
L'altiport de Courchevel, en arrière-plan à gauche le Grand Bec et à droite la Grande Casse.

Instructeur de montagne

Itinéraire d'un instructeur de plaine (qui veut s'élever vers les sommets et enseigner le vol en montagne)

Une fois sorti de mon véhicule, je me rends compte que rien n'a changé depuis mon stage FI. L'ENAC de Grenoble est intemporelle. C'est donc d'un pas serein, en terrain connu, que je me dirige vers les locaux pour rencontrer Vincent Labrousse, le prophète du vol montagne en ces lieux saints. François, Mathieu, Sébastien et Victor constituent avec moi l'équipe de stagiaires de cette formation théorique au sol, première partie de la formation pour devenir instructeur montagne.

Formation théorique

Avides de connaissances, nous rentrons dans la salle de cours pour aller écouter la parole du prophète qui détient les Tables de la L oi. Vincent va rapidement nous confirmer que, contrairement à son illustre prédécesseur qui parlait du sommet du Mont Sinaï, il n'enseigne pas une loi rigide et rien n'est complètement gravé dans la pierre. Certaines règles restent cependant inamovibles comme interdiction formelle de faire une remise de gaz. L'aviation de montagne se base sur des principes qui peuvent différer en fonction des conditions du moment. Conditions qui se plaisent à varier constamment pour rendre cette discipline plus attachante.

Vincent nous remet un classeur sur les principes généraux du vol en montagne. Vol en vallée, franchissement des cols, attitude face à divers obstacles (lignes électriques, catex,…), météo, navigation, le plan d'approche, atterrissage sur roue et sur neige, etc... constituent les principaux axes de la première demi-journée de cours. Riche de son expérience, il nous raconte des anecdotes qui facilitent la compréhension du sujet et nous avertissent des divers risques associés à chaque partie du vol.

En attendant que l'EASA publie les nouvelles règles du vol montagne, on revoit ou parfois, on prend connaissance de l'arrêté du 12 juillet 1963, *«relatif aux conditions dans lesquelles certains avions peuvent atterrir ou décoller en montagne ailleurs que sur un aérodrome»*. J'apprends qu'un pilote ne peut pas emmener des passagers sur une avi-surface qu'il n'a pas utilisée au moins une fois. Je note aussi une concordance avec une partie du matériel que les montagnards emportent avec eux. Cet arrêté fut complété en 1973 et en 2004 par d'autres textes. La loi montagne restreint aussi le champ d'opération des aéronefs, notamment en ce qui concernent les déposes de skieurs sur glaciers et sur divers sommets enneigés. Ces révisions consolident le cadre réglementaire pour chacun d'entre nous et maintenant que nous sommes au fait de la loi, nous allons découvrir les multiples subtilités de la neige.

L'après-midi du deuxième jour voit arriver Daniel Goetz de *Météo France*. Il vient nous présenter un exposé sur la neige, ses risques, ses transformations et les conséquences pour l'atterrissage sur neige. De 13h30 à 18h00, avec une courte pause, nous écoutons tous diligemment son discours passionnant, complet et pourtant non exhaustif. Maintenant que nous avons un vernis de théorie, il va falloir passer à la pratique et être capable de déterminer depuis les airs, le type de neige qui se trouve au





Le mousquetaire de Didier à l'Alpe d'Huez.

et ensuite une conduite de l'avion au sol. Si on est bloqué il faut sortir la pelle pour se dégager. L'aviation de montagne peut vite devenir une école de musculation.
Le discours de Daniel, fort instructif au demeurant sur les multiples dangers de la neige, ne m'a pas empêché trois jours plus tard alors que je quittais un sommet (la Pointe de Mines dans les Alpes Grées) de faire partir une corniche à un centimètre de mon pied (je suis retourné voir le lieu de mes exploits en avion et la pente sous la corniche est particulièrement raide !). Il va falloir que je révise la théorie et que j'applique plus rigoureusement les quatre principes fondateurs de la montagne, soit à pied, à ski ou en avion : *prudence, prudence et méfiance, méfiance.*



Le Maule de Blaise sur l'altisurface de St Roch Mayères.


Atterrissage du PA 19 à Valloire

sol et comment elle va influencer le comportement de l'avion : poudreuse légère où l'on peut s'enfoncer, neige ventée et ondulée, une couche croutée sur un manteau non regelé, etc... sont autant de conditions qui impliquent tout d'abord une décision de *go-no go*


Le Maule de Blaise sur l'altisurface de Chamois en Italie.


Décollage de l'altisurface de la Tovière à Val d'Isère.

Entraînement intensif !

Le dernier jour, nous étudions tout d'abord les diverses formules sur les vitesses, l'altitude vraie, l'influence de la pente sur les performances, etc... En fait, c'est une sorte de révision du théorique du PPL avec quelques points plus spécifiques. De toute manière, le pilote montagne ne gère pas ses vols en fonction de formules, mais connaît plutôt les principes qui les régissent.

Finalement, au cas où j'hériterais d'un joli terrain en montagne, Vincent nous dévoile les divers textes qui régissent la création d'un terrain privé. La lecture des documents nous révèle bien des surprises. L'autorité a entre 30 et 90 jours pour approuver ou non la demande. Passé ce délai, l'autorisation est accordée de droit. Ou mieux :

« *Si le chef de district aéronautique serait amené à constater que le terrain est peu adapté aux caractéristiques opérationnelles des aéronefs dont l'emploi est prévu, les constatations devront être communiquées au pétitionnaire qui devra faire connaître s'il maintient ou non sa demande d'autorisation* » et voilà la conclusion plutôt inattendue « *S'il l'a maintient, elles ne peuvent pas être une cause de refus* ». De quoi remettre les pendules à l'heure pour certains pilotes, dont un des plus célèbres d'entre eux (je sais que je risque d'être frappé d'anathème) qui insultait copieusement l'administration et sa rigidité. Finalement, il existe quand même un peu (juste un peu, mais un peu quand même) de liberté aéronautique dans ce pays de cocagne. Je conseille la lecture de la circulaire 35 du 23 juillet 1973 relative aux aérodromes privés. Pour une fois qu'un texte de loi n'est pas totalement rébarbatif !

Vincent nous donne finalement le

Un petit paradis aéronautique

questionnaire qui va sanctionner ou non notre formation. Sans ce sésame, pas de stage pratique. Aucune question piège n'émaille le QCM et il faut parfois utiliser son intelligence pour répondre. La réussite de 75% ou plus permet la délivrance de l'attestation de stage.

Le diplôme en poche, une dernière formalité nous attend. Pour présenter le stage pratique, il faut constituer un binôme et réserver une date de stage d'une semaine. Mais auparavant, les impétrants devront avoir réussi un test technique en vol avec notre guide spirituel.

J'ai donc commencé à prospecter par-


Le Maule de Blaise.

mi les clubs savoyards et hauts savoyards. Après avoir essuyé deux refus dont un m'a surpris (il semblerait que certaines personnes veulent protéger leur territoire !), j'ai opté pour l'aéroclub de Valloire.
Didier Alix m'accueille dans son petit paradis aéronautique et m'initie au maniement du PA 19 du club. Cette machine appartenait au regretté Jean-Pierre Contal que je connaissais bien et qui m'avait prodigué une aide indispensable et généreuse lors de la rédaction de mon article sur Valloire *(Aviasport 671, février 2011)*. D'un naturel très calme (contrairement à certains instructeurs montagne que j'ai fréquentés), Didier me fait travailler assidument ma technique et me lâche assez rapidement. Un peu nerveux, je me lance dans les cieux de Valloire et m'applique à bien restituer les conseils avisés de mon instructeur et à ne pas faire honte à la mémoire de Jean-Pierre. On refait la même procédure à Saint-Jean-d'Arves et je peux dorénavant utiliser la machine. Cependant, je reste très vigilant car au sol, le PA19 se comporte de manière très capricieuse et doit être surveillé. Comme un enfant gâté, qui par ailleurs offre de nombreuses joies en vol, cet avion doit être sans arrêt remis sur le chemin.
Quand je me sentis prêt, j'appelai l'ENAC pour les informer de ma situation et contrairement à ce que l'on m'avait dit précédemment, j'apprends qu'il vaut mieux que je passe l'évaluation sur Mousquetaire. J'en parle à Didier et j'entreprends de redécouvrir le D140. Au coût de 200 € de l'heure, ce changement met à mal ma fine stratégie financière de minimiser mes coûts. Nous volons sur sa machine qu'il a construit en partie. Son Mousquetaire se pilote merveilleusement bien et se comporte au sol comme une... diva non capricieuse !
Didier m'emmène découvrir les terrains de montagne. Parmi eux, je retiens Notre Dame de la Salette. Une pente à 20%, une approche tordue (il faut commencer à descendre en base et donc être capable de juger le plan par le travers), un environnement montagneux très serré et des arbres à l'entrée du terrain complexifient l'atterrissage et me motivent pour réussir mes posés. A Val Thorens, Didier m'a démontré sa dextérité. Ce terrain est si délicat sur roue que de nombreux instructeurs ne le fréquentent plus.
Cependant, une nouvelle déconvenue m'attend. Comme aucun stage montagne n'est programmé, Philippe



L'élégance de Vincent à l'altisurface de Colombe d'Eyguians.

L'homme qui parlait à l'oreille des chevaux

Depuis sa tendre enfance, Vincent Lamblin se destinait à une carrière professionnelle dans le milieu équestre, mais une voix descendue de la montagne lui enjoint de venir la retrouver en ces lieux magiques. Il commença à voler dans le sud où il passa diverses qualifications et migra ensuite vers des contrées plus hostiles où la neige recouvre une partie du relief pendant l'hiver et où des glaciers offrent des terrains enchantés. C'est donc à l'aéroclub de Megève qu'il s'engagea corps et âme dans le vol montagne, été comme hiver. Le milieu de l'aviation montagne demeure très confidentiel et c'est ainsi que Vincent devint très connu parmi les pilotes qui fréquentent altiports et altisurfaces. Puis, il quitta le club et vint rejoindre les rangs des pilotes de l'ENAC où en plus de ses fonctions d'instructeur pour EPL, il a pris la suite de Patrick Houms, excellent instructeur à la retraite (j'ai eu la chance de bénéficier de ses conseils en stage FI). Il est maintenant responsable de la formation montagne pouvant ainsi faire bénéficier de sa longue expérience les pilotes qui passent dans ses mains expertes en leur apprenant à chevaucher l'Abeille de l'ENAC comme des cowboys aguerris.

Lamblin, le Chef de centre de Grenoble, refuse que je passe l'évaluation en octobre. Face à l'adversité, je regarde avec effarement le vide abyssal de mon compte bancaire et pour ne pas sombrer dans ce trou noir dépressif, je farte mes skis de rando.
La saison de skis de randonnée terminée sans que je ne me mette globalement dans des situations périlleuses, je reprends l'entrainement afin de passer mon évaluation. Début septembre, je prends contact avec Vincent et Philippe Lamblin afin d'établir une date. Je reçois un devis pour le stage (4900 €) et le vol d'évaluation (714 € pour 1,5 heure de vol). Le montant excessif du dernier chiffre me fait réagir et M. Lamblin m'accorde fort gentiment une réduction qui fut annulée plus tard par l'administration centrale ! Le coût de la formation est couvert par une subvention du Cra 22 et je le remercie.
A 9h00, je rencontre Vincent et nous partons en Mousquetaire Abeille (F-BOPA) vers le col de Bacchus après avoir fait deux tours de piste à Grenoble Isère afin que je me familiarise avec la machine. Je découvre aussi le terrain et après trois atterrissages, nous partons vers l'Escoulin. Même scénario que le précédent, un nouveau terrain, un nouveau décor et surtout une menace que le terrain ferme. **Un riverain, propriétaire d'une belle piscine, a exigé du maire qu'il ferme le terrain pour cause de nuisance environnementale.** Cette dernière fut fermée temporairement, mais réouverte à la condition expresse que les avions ne fassent qu'un seul tour de piste. Il est impératif de respecter cette consigne. Comme quoi, l'activité montagne est toujours menacée.
De retour à Grenoble, Vincent me signifie que mon évaluation est réussie et que je peux me présenter au stage qui débutera le 2 octobre. Je souffle car comme d'habitude, je suis très médiocrement satisfait de ma performance.
Et comme prévu, à la date fixée, je retrouve l'ENAC, ses chambres d'étudiants et le personnel fort sympathique de la cantine. Toujours aussi souriant, Vincent m'accueille et me présente mon binôme qui est... pilote inspecteur.
Le temps ne s'annonce pas très clément, mais l'habilité de Vincent pour négocier avec les ouvertures météorologiques va nous permettre de compléter le programme dans les délais. L'emploi du temps s'avère relativement simple, briefings sur la reconnaissance, le circuit, etc, suivi d'un vol. Le contrat prévoit cinq heures trente de vol et une heure trente pour l'examen. Habitué aux Alpes du nord, je découvre avec notre maître d'aviation les Alpes du sud. Vincent nous fait visiter une grande partie des terrains au sud de Grenoble. Durant les trois jours de la formation, nous découvrons pour notre plus grand plaisir, Faucon, la Motte Chalencon, le grand Terrus, Collombe-d'Eyguians, Banon mais aussi l'Alpe d'Huez et Super Devoluy et Mens et bien sûr Bacchus et l'Escoulin.
Toutes les fois qu'il le peut, Vincent s'arrête sur un terrain et engage la conversation avec les propriétaires. Il est fort le garçon en *«Public Relations»*… Je ne peux que louer son attitude dans un contexte parfois compliqué où les maires sous la pression de leurs administrés cherchent à fermer les pistes pour éliminer les nuisances sonores. Je ne peux que prêcher une fois de plus la bonne parole et insister pour que tous les pilotes fassent preuve de modération et limitent leurs atterrissages.
En plus des particularités politiques, chaque terrain recèle des caractéristiques ou subtilités qui le rende pédagogiquement intéressant. Un seul exemple : Banon. Sur la carte la piste nord-sud de 500 mètres de long et de 15 mètres de large paraît facile. Mais si le pilote consulte attentivement la fiche du terrain, il remarquera qu'il y a un dévers qui oblige l'aviateur à se poser en tenant compte de cette singularité. En conséquence on aura l'impression que la machine n'est pas



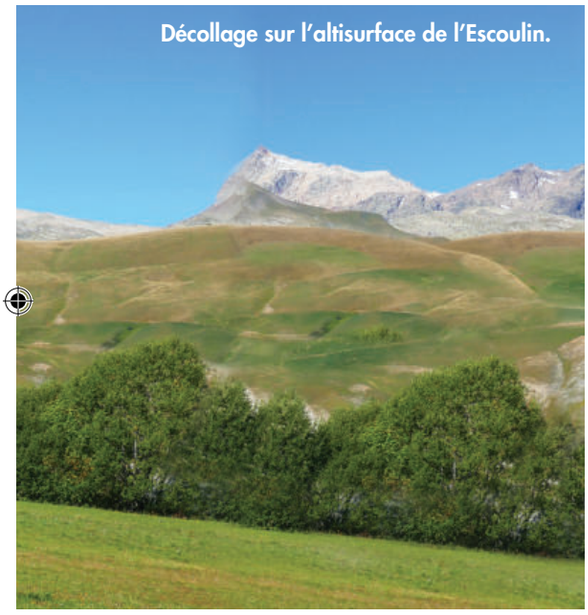
PA 19 de Valloire à St Jean d'Arves.

Plaisir de la découverte de terrains comme Faucon, La Motte Chalençon, le Grand Terrus, Banon ou l'Alpe d'Huez...

à plat par rapport à la surface. Mais si on ne tient pas compte de cette spécificité, la machine va partir irrémédiablement vers la droite.

Vincent m'avait averti de préparer le briefing long à présenter lors de l'examen au préalable. Je comprends vite que ce conseil avisé allait m'épargner de longues soirées studieuses. Le rythme soutenu des journées laisse peu de temps libre et j'ai pu dégager une heure avant le repas pour aller m'exténuer en vélo sur la montée de la montagne, trajet qui m'avait laissé un souvenir douloureux lors du stage théorique souvenir que j'ai confirmé.

Après un appel à Didier Rivet, pilote inspecteur, Vincent nous confirme



Décollage sur l'altisurface de l'Escoulin.

que pour tous les deux, le briefing court serait la reconnaissance, sujet de prédilection de notre examinateur. Le jour J, Didier Rivet se présente et j'entame sur le briefing court (le briefing long est présenté après le vol pour soulager le candidat). A l'Alpe d'Huez, Vincent joue le rôle d'un élève débutant et pour le circuit de Super Devoluy, il devient un élève plus confirmé. Autant l'avouer tout de suite, je ne réussis pas l'examen et je n'en tiens absolument pas rigueur à M. Rivet qui lors du de-briefing a démontré une fois de plus (j'avais eu le plaisir de suivre deux de ses cours lors de la formation instructeur) d'excellentes qualités de pédagogue. J'apprécierais vraiment de voler avec lui et de bénéficier de ses conseils.

Cependant, ma détermination ne vacilla pas et je décidai de continuer à me ré-entraîner pour pouvoir repasser l'examen. Mais, durant ces mois de ré-entraînement, la réglementation changea. Je devais passer une évaluation de compétences d'après la réglementation FCL.930.MI. Le programme instructeur montagne à l'ENAC ayant été mis en sommeil, je me tournais vers la AFPM (*Association française des pilotes de montagne*) qui pouvait me faire passer cette évaluation. Quelle ne fut pas ma surprise de m'entendre dire (écrire plutôt) par le secrétaire général qu'il refusait de m'inscrire à un stage car je n'avais pas ma cotisation. Hormis le fait que je pense que la position de l'AFPM est illégale et discriminatoire, je trouve inadmissible de réagir de cette manière d'autant plus que j'avais écrit des articles pour l'AFPM. Fi de cette petitesse, je recontactai l'ENAC en la personne de Vincent qui remua ciel et terre pour renouveler sa qualification avec Didier Rivet et pour me faire passer cette évaluation et informa sa hiérarchie de ma demande. Puis arriva mon cadeau de Noël, enfin celui de l'ENAC par l'intermédiaire d'un devis de 1020,00 € pour une 1h30 de vol. J'obtenais finalement un rendez-vous que la météo daigna confirmer et le sésame. Vincent se montra intransigeant avec moi et même s'il parle rarement du sommet des montagnes, il transmet son savoir biblique avec passion et compétence.

Texte : Pierre-Philippe Reiller
Photos : Blaise Morand, Didier Alix, Eric Odin, Michel Zbinden et l'auteur.

La formation instructeur montagne à l'ENAC



L'auteur au décollage de l'altisurface du col de Bacchus.

Fidèle à un passé aéronautique très glorieux, la France a mis sur pied une qualification montagne qui va de pair avec un nombre conséquent d'altisurfaces. La formation des pilotes qui fréquentent les pistes sommaires de divers massifs montagneux reste un exemple de rigueur et d'excellence dans l'apprentissage. Connaissant les dangers des atterrissages sur les terrains en altitude, les instructeurs montagne exigent un pilotage parfait de la part de leurs élèves. La tâche de former les instructeurs revient à l'ENAC depuis de nombreuses années. A une époque de disette financière et où l'ENAC de par sa réputation internationale forme de nombreux pilotes étrangers, une formation aussi confidentielle que celle d'instructeur montagne paraît anachronique. Même si le coût relativement élevé du cursus apporte des fonds conséquents, il est toujours possible qu'une telle niche ne subisse les foudres d'une administration éprise, à juste titre, de rendement. Je ne suis pas dans le secret des hautes autorités de l'ENAC, mais elles doivent comprendre qu'un instructeur montagne possède des savoir-faire qu'il peut réinvestir dans son travail au quotidien pour les PPL ou LAPL. Une niche est très souvent un gage de qualité (on m'apprenait cela lors de mon MBA), surtout quand l'entreprise possède un instructeur en la personne de Vincent éminemment compétent. Pourquoi donc ne pas mettre cette formation en exergue et l'offrir à l'ensemble des instructeurs européens ?