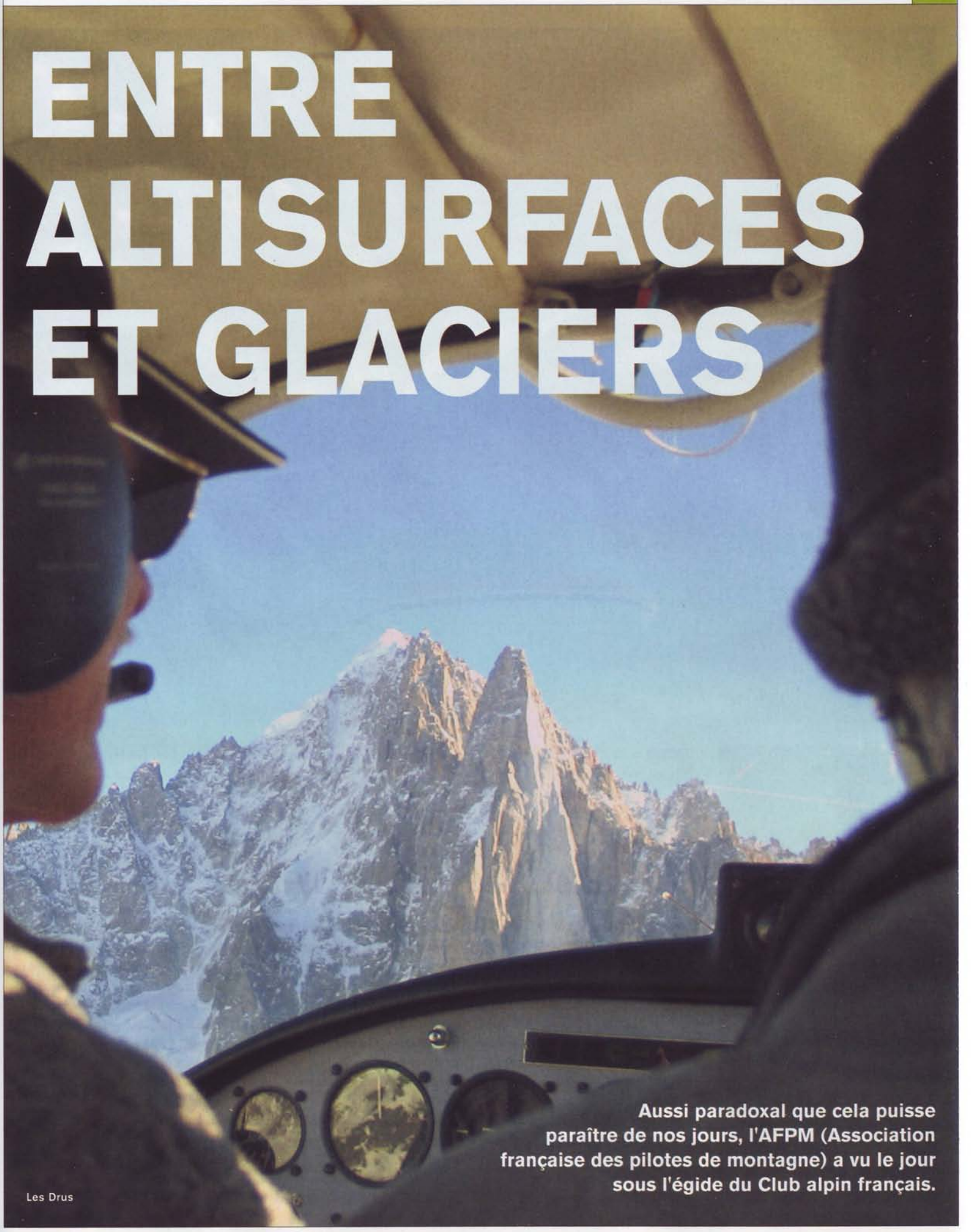
ENTRE ALTISURFACES ET GLACIERS



Aussi paradoxal que cela puisse paraître de nos jours, l'AFPM (Association française des pilotes de montagne) a vu le jour sous l'égide du Club alpin français.

Les Drus


La Mer de glace.


Robert Barrier.


Jean Tricard.

En 1966, Claude Maillard, alors président du CAF (Club alpin français), avec le soutien de différents pilotes (Henri Giraud, Marcel Collot, J.F. Chappel, etc.), crée la Commission des sports aériens dont la présidence est confiée à Jean Tricard.

Elle est née la divine association

La mission de cet organisme est de fédérer tous les passionnés d'aviation de montagne. Claude Maillard souhaite « *organiser une union des aéro-clubs de montagne, puisque cette activité s'insère directement dans le monde de l'alpinisme, activité première du club alpin français* ». En 1966, le CAF organise un stage de formation montagne sur l'aérodrome de Challes-Les-Eaux, puis des rassemblements de pilotes de montagne, notamment en septembre 1971 à l'Alpe-d'Huez et en mai 1972 à Serre-Chevalier.

L'organisme animait donc activement les vols en montagne. Historiquement, les avions sont très liés aux activités des massifs montagneux. Il fut un temps, certes un peu éloigné pour que tous s'en souviennent, où ils ravitaillaient les refuges, apportaient le matériel et les hommes pour les travaux d'altitude et secouraient les montagnards en situation difficile ou dramatique (cf. *Aviasport* n° 643 d'octobre 2008). Maintenant cette tâche incombe aux hélicoptères, plus chers, mais mieux adaptés à ces fonctions. D'ailleurs en Suisse, ce lien demeure vivace car chaque pilote titulaire de la qualification de pilote de glacier doit signer un document qui stipule qu'il se tient à la disposition des autorités pour effectuer des secours en montagne. Puis en 1973, l'ange Gabriel atterrit pour annoncer la bonne nouvelle : l'AFPM est arrivée. Jean Lizère, Jean-Louis Auban, Pierre Berthet, Pierre Hannart, Pierre Jeanvoine, Michel Kossa, Jean-Pierre Payot, Gérard Pic et Nano Chappel décident de rassembler les pilotes qui pratiquent le vol montagne et fondent une association. Nano Chappel en devient le premier président et le restera jusqu'en 1992. Les pionniers veulent promouvoir et organiser le vol montagne, donner une assise légale à cette activité et parler à l'unisson face à une administration qui commençait à devenir envahissante et dogmatique.

Il faut dire qu'à l'époque la seule règle qui existait était : « pas de règle ». Au tout début, les pilotes d'avion atterrissaient partout suivant leur humeur et la qualité du champ ou de la surface que venaient déflorer les roues ou les skis de leur machine. Tout était permis, et presque tout allait devenir rapidement indéfendable. Pour s'en convaincre, il suffit


Finale au lac Fourchu (terrain fermé).


Le Cervin.


La Mer de glace.


Atterrissage d'un *Mousquetaire* à Cenise.




Le glacier du Tour.


Piper sur glacier.


Le Mont Gerbier-de-Jonc

d'examiner l'évolution du ressentiment de certains montagnards vis-à-vis de l'activité au cours des quarante dernières années. N'oublions pas qu'en 1978, M. Giscard d'Estaing a interdit les déposes en hélicoptères sur les sommets français. Pour réglementer l'activité, un bureau a été créé et quelques actions ont été mises en place. Les initiatives n'avaient pas l'envergure de celles entreprises actuellement, mais avec une trentaine de membres, l'association qui en était à ses balbutiements n'avait pas la puissance morale et activiste qu'elle a acquise au cours de sa courte existence. Principalement, les membres s'occupèrent de la création de terrains et de leur officialisation. Ils encadrèrent aussi l'activité pour la rendre plus conforme aux souhaits de l'administration et de la population. Parallèlement, Jean Tricard, tout en étant membre du bureau de l'AFPM, continue à ?uvrer au sein de la commission des sports aériens du CAF, et ceci jusqu'en 1996. En 1992, Jean devient aussi le président de l'AFPM. Durant sa présidence bicéphale, l'AFPM connaît un âge d'or dans ses relations avec le milieu montagnard. En effet, Jean est guide de haute montagne et possède donc le prestige nécessaire auprès du CAF pour favoriser l'entente cordiale entre les deux activités. Pendant cette période, l'AFPM pouvait utiliser les ressources du CAF pour organiser les rassemblements aériens. Au cours des ans, les liens se détendent doucement et à partir des années 2001 et 2002, le CAF n'offre plus son aide. Puis, malheureusement, les tensions se font plus vives et il n'est pas rare que le vol montagne engendre une franche hostilité de la part des passionnés d'alpinisme ou de randonnées terrestres. Mais des tensions existaient aussi au sein de l'association. Surnommé le Sage de l'AFPM par Noël Genet, le président actuel, Jean démontrait toujours une apaisante sérénité lors des réunions au sein de l'association. La pratique du vol montagne requiert une capacité de décision démontrée et une volonté d'accepter et de prendre des risques. La difficulté du milieu dans lequel évoluent les pilotes les conduit à affronter des situations délicates qui forgent encore plus un caractère déjà souvent bien trempé à la base. Jean Tricard savait synthétiser les différents points de vue et fédérer les acteurs lors de réunions parfois houleuses.

Une adolescence dynamique

Durant sa présidence, Jean travailla étroitement avec Robert Barrier, qui fut d'abord secrétaire adjoint puis secrétaire général de 1989 à 2005, et vice-président de 2004 à 2006. Sous la férule de ce dernier, diverses commissions sont mises en place. Ces entités permettent à l'association de cibler et d'atteindre ses objectifs avec plus d'efficacité. L'ouverture et l'entretien des surfaces demeurent la clé de voûte de l'association. Noël Genet, président depuis 2001, estime que lors des quinze dernières années, l'association a ouvert environ une surface par an. En 2006, Super-Dévoluy (roue) voit le jour et en 2007, Val-d'Isère en Savoie. Entreprierres et Colombe d'Eyguians, toutes deux dans les Alpes du Sud viennent compléter la panoplie des terrains. Le président reconnaît que ces créations se heurtent à des obstacles de plus en plus difficilement surmontables. Dans un environnement excessivement réglementaire, les propriétaires ou les communes sont de moins en moins enclins à accorder des autori-


Atterrissage à Tignes.


Glacier Saint-Sorlin.


En stationnement au dôme de Vaugellaz.


Stationnement à Super-Dévoluy.


Finale au Tonalé, en Italie.

sations qui risquent de leur créer des problèmes. Même si cette crainte, d'après Noël, n'est pas justifiée, elle subsiste d'autant plus, que parfois, une altisurface peut générer des nuisances et des conflits avec les voisins et certains élus locaux.

Au contraire, dans le cas de stations de ski, une piste, comme celle de Val-d'Isère, détient potentiellement un atout économique car elle peut amener des touristes, comme au temps d'Air-Alpes. Mais la création n'est que la première étape de la vie d'une altisurface. L'entretien ensuite devient l'activité principale. En effet, les sangliers par exemple, les rigueurs du climat, détériorent les terrains. Différentes options existent actuellement. De plus en plus souvent, l'AFPM indemnise les propriétaires pour le maintien de la surface. Mais il arrive parfois que certains refusent une aide financière. Dans ce cas, l'association offre des vols ou divers cadeaux. C'est par exemple le cas des propriétaires du terrain de Colombe d'Eyglans qui déclinent toute rémunération. Les membres peuvent aussi, lors de travaux, apporter leur matériel (engins de chantier) et effectuer les réparations nécessaires sur les pistes. Lorsque la tâche est trop compliquée, le président doit attribuer le chantier à une entreprise locale.

Pour des besognes plus élémentaires, des rassemblements sont organisés. Par exemple, les pilotes se retrouvent pour des missions cailloux. Le président, le fouet à la main, harcèle les pauvres bagnards pour qu'ils nettoient le terrain afin de le rendre plus accessible à leurs avions et éviter des accidents. Noël doit par contre délaisser la méthode coercitive lorsqu'il rencontre les propriétaires, et se transforme en spécialiste des relations publiques et humaines pour aplanir les conflits qui ne manquent jamais de poindre le bout de leur vilain nez. En parallèle, la commission nuisance, présidée par Henri Ballas, étudie les préjudices sonores qu'engendrent les avions et peut modifier le tour de piste pour le rendre moins assourdissant aux oreilles des habitants et touristes. Des actions sont aussi entreprises de concert avec les industriels pour améliorer les silencieux ou rendre les hélices moins bruyantes. En ce moment, des rumeurs circulent sur la création d'une hélice à cinq pales. Même si elle va engendrer une traînée conséquente en cas de panne moteur, elle permettra de limiter les nuisances sonores et de mieux intégrer les avions dans les massifs montagneux.

L'AFPM a cédé rapidement à l'attraction d'Internet. Jean-Pierre Ebrard et André Merlier gèrent un site fort complet (afpm.org) et enchanteur tant par la qualité et la pertinence des informations que par les diverses photos des pilotes et des terrains. Les membres abonnés peuvent trouver des fiches altisurfaces qui sont le pendant des cartes VAC publiées par le SIA. Régulièrement mises à jour par Pierre Bon grâce à la contribution des pilotes, ces dossiers, qui sont un outil essentiel pour le vol montagne, offrent une information riche. Il faut impérativement consulter les fiches avant tout atterrissage et respecter les consignes lors du circuit. N'oublions pas cependant que ce ne sont pas des documents officiels, mais comme c'est le vide sidéral sur ce sujet, ils comblent efficacement un manque administratif.

Suivant les informations disponibles,




Altiport de Méribel.




Paisible cohabitation.



Gérard Ferrier publie un bulletin 3 à 4 fois par an. Robert Barrier fut le créateur de ce bulletin et a travaillé à sa publication régulière pendant de nombreuses années. Il avait été rapidement conscient de l'importance de la communication au sein de l'association et a œuvré diligemment pour atteindre cet objectif. Noël Genet continue la tradition et souhaite faire passer régulièrement des messages de sécurité. Un mémento sur le sujet a été créé en 2008 et mis à jour dans cette publication. Récemment, suite à des accidents, le président a particulièrement insisté sur la capacité du pilote à savoir renoncer et à maîtriser ses excès de confiance. Il a compris l'importance de s'autodiscipliner pour pouvoir parler avec une voix convaincante auprès des autorités soit européennes, soit nationales.

L'âge mûr

Chaque président a contribué à sa manière au bon développement de la qualité de l'association. Noël, ancien examinateur pilote de la DGAC, possède ainsi une autorité morale auprès de cet organisme. Ses connaissances administratives lui facilitent la discussion. Cette aptitude s'avère cruciale en ce moment. En effet l'EASA (*European Aviation Safety Agency* – l'Agence européenne de la sécurité aérienne), autoqualifiée de « *clé de voûte de la stratégie de sécurité aérienne de l'Union européenne, dont la mission est de promouvoir le plus haut niveau possible de sécurité et de protection environnementale de l'aviation civile* », souhaite harmoniser d'ici 2012 toutes les réglementations européennes.

L'AFPM et ses pendants italien, suisse, espagnol et autrichien tentent, avec difficulté il est vrai, de parvenir à cette harmonisation. Ils ont été reçus à Bruxelles par le commissaire européen aux transports, Antonio Tajani, qui a promis de prendre en compte les spécificités de l'aviation de montagne.

→ La structure de l'AFPM

L'organisation administrative de l'association présente les mêmes caractéristiques que toute association issue de la loi de 1901. Le bureau est composé d'un président, vice-président (Gérard Ferrier), d'un trésorier (Alain Bodon) d'un secrétaire général et un adjoint (Eric Fix et Pierre Bon). Sept commissions gèrent chacune un aspect du vol montagne. Des antennes pour les Pyrénées, le Dauphiné, Rhône-Alpes, Alsace et Savoie s'occupent en liaison avec le président des questions locales. Ces antennes ont été créées par Robert Barrier qui a su se rendre compte très tôt de l'intérêt de rester en contact avec les réalités du terrain. Les trois réunions par an du conseil d'administration se tiennent presque toujours à Grenoble du fait d'une certaine centralité. L'assemblée générale annuelle se déroule à Saint-Geoirs dans les locaux du SEFA.

Cette location démontre l'excellente relation que maintient l'association avec la DGAC qui lui prête les locaux. L'adhésion de 45 € donne accès à l'excellent site et à un bulletin de liaison. Elle permet aussi le développement de l'activité et la création de terrains sur le territoire. Cette année, deux membres légendaires, Jean Tricard et Robert Barrier quittent le bureau. Avec leur départ, une page de l'histoire de l'association se tourne. Les adhérents actuels vont devoir reprendre le flambeau et perpétuer l'œuvre accomplie jusqu'à date.

Association Française des Pilotes de Montagne

CHARTE DE BONNE CONDUITE

En signant cette charte, 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 réentrainement.
- 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 trop nombreux 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.

Nom : Prénom :

Date : Signature :

Correspondance : AFPM route de l'Escale, 04290 VOLONNE
Siège social : Aérodrome du Versoud F- 38420 Domène

Charte de bonne conduite crée par l'AFPM.

Jean Tricard à Valloire.

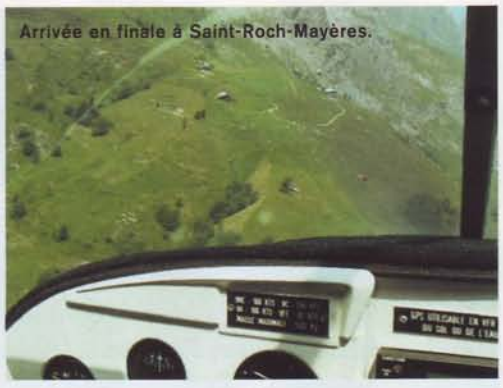


Mémento sécurité de l'AFPM.



 Pierre-Philippe REILLER AFPM, Marc DAHLET, Gérard FERRIER, Rüdiger REITZIG et Adam SHAW.


Saint-Jean-d'Arves.


Arrivée en finale à Saint-Roch-Mayères.



Isola.


Valberg.


Mousquetaire atterrissant à Cipières.

ler d'une même voix. L'Italie et la Suisse possèdent elles aussi une réglementation pour le vol montagne. Le règlement italien a été bâti grâce à l'impulsion de Corrado Gex qui vint se renseigner auprès de Robert Merloz et Michel Ziegler (cf. *Aviasport* n° 643) lorsque ces derniers se lancèrent dans l'aventure d'Air-Alpes. C'est pourquoi les deux textes se ressemblent. La réglementation suisse est sensiblement différente. Des propositions nationales ont été faites à l'EASA qui va les étudier et faire des contre-propositions. Ainsi vont les négociations.

L'héritage de Jean Tricard perdure. Tous les ans, un rassemblement international aérien est organisé. Cette année, il s'est tenu à Rarogne (Raron en suisse allemand) lors de la Pentecôte. À 40 kilomètres à l'est de Sion, les pilotes ont atterri sur un ancien aérodrome militaire. À proximité, le cimetière de l'ancienne église abrite la tombe du poète autrichien Rainer Maria Rilke. L'écrivain avait souhaité être enterré en cet endroit à l'atmosphère sauvage et magique, au sommet d'une colline. Le lieu possède donc une beauté naturelle ainsi qu'une aura culturelle ;

Forte étoile, qui n'a nul besoin d'assistance
Et que la nuit peut accorder à ses compagnes
Elle qui doit d'abord se faire obscure pour qu'elles s'éclaircissent
Étoile qui déjà s'accomplit, qui plonge…
(Poème à la nuit)

Les pilotes de montagne y ont apporté une touche sportive. Comme toujours lors de ces réunions, ils ont participé à un rallye aérien, ainsi qu'à la coupe Hermann Geiger d'atterrissage de précision. Quand la météo s'avère clémente, une cinquantaine d'avions viennent à ces rassemblements. Suivant la configuration du terrain, des bimoteurs peuvent aussi se poser. En conséquence, entre 100 et 150 personnes célèbrent les retrouvailles annuelles des pilotes de montagne. N'oublions pas, bien entendu, les différents repas organisés qui comporteront des spécialités suisses comme la raclette valaisanne. En 2010, le rassemblement se tiendra dans les Pyrénées espagnoles. Il faut savoir que Marlies Campi, la présidente de l'*European Mountain Pilot* (cf. *Aviasport* n° 646 de janvier), est native de ce pays qui commence à développer une aviation de montagne. À présent, l'AFPM compte près de 620 membres actifs, dont 6 % de femmes. La plupart sont français, mais une cinquantaine d'étrangers (Italiens, Suisses, Autrichiens et un Luxembourgeois) viennent étoffer ses rangs. En comparaison, l'Association suisse des pilotes de glacier (ASPG) dénombre environ 145 membres et l'Association italienne des pilotes de montagnes (AIPM) aux alentours de 120. Pour l'instant, Noël pense que son organisation ne ressent pas trop d'une chute d'intérêt dans l'aviation, mais c'est peut-être dû au fait que la plupart des membres sont relativement âgés. En effet, un pilote de montagne doit faire au moins 30 ou 40 heures de vol par an, et donc posséder les finances en adéquation avec sa passion. Ce qui sous-entend qu'il a un emploi stable et un salaire supérieur à la moyenne, voire une retraite confortable. Certains clubs prennent aussi leur adhésion. Parmi eux, on citera l'aéro-club d'Allintair (allintair.com) à Toussus-le-Noble, qui paie une subvention conséquente depuis de nombreuses années malgré son éloignement géographique des montagnes de France et de Navarre.

Maintenant que l'association a pris son envol et possède une solide assise, ne serait-il pas temps de tenter de réconcilier les deux frères ennemis et d'arriver à une entente cordiale entre le CAF et l'AFPM, dont les membres sont également amoureux des espaces grandioses et sublimes de nos massifs ? ■