N° 646 Janvier 2009

AVIASPORT

Le magazine du pilote

SPORT-CRUISER
UN KIT AMBITIEUX



CARNET DE VOL

En aéro-club, le pilotage au cœur des Alpes



APEX : L'ATTENTE FORCEE



GRAND FORMAT

L'Électra d'Amelia vers l'Afrique



JANVIER 2009

DOM avion : 8,90 € - DOM surface : 7,10 €
CH : 11,30 CHF - Can. : 10,95 $ C - Belg. : 6,80 €
Portugal : 7,50 € - Maroc : 75 DH



AU CŒUR DES VALLÉES



Mon *big-bang* aéronautique survint voilà de nombreuses années, quand, petit garçon, je montais avec mes parents faire du ski à Méribel. Alors que je descendais la piste verte qui borde l'aérodrome de la station, je regardais avec envie les avions atterrir et décoller sur skis.

Cette attention soutenue me valut quelques chutes mémorables. Depuis cette belle époque de ma jeunesse, hélas longtemps révolue, je rêvais d'imiter ces pilotes. Jérôme Vallier, alors instructeur à Albertville, m'emmena un jour réaliser ce rêve d'enfance et me délivra ma première autorisation de site. Grâce à lui, je découvris le vol montagne et cette passion ne m'a jamais abandonné. Originaire de la vallée de Tarentaise, Jérôme décida, tel *ET*, par une belle journée de printemps de retourner à la maison. Ses compétences humaines et techniques le propulsèrent rapidement chef-pilote de l'Aéro-club de Méribel. C'est dans ce lieu qu'il put finalement donner la pleine puissance de ses moyens. Il continue à propager le virus de l'aviation de montagne parmi ses nouveaux élèves dans cette structure qui fut créée voilà quelques décennies.

En janvier 1961, Robert Merloz avec son Piper *Super-Cub* de 150 ch équipé de skis se pose sur la piste de Méribel nouvellement construite (cf. *Aviasport* d'octobre 2008). Au cours de l'automne 1962, la DGAC délivre le premier agrément provisoire pour utiliser la piste. Cette autorisation permet de mettre en place les premières « qualifications montagne ». Nano Chappel dépose les statuts de l'Aéro-club de Méribel en 1964. Il en devient le premier président et Robert Merloz moniteur bénévole. Un Morane *Rallye* de 150 ch, F-BLSS, est acheté neuf à Tarbes pour une utilisation l'été sur roues. Les premiers membres ont permis de réunir les fonds pour acheter cet avion en souscrivant des cartes d'une heure de vol. En 1965, l'aéro-club loue le Piper PA-18 de M. Sibué, créateur de l'altisurface de Saint-Jean-d'Arves. Cet avion est équipé de skis pour l'initiation sur neige. La dualité été-hiver désormais bien ancrée perdure jusqu'à nos jours. Au cours des ans, d'autres avions sont achetés et revendus pour constituer la flotte actuelle de quatre *Mousquetaire* et d'un Jodel 119. Jusqu'au début du XXIe siècle, le club possédait, d'après son président actuel, Jean-Claude Roumilhac, une réputation d'association de nantis dans la vallée de la Tarentaise. Considéré comme une annexe savoyarde d'Air-France (tous les présidents ont été et sont d'anciens pilotes de la compagnie française), le club souffrait de cette singularité. Il fut décidé de casser cette image de caste élitiste et de définir une nouvelle orientation. Elle est perceptible dans les décisions quotidiennes puisque le club accepte maintenant les chèques vacances pour favoriser l'accession de l'aviation au plus grand nombre. Le nouveau « *business model* » s'articula autour de plusieurs axes.

La galaxie Méribel

Premièrement, Jérôme mit l'accent sur la formation de jeunes aviateurs. Avec un D-119, la direction propose à prix coûtant un apprentissage pour les moins de 25 ans. Il demande simplement que l'élève soit motivé. Cette nouvelle politique attire des jeunes de la vallée. Ils insufflent une dose d'énergie et de changement qui manque parfois à des clubs moins







• En finale à Méribel.
• Jérôme Vallier et Jean-Claude Roumilhac.

ambitieux dans ce domaine. L'école de pilotage pour l'obtention du brevet de base et du PPL occupe une grande partie du calendrier. C'est à ce niveau que le terrain de Méribel contribue à développer une excellence chez ces nouveaux adeptes de ce sport.

Au cœur des trois vallées, l'altiport de Méribel jouit d'un emplacement idéal et pourrait être considéré comme le centre de l'univers du vol montagne en Savoie. A l'est du terrain, la surface en dur de Courchevel facilite un entraînement progressif à la technique de l'atterrissage sur un terrain caractéristique du relief montagne. Avec une pente qui dépasse les 18 % sur 280 m (pour une longueur totale de 537 m et une largeur de 40), la piste autorise des écarts de trajectoire et de vitesse pour les futurs virtuoses. Une fois les bases acquises, les instructeurs peuvent continuer la formation à la maison. 406 m de longueur et 15 de large pour une pente maximum de 11 %, contribuent à exiger plus de rigueur. Durant sa formation le pilote baigne dans une esthétique montagnarde exceptionnelle qui favorise par la même occasion l'apprentissage de la prudence. Au centre de ce dispositif, le Mont-Blanc, tel un puissant phare, aide à l'orientation. Il faut cependant rester vigilant car une erreur de navigation guette tout novice ou pilote peu familier (ou même assez familier) avec l'agencement des vallées. Comme le temps peut changer rapidement en montagne, une couverture nuageuse partielle ou totale avec précipitation augmentera cette difficulté.

Former des jeunes ou des moins jeunes pilotes sur le terrain de Méribel est le gage d'une compétence établie dans le domaine aéronautique. La précision ainsi acquise dès le début de la formation renforcera les apprentissages futurs. Il faut noter que les premiers vols solo se font sur le terrain d'Albertville pour favoriser une progression harmonieuse et éviter des échecs pour les débutants. Il est important de se rappeler que le Jodel D-119 n'a pas de volets. Avec de tels handicaps, il n'est pas étonnant que certains jeunes formés à Méribel aient suivi une brillante carrière aéronautique. On les retrouve aux commandes de *Mirage 2 000*, de *Transall* ou à Air-France.

La position géographique idéale du club pour le vol montagne comporte, on s'en doute, un revers de médaille. Une fois le pilote familiarisé avec la région (de Méribel jusqu'à Chambéry ou Grenoble), il ne progresse plus réellement en navigation. Pour répondre à cette problématique, Jérôme a mis en place un mini tour de France. Pendant cinq jours, il emmène en *Mousquetaire* trois élèves qui font entre 1 heure 30 et 2 heures de nav quotidienne. Il élimine de cette manière les trajets non rentables et fait découvrir le voyage à ses étudiants.

Quantum of flying

L'année aéronautique se scinde en deux composantes distinctes, qui sont deux espaces complètement différents. Durant l'hiver, les deux *Mousquetaire* et l'*Abeille* du club arborent fièrement leurs skis. C'est durant cette période que l'activité se









• Le Guérin G-1 de Paul Prudent.

concentre autour de deux pôles : vols touristiques dans la région et formation à la qualification montagne sur neige. Auparavant, la compagnie Méribel-Air se chargeait de faire découvrir la région aux touristes ou gens du cru. La nouvelle réglementation oblige toute entreprise de transport aérien à posséder un certificat de transport aérien (CTA). Mais la procédure est lourde et exige une structure administrative imposante. Devant tant de complexité, Méribel-Air dut abandonner ses activités et vendre son *Mousquetaire* à ses voisins de palier. Les clubs ont obtenu une dérogation et n'ont pas à posséder de CTA, à condition que les appareils utilisés soient en CDN. En conséquence, l'activité baptême de Méribel a pris de l'ampleur pour satisfaire la demande. Durant l'été, les instructeurs forment les pilotes titulaires du PPL à la qualification montagne sur roue. Eté comme hiver, Jérôme et ses instructeurs enseignent à leurs élèves les deux principes fondamentaux du pilotage en montagne : humilité (il faut apprendre à renoncer si les conditions ne sont pas optimums) et remise en question de ses capacités. Une formation sur roues ou sur skis en montagne favorise l'émergence d'une précision des manœuvres. Les difficultés et les dangers du milieu exigent une rigueur permanente et un contrôle quasi-parfait de toutes les phases de vol. La configuration des terrains impose une maîtrise des techniques d'atterrissage et de décollage. La marge d'erreur très limitée implique une possibilité de casse conséquente tant pour le matériel que pour l'équipage. Les compagnies d'assurance chiffrent d'ailleurs ce risque accru en faisant payer des primes substantielles. Mais que cette perspective ne décourage pas les volontaires. Apprendre à maîtriser des surfaces confidentielles comme Saint-Jean d'Arves, Tignes, Val d'Isère, Saint-Roch-Mayères, etc., est très valorisant et esthétiquement séduisant. L'aéro-club de Méribel, sous la houlette de son conseiller montagne Robert Merloz, a créé un cursus d'apprentissage adapté au vol montagne. Chaque élève reçoit un classeur pédagogique qui détaille les cours théoriques de référence et les diverses connaissances acquises au cours des ans sur ce sujet. On peut confirmer que tous les aviateurs qui ont bénéficié de cette formation ont acquis cette rigueur qui caractérise les excellents pilotes.

Club-Med aéronautique

En station de skis, les saisons rythment l'activité professionnelle. Durant les mois de mai, juin, septembre et octobre, la fréquentation aéronautique diminue. Afin de faire tourner les avions, le club a développé des stages embarqués. Le troisième axe de leur *« business model »* incite les amateurs à découvrir d'autres terrains de montagne. Suivant l'année, Jérôme propose soit un stage à Gap, soit un tour des altisurfaces du sud des Alpes et des autres massifs montagnards. Dans le premier cas de figu-





• La flotte de Méribel.



re, tous les *Mousquetaire* sont convoyés jusqu'au terrain. A partir de là, les pilotes travaillent en étoile sur différentes altisurfaces. Jérôme considère Gap comme un modèle de cohabitation entre les différents occupants du lieu : l'armée et ses hélicoptères, les planeurs, l'entreprise du SAF, les ULM, les parachutistes et leur Pilatus et finalement aviation générale. Son stage s'intègre donc harmonieusement dans cet eldorado aéronautique.

Lors des entraînements, pour éviter les nuisances sonores, deux *Mousquetaire* partiront dans une direction et deux autres vers une autre. A midi, tout le monde se retrouve pour le repas et les destinations sont inversées l'après-midi. Le club s'occupe de toute l'intendance (hébergement, achat de nourriture, etc.). Dans son rôle de Gentil Organisateur, Jérôme prépare les repas, organise les vols, les briefings et debriefings, et règle tous les problèmes annexes. Je me suis même laissé dire que sous l'influence de quelques verres d'un quelconque breuvage alcoolisé, il serait prêt à faire une danse du ventre (avec tout l'accoutrement réglementaire) pour les stagiaires. Noël Genet, président de l'Association française des pilotes de montagne (afpm.org) reste avec eux durant toute la durée du stage. Il initie les profanes aux arcanes des réglementations aériennes et encourage les pilotes à bien respecter de leur espace aéronautique. Les stagiaires bénéficient aussi des conseils de Paul Prudent, Monsieur ULM de Gap. Jérôme le décrit comme la bonne étoile du stage. Il est toujours là pour répondre aux questions et suggérer des solutions, tant humaines que techniques. L'aide logistique est apportée par Jean-Michel Daubagna, qui est aussi membre de l'aéro-club de Méribel. Le site marc.dahlet.free.fr présente un panorama de photos d'un des stages de 2007. Non seulement, les participants auront amélioré leur pilotage, mais la diversité des intervenants génère une aventure humaine qui enrichit tout un chacun. Bien entendu, chaque pilote choisit la durée de son séjour et sachez que les avions sont garés juste devant les chalets. Le matin, quand on ouvre l'œil, on aperçoit sa monture favorite.

Autrement, notre GO propose un long périple vers la Méditerranée et retour par les Pyrénées ou le Massif-Central ou les deux. Un instructeur et deux pilotes forment un équipage qui quitte Méribel et stoppe à l'Alpe d'Huez, Mens, l'Escoulin, la Motte-Chalançon, Collombes, Valberg, et sur bien d'autres surfaces le long du chemin. Une fois de plus, le séjour se fait clés en main. Chaque halte procure à chacun des plaisirs gastronomiques dont la belle France a toujours le secret. Sur une semaine, ce voyage permet d'avoir un stage plus dynamique et ajoute la navigation au plaisir de découvrir des endroits magnifiques.

En parallèle à ces activités aéronautiques, le club œuvre à améliorer ses relations avec les acteurs locaux. A la fin du CM-2, tous les enfants des écoles de Méribel ont droit à un bap-









• Décollage à Méribel.

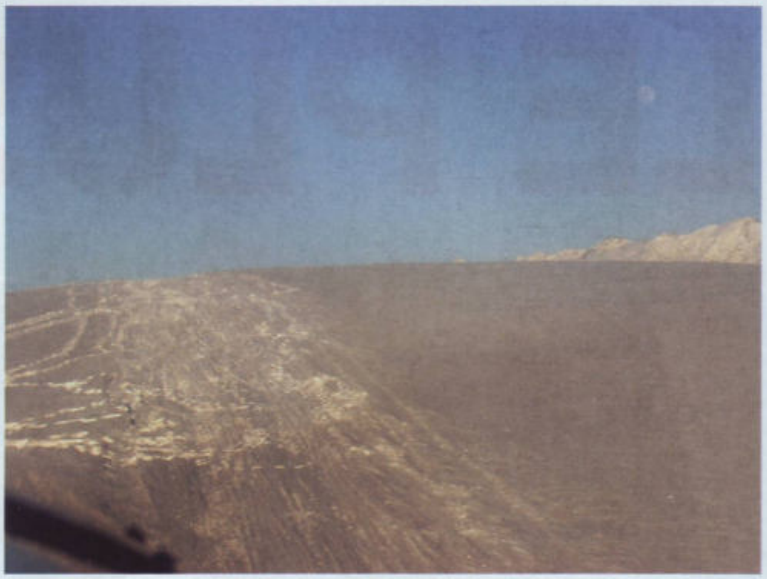
tême de l'air offert par l'association. Durant leur scolarité, ces mêmes enfants ont découvert les activités professionnelles de la station en prenant part au rallye découverte. Un itinéraire organisé par leurs enseignants les fait rencontrer les responsables du service des pistes et du golf, un restaurateur et les avions. Durant la visite de l'aéro-club, les pilotes en herbe peuvent monter dans les appareils et questionner les aviateurs présents. En 2008, le club organisa le premier *Aérogolf* de son histoire. Le terrain de golf juxtapose la piste de l'aérodrome et un concours fut organisé. Tous les pilotes de France et de Navarre furent conviés à jouer et ensuite à festoyer devant un barbecue offert par l'aéro-club et le golf. Grâce à tous ces efforts, la mairie au cours des ans vint à considérer le club comment un acteur essentiel et indispensable à la vie de la station de skis.

I had a dream

Le vol en montagne dépend souvent de l'hospitalité des paysans alpins. Ils entretiennent le terrain en faisant les foins. Comme ils détiennent la propriété du lieu, ils peuvent à tout moment retirer leur autorisation. Cette mésaventure est arrivée à l'altisurface du col de la Fenêtre dans la vallée des Belleville-en-Savoie. Après le décès de l'agriculteur, les héritiers tentèrent de percevoir un revenu pour l'utilisation de la piste. L'AFPM indemnise parfois les propriétaires pour l'entretien de la piste, mais refusa catégoriquement les exigences financières des nouveaux possédants et depuis plusieurs années, le terrain n'est plus accessible aux pilotes.

Dans ce contexte parfois difficile, le club se préoccupe du renouvellement des altisurfaces dans les Alpes du Nord. En 2007, il participa activement à la remise en état de la piste de Tovière à Val d'Isère (cf. *Aviasport* d'octobre 2007). Il travaille actuellement à l'ouverture de deux nouvelles altisurfaces dont un glacier. Pour l'instant Méribel préfère garder le silence sur les emplacements pour ne pas compromettre un résultat qu'elle espère positif. Les membres du club veulent absolument éviter que des grains de sable ne s'introduisent dans les rouages et grippent ainsi des mois ou des années de travail. Dans un contexte qui est toujours délicat, les aviateurs doivent s'autodiscipliner pour éviter une remise en question profonde de l'aviation de montagne. Le respect des lieux, des habitants et des villages favorisera une acceptation parfois pas toujours évidente au premier abord. Il s'agit d'arrêter l'hémorragie et d'inverser la tendance des fermetures de nombreux terrains car divers acteurs locaux ou nationaux s'acharnent à détruire lentement le patrimoine aéronautique de notre pays. Par exemple, la piste de la Rosière a été fermée par la DGAC. Depuis quelque temps, plus personne ne l'entretenait et en vérifiait l'état. De plus, des bâtiments avaient









• Le dôme de Vaugelas.

• A l'Alpe d'Huez.

été construits dans l'axe de piste. En conséquence, le terrain ne répondait plus aux normes des 15 mètres fixées par l'autorité. On peut néanmoins se poser la question de la pertinence de bâtir des bâtiments sur un axe de piste. Peut-être tout simplement l'appât du gain!

Jamais en manque d'idées, Jérôme m'en suggéra une qui s'apparente plus à l'écrasement d'un énorme météorite sur terre qu'à une évolution darwinienne de la vie aéronautique en Savoie. Tous les clubs de Tarentaise, comme la plupart des clubs de France et de Navarre traversent en ce moment des périodes difficiles. Le prix de l'essence ou la baisse du nombre d'heures de vol ont conduit certains d'entre eux à licencier leur personnel. Auparavant, l'aéro-club d'Albertville possédait un instructeur salarié à plein temps et aussi durant une courte période une secrétaire à quart temps. Mais le conseil d'administration a dû mettre un terme à ces contrats pour des raisons financières. Notre GO souhaiterait créer une coopérative de clubs de la Tarentaise, d'Albertville à Val d'Isère. Toutes ces entités mettraient en commun moyens humains (instructeurs), techniques (mécanique), utilisation des avions et secrétariat. Une secrétaire pourrait répondre à un numéro commun, renseigner les futurs pilotes sur les possibilités offertes par cet agrégat de galaxies aéronautiques et les aiguiller vers le club qui répond le mieux à leurs besoins. Cela éviterait aux candidats de téléphoner de nombreuses fois et d'obtenir constamment un répondeur ou de rendre visite à des locaux déserts. Jérôme souhaite privilégier le contact humain. Souvent, comme tous les visionnaires, il se heurte à des monolithes qui refusent d'envisager et d'essayer des solutions novatrices. Il faudra encore attendre un peu de temps avant que cette coopérative de moyens ne germe et fleurisse au sein de nos vallées.

Finalement, Jérôme m'a révélé son dernier rêve. Il aimerait remonter un Piper (PA-18 *Super-Cub*). L'avion est dans des boîtes entreposées au club. Il souhaiterait créer une section de construction amateur faite de jeunes du pays et encadrés par des mécaniciens bénévoles. Le club est en pourparlers avec la mairie pour qu'une dalle soit coulée dans le hangar. Cet aménagement faciliterait la construction d'un atelier.

Il ne reste plus qu'à espérer au Martin-Luther King de Méribel (aeroclub-meribel.com) de mener à bien tous ses projets et d'en imaginer d'autres encore plus aventureux. Jérôme peut-il, par son dynamisme, défier encore plus les lois du monde de l'aviation en Savoie et emmener l'aéro-club de Méribel vers la frontière de l'univers aéronautique connu à la vitesse de la lumière ? ■

Un simple don du sang peut sauver la vie d'un enfant atteint de leucémie. Avez-vous jamais pensé à devenir donneur de mœlle osseuse ? Plus d'infos sur www.dondusang.net ou en consultant mon site http://desirs.ailes.free.fr et en me contactant.