels, est un point de départ idéal pour les circuits de vol montagne.

**Robert Huet** : Dès le début de l'aviation les pilotes ont été attirés par le vol en montagne et le 18 septembre 1910, Hugo CHAVEZ décollait de Brigue en Suisse sur son Blériot pour la 1<sup>ère</sup> traversée des Alpes à l'endroit le plus étroit et se posait 20 minutes plus tard à Domodossola en Italie, en survolant le col du Simplon. Depuis, le « vol montagne » a été défini, structuré, encadré et ne laisse plus place à l'improvisation.

Quand on parle de vol montagne on englobe deux notions :

- le vol en région montagneuse
- l'atterrissage sur des surfaces situées en montagne, qui peuvent être enneigées en hiver, et des glaciers.



## Vol en région montagneuse

Les principes de navigation, d'orientation et d'identification restent les mêmes qu'en plaine mais la hauteur des reliefs et le plafond des nuages ne permettent pas toujours de voler à un cap stable. Les conditions météorologiques doivent être soigneusement étudiées avant de s'engager en zone montagneuse car la nébulosité peut changer très rapidement et on peut se trouver enfermé dans une vallée sans possibilité de faire demi-tour.

## Atterrissage en montagne

Les surfaces utilisées pour l'atterrissage peuvent être balisées (altisurfaces), revêtues (altiports) ou non balisées (glaciers). Ces surfaces sont toujours en pente de 5% à 30% et l'atterrissage se fait dans le sens montant et le décollage dans le sens descendant.

Le circuit de piste comporte toujours une reconnaissance du terrain, un passage bas, un éloignement et une approche finale. Le pilotage doit être précis : les pistes étant souvent courtes il convient de se poser à l'entrée de piste après une approche finale parfaite. La remise de gaz en finale est généralement impossible. Les glaciers bien évidemment et beaucoup d'altisurfaces sont relativement éloignés des lieux habités et en cas de pépin le pilote se retrouve isolé ; il est donc conseillé de ne jamais partir seul surtout sur glacier où l'on se retrouve rapidement dans un environnement hostile où la température de l'air peut varier très rapidement.



**Alain** : Pour atterrir sur les altiports et les altisurfaces, les pilotes d'avions doivent se plier à une réglementation qui peut paraître dissuasive mais qui a le mérite de les obliger à suivre une formation rigoureuse, dispensée par des instructeurs spécialisés.

**Robert** : Effectivement, en avion, pour pratiquer des atterrissages sur des surfaces situées en zone montagneuse, il faut être titulaire d'une « qualification montagne » qui est obtenue après un stage en vol avec un instructeur qualifié et qui permet de se poser avec la qualification « roues » ou /et la qualification « neige ».

Principaux avions utilisés :

- sur skis, avions à train classique : Mousquetaire, Jodel , Piper
- sur roues : les mêmes plus Robin et Rallye

Une association très dynamique, l'ASSOCIATION FRANCAISE DES PILOTES DE MONTAGNE (AFPM) (environ 660 membres) regroupe les pilotes de montagne en France et permet aux pilotes de disposer de documents à jour et de renseignements fiables sur l'état des terrains.

**Alain** : Si les pilotes d'ULM et de Paramoteur ne sont pas astreints à cette discipline, ils doivent néanmoins respecter un certain nombre d'obligations ou de devoirs vis-à-vis d'autrui. A cet égard, la FFPLUM (Fédération Française d'ULM) et l'AFPM ont récemment créé le « POLE NATIONAL DE VOL MONTAGNE (PNVM) », véritable Ecole de Formation de Pilotes de Montagne, en fédérant toutes les synergies existantes, afin de développer la pratique du vol en montagne sous toutes ses formes avec un maximum de Sécurité.



**Paul Prudent** : Depuis plusieurs années, la FFPLUM et l'AFPM coopèrent pour offrir aux pilotes d'ULM la possibilité de s'instruire aux particularités du vol en montagne, afin d'en éviter les pièges et d'en connaître les dangers. C'est ainsi qu'a été créé, après un stage spécialisé de 28 instructeurs des Alpes et des Pyrénées, un « label montagne » destiné aux instructeurs.



En février 2011, pour renforcer cette dynamique, est né le PNVM sous forme d'une association loi 1901 affiliée à la FFPLUM, et dont l'AFPM est partie prenante.

Au terme de son développement, le PNVM s'adressera aux pilotes de toutes les classes d'ULM, aussi bien en montagne d'hiver que d'été (Alpes et Pyrénées). Des instructeurs, sous le contrôle du pôle, pourront enseigner dans différents centres et l'ensemble constituera un réseau national, mettant en commun de façon permanente connaissances et activités aéronautiques en montagne.

Pour les pilotes d'ULM, le PNVM délivrera des attestations de stage et un « label montagne »; mais bien entendu pas de « qualification », système dont nous ne voulons pas entendre parler et auquel, dans la tradition de la philosophie de la pratique de l'ULM, nous préférons substituer l'esprit de responsabilité personnelle et de prise de conscience par chacun de ses capacités, ses compétences, ses limites et ses lacunes.

Aujourd'hui, le Pôle est basé physiquement à GAP-TALLARD. Après la disparition tragique de Guy Trier, qui devait assurer les fonctions de Chef de Centre et d'instructeur pendulaire, j'ai pris la Direction Technique et laissé à Christian Piccioli (président du CR PACA) la présidence du PNVM.

Les stages comportent deux phases : une formation théorique en salle et une pratique en vol. La formation théorique est commune à tous les niveaux, du débutant montagne à l'instructeur. Elle permet, dans une ambiance conviviale et détendue, de bien positionner l'ensemble des connaissances nécessaires, chacun pouvant l'approfondir à sa convenance selon ses besoins, à partir du matériel pédagogique retenu par le Pôle.



La pratique en vol, elle, est adaptée spécifiquement au pilote concerné et modulée en fonction des compétences de départ et de l'objectif visé. Eventuellement, elle peut être fractionnée de façon à permettre des phases d'entraînement intermédiaire en dehors du cadre du Pôle. La machine de base multiaxe est le G1 de G1 Aviation. Ses qualités de vol et ses performances en font un outil pédagogique excellent, permettant sans remord de laisser piloter le stagiaire et de mettre en évidence ses lacunes en toute sécurité. Il est possible d'amener son ULM pour la formation, mais sa part d'utilisation sera bien sûr fonction de ses caractéristiques.



Pour tout renseignement, contacter le PNVM au 04 92 52 61 83 (Anne PRUDHON – Secrétaire du Pôle) ou par mail : [polenationalvolmontagne@gmail.com](mailto:polenationalvolmontagne@gmail.com).

**Robert :** L'aviation de loisirs en montagne est, plus encore qu'en plaine, une affaire de méthode et de rigueur qui séduit de plus en plus de pilotes. Mais, et je cite Michel Ziegler guide de montagne, pilote de montagne et fondateur d'Air Alpes , «*..si nous voulons voler longtemps dans ces paysages merveilleux de la montagne, nous ne devons pas oublier que c'est souvent un lieu de repos et de détente. Alors avant que ne viennent les interdits appliquons nous mêmes notre discipline du silence, pas de passage sur les agglomérations ou les stations, pas de petits tours en rond, nous sommes nombreux maintenant et nous ne devons pas devenir des moucherons agaçants que l'on veut chasser* ».

**Alain :** Et pour le Pilote de notre région, adhérer à l'ASVM (Alpes Sud Vol Montagne), c'est se munir d'un guide précieux pour tous les déplacements en montagne : son lien avec l'AFPM permet d'entrer dans la grande famille des Pilotes de Montagne. Ainsi, il profitera de tous les renseignements indispensables aux atterrissages sur altisurfaces, il sera convié aux nombreux rassemblements qui ont lieu chaque année, qui permettent à chacun d'échanger leurs expériences de la manière la plus conviviale.

Avant de nous rejoindre, prenez quelques minutes pour aller sur le site « [afpm.fr](http://afpm.fr) ». Et puis contactez nous au 06 08 62 72 48, nous nous ferons un plaisir de parler du vol en montagne avec vous. Noël Genet (Pdt AFPM)

**Jean-Jacques Valère :** Vous trouverez à l'Aéroclub Alpin l'opportunité de mettre en pratique toute la théorie du vol à voile en montagne que vous ne manquez certainement pas d'emmagasiner chez vous.

Vivre pas à pas les recettes indispensables pour réussir vos vols en toute sécurité sera votre quotidien lors de votre passage avec nous.

La progression en montagne peut être vue comme un escalier, le bonheur du vol existe déjà seulement à 10 kilomètres de Tallard sur la première marche.

Votre approche du vol, à ce moment là, vous demandera sûrement plus de concentration qu'à 100 bornes du terrain.

Les conditions de début de vol, au sortir de la mise en l'air, sont très exigeantes.

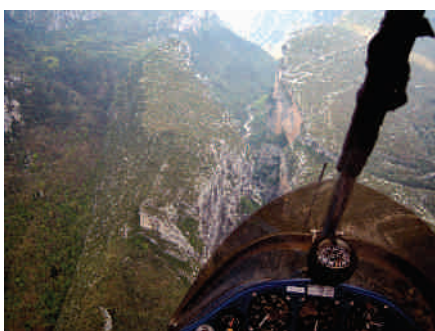
Vous confronterez alors votre nonchalance terrienne aux caprices d'une aérologie parfois insaisissable.



Avancé en vol à voile ou encore hésitant vous trouverez, au cours de vols adaptés sur Twin II et monoplaces standards ( 25/20 € / heure ), les raisons de persévérer dans un vol à voile de qualité.

## ***Pegasus France et les stages montagne***

**Marcus Dalgetty** : Tout le monde sait que, à Tallard, nous sommes entourés de la région la plus belle de France. Pour la pratique aéronautique il n'y a rien mieux et grâce à ces alentours nous accueillons des pilotes de toutes les parties du monde. Nos activités ULM sont cadrées, canalisées et spécialisées pour former les élèves britanniques. Une de nos activités est la pratique en montagne, dans une aérologie qui est très intéressante pour perfectionner le vol. Quand on devient habitué au vol dans les montagnes, on oublie facilement que, pour les pilotes non expérimentés, la peur du danger arrive vite. Nous essayons de gérer au mieux cette appréhension.



Dans nos vols à Tallard nous avons découvert le plaisir d'atterrir sur les altisurfaces autour de nous. L'expérience est fabuleuse et on profite du beau paysage dans des endroits loin de tout. Grâce à l'AFPM (Association Française des Pilotes de Montagne) on peut s'informer des possibilités d'accès aux pistes. Il n'y a rien de mieux que de casser la croûte sur une altisurface comme La Motte Chalancon ou Faucon, qui ne sont pas trop loin de Tallard. Les pistes ont la vraie nature autour - il y a des oiseaux, des bestioles et des panoramas fantastiques !

L'altisurface (une piste en herbe et pentue)- ou l'altiport (piste en dur)- présente un vrai challenge au pilote parce qu'on essaie de poser sur un terrain où il faut faire un atterrissage un peu hors norme. Ces pistes sont à des altitudes comprises entre 2000-10,000 pieds et l'avion perd vite sa vitesse dans la dernière phase. La pente nécessite une vitesse d'approche qui permet un palier de décélération « en montant une colline ». Avec l'expérience, on s'habitue et ça devient normal ! Un ULM moderne, pendulaire ou multiaxe, a certains avantages grâce à un rapport puissance sur poids significatif. Par contre, on prend plus de temps pour aller aux endroits comme Meribel ou Alpe d'Huez! Les altisurfaces sont plutôt accessibles le matin, à cause des thermiques ou des vents qui s'établissent l'après midi et empêchent une atterrissage en sécurité.

Cette année nous allons continuer à montrer nos merveilleux coins aux Anglais qui viennent pour profiter de cette discipline du vol. Pour eux, cette expérience est parfois impossible à expliquer aux autres. Si vous voulez regarder comment on le fait, copiez ces adresses de web et prenez le temps de partager nos passions!

<http://www.youtube.com/watch?v=FANL7gyveYU&NR=1&noredirect=1>

<http://www.youtube.com/watch?v=hHRRMvDdhZI>



## GAP-TALLARD et l'AVG :

### *Une longue amitié*



Roger LEROUX  
Président de l'AVG

Chaque année, une cinquantaine de pilotes vélivoles Franciliens de l'aéroclub de Chérence (l'Association Aéronautique du Val d'Oise) et de l'Aéroclub Bertin de Chavenay quittent la plaine avec une quinzaine de planeurs pour rejoindre, pendant les mois de juillet et d'août, la plateforme de Tallard.

Le planeur, c'est cet aéronef solaire et écologique dépourvu de moteur qui tire son énergie des courants d'airs chauds et ascendants pour se déplacer sur des centaines de kilomètres comme le font les oies sauvages, les cigognes et grands rapaces.

La position privilégiée de Gap-Tallard nous permet, dès le largage sur la Tête de Boursier ou sur la pente de la Petite Ceüse, d'exploiter les premières ascendances. Grâce à l'association de l'énergie de la nature et de l'intelligence humaine..., nous voici déjà sur les crêtes du Pic de Bure, du Mont Guillaume, des Trois Evêchés... et pour les meilleurs, dans les Gorges du Verdon dans le sud ou bien vers le Cervin, ce sommet mythique des Alpes du nord.



Dans son activité, notre Association (l'AVG - Association Vélivole du Gapençais, indépendante et regroupant les 2 clubs Franciliens et l'ACA), compte bon an mal an, 1300 heures de vol à partir de Gap-Tallard et 25000 kms parcourus sur ce merveilleux et majestueux terrain de jeux qu'est la montagne.

L'AVG, avec ses pilotes et leurs familles, très attachés à la région, pratique la « transhumance » depuis plus de 35 ans et contribue ainsi à l'essor du tissu économique local en encourageant, entre autres, les vélivoles étrangers à suivre notre exemple .

Au niveau de l'emploi aéronautique, l'AVG fait appel au remorquage associatif ou privé, à la location de planeurs locaux et fréquente la boutique de l'aérodrome.

Sur le plan de l'économie touristique, elle y contribue avec ses 50 pilotes et leurs familles pour des séjours moyens de deux semaines sous forme d'hébergement, de restauration, d'achats dans la communauté de communes, d'activités touristiques et culturelles, etc. Nous sommes également d'excellents ambassadeurs de la Région auprès de nos amis!

Les membres de l'AVG préparent chaque année avec une grande joie la « transhumance » estivale, avec son lot de planification logistique (qui va descendre quel planeur ?) et les réservations de gîtes et hôtels à faire plusieurs mois à l'avance !

C'est également le moment de retrouver les connaissances et les amis que nous connaissons pour certains depuis plus de 30 ans !

Plusieurs pilotes ou anciens adhérents ont décidé d'habiter dans la région, temporairement ou définitivement !

Nous espérons continuer encore longtemps nos vols silencieux dans l'air pur des Alpes du Sud avec l'aide de l'Agatha.

## TARADE AERO SERVICE ET LES VELIVOLES EUROPEENS



**Philippe** : Une région extraordinaire pour circuler en planeur, un accueil convivial et un support technique compétent pour assurer les départs et la sécurité, c'est ce que propose Tarade Aéro Service aux vélivoles qui viennent d'un peu de partout d'Europe. Et cette combinaison a du succès puisque ce sont près de 250 personnes qui viennent régulièrement chaque année passer une à deux semaines sur la plateforme de Tallard.

L'objectif n'est pas de former de nouveaux pilotes planeur aux joies de la montagne. C'est plutôt le rôle de structures comme l'Aéroclub Alpin, qui disposent du matériel et des compétences nécessaires. Notre but est de permettre à des pilotes suffisamment expérimentés en montagne, et disposant d'une machine, de venir pratiquer leur passion dans la région de Gap (et d'y revenir, puisque cela fait une trentaine d'années que les fidèles se retrouvent chez nous).



Les groupes qui se succèdent sont pris en charge et structurés en faisant appel aux compétences et à la bonne volonté des participants, en particulier pour le problème linguistique. Chaque matin, un briefing permet de traiter les divers problèmes techniques et de préciser les conditions de vol du jour. Chaque pilote est libre de son parcours mais je veille au bon retour de chacun. Deux remorqueurs permettent de mettre en vol tout le monde dans les meilleurs délais, pour profiter au mieux de la période la plus favorable de la journée.

Le rythme du vol à voile n'est pas aussi trépidant que celui du parachutisme, mais la solidarité nécessaire à la mise en œuvre du matériel et à l'exploitation en sécurité des parcours sur le relief tisse des liens durables au sein de cette communauté. Il suffit de participer aux échanges d'expériences (pas nécessairement glorieuses !), le soir au repas ou autour du bar, pour comprendre combien ce monde est passionnant et attachant.

## Rappel sur la sûreté et la sécurité des aérodromes

Avec l'arrivée des beaux jours, enfin la reprise.

Avant de rentrer pleinement dans la saison, il est bon de faire un petit rappel sur la sécurité et sur les bonnes pratiques à respecter sur l'aérodrome :

### **1) La zone réservée :**

L'arrêté préfectoral de police définit sur l'aérodrome deux types de zone :

- la zone publique : accès libre
- la zone réservée : accès réglementé

L'enceinte de l'aérodrome est un espace réservé aux pratiquants. Cette contrainte doit être respectée pour deux raisons :

- éviter tous types d'incidents avec des visiteurs, peu sensibles aux pratiques aéronautiques,
- éviter d'engager la responsabilité des uns et des autres.

#### **1.1) Circulation à pied dans la zone réservée**

C'est à chaque association, entreprise ou pilote de trouver la meilleure méthode pour accueillir, encadrer et accompagner ses membres, sa clientèle ou ses amis dans l'enceinte de l'aérodrome. Aucune personne non habilitée ne devrait se trouver par hasard en zone réservée.

*Actions à conduire :*

- *Un accompagnement systématique de ses passagers ou clients dans l'enceinte de l'aérodrome,*
- *Veiller à garder les portails ou portillons fermés après votre passage.*

#### **1.2) Circulation des véhicules dans la zone réservée :**

La réglementation impose que les véhicules susceptibles de circuler en zone réservée aient reçu l'autorisation du gestionnaire de la plate-forme (cf. arrêté préfectoral de police). A ce titre, nous vous demandons de bien vouloir communiquer à l'accueil de la Maison de l'Air, les immatriculations de ces véhicules, chauffeurs ainsi que les motifs de déplacement en zone réservée.

Il est rappelé que le code de la route s'applique aussi dans cette zone : Les véhicules doivent être assurés et le conducteur, titulaire du permis de conduire.

*Actions à conduire :*

- *Penser à allumer ses « warning » ou équiper le véhicule d'un gyrophare et d'une radio aéronautique pour veiller 119.10,*
- *Rouler au pas (30km/h),*
- *Priorité aux aéronefs,*
- *limiter au maximum l'utilisation des véhicules sur les taxiways.*

### **2) La zone d'avitaillement :**

La zone d'avitaillement de Gap-Tallard est exiguë. En pleine saison, ou lors de rassemblement, il est facile de la saturer. Pour optimiser et garantir la sécurité des pratiquants, il est demandé aux pilotes de libérer la zone d'avitaillement au plus vite après l'utilisation des pompes.

*Action à conduire:*

- *Utiliser les places de parking disponibles.*