P034_41_alpes 19/09/08 13:02 Page 34



LES CONQUÉR DE L'IMPOSSI

Au commencement, il y avait uniquement les glaciers et les montagnes couvertes de neige. Au septième jour, deux pilotes vinrent fouler l'immensité vierge de leur avion chaussé de skis.

Plutôt que de suivre l'ancestrale tradition des habitants de la plus belle province de France et devenir ramoneur, Robert Merloz quitta son village savoyard de la Côte d'Aime pour monter dans la capitale et entreprendre ce qui allait s'avérer comme une brillante carrière aéronautique.

Un savoyard à Paris

Il poursuit ses études à l'Ecole de la chambre de commerce, et y rencontre par hasard Michel Ziegler qui allait devenir son ami et complice jusqu'à ce jour. Passionné très tôt par les engins volants, il passe en 1955, son brevet de pilote privé à l'Aéroclub Air-France à Toussus-le-Noble. À l'époque, l'Etat accordait des bourses aux jeunes aviateurs. Le prix de l'heure de vol assez minime permettait une formation peu onéreuse. Il participe à trois tours de France aérien sur Stampe, dont un en place avant en 1955 et deux en place arrière les années suivantes. Son ami Michel passe aussi son brevet. La guerre d'Algérie force l'armée à recruter massivement et Robert Merloz part pour 27 mois de l'autre côté de la Méditerranée. Il en revient avec l'examen de pilote professionnel théorique. Il a maintenant 250 heures de vol et la ferme intention de persévérer. Michel Ziegler et lui réussissent à se faire embaucher chez Breguet. Ils vont y travailler pendant deux ans dans le département de l'aviation légère.

Fanatiques de montagne, ils aimeraient conjuguer cette passion issue de leurs racines savoyardes avec l'aviation. L'illumination vient en 1959 à la salle Pleyel. Le célèbre

P034_41_alpes 19/09/08 13:02 Page 35



RANTS SIBLE



• Le Dôme de Chasseforêt (à droite) et les glaciers de la Vanoise.

aviateur suisse Hermann Geiger donne une conférence sur le thème du vol en montagne. À l'époque, le pilote avait installé sa base à Sion, dans le Valais. À partir de ce terrain en fond de vallée, il pratique plusieurs activités. Il embarque dans son avion des skieurs pour les déposer sur les glaciers valaisans. Le ravitaillement de refuges ainsi que l'évacuation sanitaire composent un autre volet de ses missions. Il forme aussi des pilotes de montagne. Robert Merloz part en octobre faire un stage chez Geiger. Au programme, décollages du terrain de Sion et atterrissages sur les glaciers. Au bout d'une semaine, il a effectué environ une dizaine d'heures de formation s ur neige. De retour à Paris, il communique son enthousiasme à son ami qui se retrouve à Sion au début de l960.

À cette époque, le paysage aéronautique montagnard français était un vide sidéral. Aucune réglementation ne venait agrémenter l'horizon aérien. La certification des avions sur skis relevait plutôt de la matière noire. Le mot d'altiport n'existait pas dans le *Petit Robert*. Toutes les audaces étaient permises. Forts de cette expérience vécue, les deux pionniers sont convaincus qu'ils peuvent mettre en pratique leur idée. Contrairement à Geiger, ils souhaitent créer des lignes régulières (enfin pas trop irrégulières, si les caprices de la météo veulent bien les épargner) entre les aéroports de Lyon-Bron et Genève-Cointrin et les stations de ski.

Le début des années 1960 est l'âge d'or des sports d'hiver. Partout dans les Alpes du Nord, et en particulier en Savoie, des promoteurs créent sur les flancs des montagnes ces stations de ski que le monde entier nous envie. Le marché en pleine évolution amène en terre sainte des passionnés de sports d'hiver qui se trouvent parmi les couches favorisées du monde occidental. Les avalanches et autres flocons qui tombaient du ciel avaient parfois la malencontreuse idée de rendre les routes difficilement praticables ou tout simplement de couper ces axes de liaison qui menaient en altitude. Les moyens de déneigement n'étaient pas aussi sophistiqués que ceux du XXI[e] siècle. Pourquoi ne pas créer des pistes dans les stations de sports d'hiver, pour desservir ces endroits un peu reculés? Puisque l'avion est sur place, on en profitera pour amener les skieurs sur les glaciers environnants. Ainsi les touristes pourront non seulement profiter des installations de la station mais s'aventurer aussi en haute montagne et découvrir un milieu qui tout en étant hostile (crevasse, séracs, etc.) possède une beauté incomparable. Les deux entrepreneurs décident aussi de retenir l'idée de Geiger sur la formation de pilotes et le ravitaillement des refuges.

Sans peur et sans reproche

En 1961, nos deux aventuriers ont 27 ans pour Michel et 25 pour Robert. Ce projet dont on pourrait décliner les qualités en le qualifiant d'inconscient, de déraisonnable ou d'absurde, les motive passionnément. Il veulent créer la compagnie Air-Alpes, et surtout en vivre.

Cependant quelques détails mineurs restent à régler : ils n'ont pas d'avions, ils n'ont pas d'argent et il n'existe pas de terrains en montagne, ni de cadre réglementaire spécifique. Heureusement, Michel et Robert ont des atouts. Ils ont une stratégie, un nom et de la ténacité.

Il convient tout d'abord de choisir un avion adapté à leur projet. Le Piper *Super-Cub* de 150 ch qu'utilise Hermann Geiger convient bien à ce milieu. Mais c'est un biplace peu pratique pour le transport commercial de personnes. Le Dornier-27 en service dans l'armée allemande possède de nombreuses qualités. Il peut emporter de 4 à 6 passagers et dispose d'un moteur de 275 ch.

Sa grand qualité est sa capacité à décoller et atterrir sur de courtes distances. Malheureusement, le train haut et étroit ne convient pas dans les

P034_41_alpes 19/09/08 13:02 Page 36



• Finale à Méribel.



• Méribel en 1962.

dévers sur neige. Le Pilatus PC-6 de 8 places (pilote inclus), fabriqué à Stans en Suisse, équipé d'un moteur de 340 ch turbo de 6 cylindres, bénéficie de l'architecture idéale pour la montagne. Malheureusement, le rapport élevé masse/puissance va énormément limiter ses capacités en altitude. La solution se trouve dans les Pyrénées-Atlantiques à Bordes dans l'usine de Turbomeca. Joseph Szydlowski, dit *Jojo la turbine*, y fabrique des moteurs pour hélicoptères, dont l'*Astazou* (nom du grand pic d'Astazou, qui fait partie de la ceinture du cirque de Gavarnie) de 530 ch, qui équipera par la suite la version *Lama* de l'*Alouette*-2. Ce groupe est puissant et léger, donc la cause est entendue pour Michel et Robert. Mais à l'époque, l'idée d'adapter cette turbine sur le Pilatus semble plus tenir d'une élucubration sortie d'un cerveau en état de choc que d'une logique aéronautique.

Parallèlement, les deux jeunes gens se démènent pour trouver de l'argent. Il font un siège en règle du bureau de Sylvain Floirat, leur patron chez Breguet. Il lui présente un projet industriel qui inclut un biplace pour effectuer des vols de reconnaissance, et le Pilatus pour le transport des passagers. L'accueil est plutôt froid au début. Sylvain Floirat les renvoie sèchement pour, d'après M. Merloz, tester leur volonté et leur ténacité et les mettre à l'épreuve. Pas découragés, ils reviennent à la charge. *« Si j'en avais eu un fils, j'aurais aimé qu'il soit comme vous. Je vais vous aider »*, cède l'industriel, sans avoir pris connaissance des détails du projet.

Sylvain Floirat apporte les finances. Joseph Szydlowski fournit la turbine. Henry Ziegler, le père de Michel, qui était à l'époque le président de l'Aérospatiale, celui que l'on nomme *Monsieur Concorde* et qui a fondé contre vents et marées la société Airbus, représente leur caution morale, notamment auprès des banques.

Finalement, Michel et Robert sont les acteurs modestes, mais les bras armés de cette nouvelle entreprise. Afin de devenir actionnaire, Robert Merloz a dû vendre sa Simca *Aronde*. Le 1er juillet 1960, Air-Alpes est créée chez maître Martel, notaire à Poncharra, patrie du chevalier Bayard.

Le Pilatus nouveau est arrivé

Le lendemain, Michel et Robert débarquaient à l'aéroport de Chambéry. Par une heureuse coïncidence, la chambre de commerce venait de faire construire une mini-aérogare pour accueillir un futur trafic commercial. Le terrain qui était à moitié militaire et à moitié civil ne comptait qu'un seul occupant, le club de parachutistes de Savoie installé dans la zone sud. L'aéro-club de Chambéry, qui loge maintenant sur les lieux, se trouvait sur un terrain en herbe à proximité.

Nos deux compères installent Air-Alpes dans un bureau du bâtiment de la Chambre de commerce et contemplent l'aérogare complètement vide, ainsi d'ailleurs que leur pièce de travail le premier jour : pas de chaise, pas de table, pas de téléphone.

Après une recherche assidue, ils localisent un *Super-Cub* à Meaux.

Suite à une carrière de plusieurs milliers d'heures en Afrique à saupoudrer des insecticides sur les cultures locales, il vient d'être rapatrié en France pour une révision.

L'avion est « fatigué » mais pas cher. Son achat est décidé et le vol de convoyage vers Chambéry est effectué fin juin 1961. Parallèlement, les ingénieurs suisses installent l'*Astazou* sur une cellule de Pilatus et fabriquent de fait un authentique prototype. Il faut maintenant certifier la machine, un processus qui prend normalement des années !

Le troisième volet du triptyque consiste à créer des pistes en montagne. Michel et Robert bénéficient en cela des relations d'Henry Ziegler, pilote d'essais, ingénieur général de l'Air, compagnon du Général De Gaulle à Londres. Connaissant bien le monde de la montagne, étant lui-même alpiniste de haut niveau, il leur suggère deux noms : André Tournier, guide chamoniard, directeur technique de la station de Méribel, et Jean Blanc, ancien champion de France de ski, responsable technique de Courchevel. Les deux jeunes gens expliquent sérieusement qu'ils ont l'intention d'emmener des passagers de Lyon-Bron et Genève-Cointrin jusque dans ce coin des Alpes et de faire atterrir un avion,

P034_41_alpes 19/09/08 13:02 Page 37

qu'ils n'ont toujours pas, sur des terrains qui n'existent pas encore. Le bon sens montagnard a dû faire dire dans un premier temps à leurs interlocuteurs que les deux étourdis en face d'eux feraient mieux de retourner à Paris et de hanter les salons où l'on cause.

Si Méribel compte aujourd'hui environ 350 moniteurs de ski, seulement une quinzaine pratiquait en 1961. Les moyens financiers de la station étaient donc limités et la location d'un *bulldozer* constituait une dépense budgétaire importante. Il a fallu voir et revoir les décideurs, le maire et son conseil municipal pour persuader de la viabilité du projet et des avantages économiques pour leur commune. Courchevel était par contre une station plus fortunée. Après de nombreuses réunions, les talents d'orateur de Michel et Robert ont finalement convaincu les municipalités. Messieurs Tournier et Blanc ont suggéré des endroits pour construire un terrain. Cependant, à l'époque, aucune norme n'existait. Quelle longueur ? Quelle pente ? Quelle largeur? Quelle orientation ? En ce qui concerne Méribel, le choix originel fut le bon, puisque la piste est toujours au même endroit.

À Courchevel, l'axe du terrain fut légèrement modifié afin de permettre aux *Dash-7* d'atterrir lors des Jeux olympiques de 1992. La mise en œuvre d'un projet est rarement une entreprise facile. Même s'il est adopté, il existe toujours des réticences et des contretemps. Michel et Robert se sont vite rendus compte qu'il existait une rivalité entre les deux stations. En conséquence, ils ont usé de subterfuges que la morale pourrait réprimer mais qui avaient le mérite de l'efficacité. Un jour, ils se rendaient à Courchevel et annonçaient que Méribel avait loué le *bulldozer* et allait commencer les travaux incessamment. Le lendemain, à Méribel ils servaient l'histoire opposée. Ainsi, piqués au vif, les édiles de chaque commune accéléreraient les procédures pour ne pas être en retard sur le voisin. L'hiver arrive avec la neige. Le montage du Pilatus *Turbo-Porter* est terminé mais la certification reste en cours. Ils avaient bien le Piper, mais il n'était pas vraiment présentable pour une inauguration. Le Pilatus incarne l'image de marque d'Air-Alpes. Les pistes sont prêtes mais n'ont aucune existence administrative. Sur le plan réglementaire, elles correspondaient au champ du voisin. Comment envisager du transport public sur des places « sauvages » ? Après avoir remué ciel et terre, Michel et Robert avaient créé une attente fébrile de la part de tous leurs interlocuteurs. Finalement, début 1962, ils obtiennent la certification du Pilatus grâce à la puissance de contrainte d'Henry Ziegler auprès de l'administration française. Michel Ziegler va le chercher à Stans et finalement, le 20 janvier 1962, deux appareils rutilent sur le parking de l'aérodrome de Chambéry. Un peu plus loin dans les montagnes, deux pistes attendent les machines. Elles ont été damées par les écoles de ski avec, bien entendu, l'aide de Michel et Robert. À l'époque, le damage se faisait à skis en montant en escalier le long de la pente ; huile de coude et de genou nécessaire.

La chevauchée fantastique

Plus d'excuses, il va falloir y aller. Cependant, lors de la veillée d'armes, les vieilles angoisses latentes reprennent le dessus. Est-ce que la piste est assez longue, assez large, que faire s'il y a des rabattants ? Une remise de gaz n'est pas pensable. N'oublions pas que le terrain était bordé de tous les côtés par de la forêt.

Le 21 janvier 1962 (exactement 46 ans jour pour jour avant mon entretien avec Robert Merloz), les avions décollent de Chambéry et se dirigent vers Méribel. Michel pilote le Pilatus, car il est le seul à être qualifié sur l'appareil. Sans se rendre compte des risques administratifs, économiques ou aéronautiques (Robert Merloz a 300 heures de vol), ils approchent du terrain. Méribel (LFKX) qui fait maintenant 400 m de long. Il est obligatoire d'avoir une qualification montagne roue d'une durée de formation d'environ 25 heures et de 20 heures de plus sur neige ou une autorisation de site pour atterrir. Sans avoir la difficulté d'une altisurface, la piste n'est pas d'un abord facile. Mais à l'époque, elle







De haut en bas :

- **Méribel en 2008.**
- **Un Mousquetaire devant l'aéro-club de Méribel.**
- **Robert Merloz en 2008.**



P034_41_alpes 19/09/08 13:02 Page 38

Pédagogie aéronautique

Très vite, Robert Merloz a commencé la formation de pilotes de montagne. Au début, en 1962, il n'avait que quelques atterrissages de plus que ses élèves ! Durant tous ses vols, il faisait des constats sur les phénomènes propres au vol montagne, mais n'arrivait pas toujours à les analyser et à les comprendre. Par exemple, il remarquait que chaque fois qu'il arrivait en courte finale pour se poser sur un glacier en pente, le Badin s'écroulait. En fait, les gradients de vent se matérialisent et font diminuer la vitesse. Le même phénomène, mais d'origine thermique se passe lors d'une courte finale sur un terrain dans un désert surchauffé. Après une certaine maturation et de nombreux vols, il a pu établir une théorie basée sur ses expériences. Dès 1972 et en collaboration avec Nano Chappel, président de l'aéro-club de Méribel, il écrit une série d'articles qui expliquent tous les principes du vol montagne rédigés pour *Aviasport*. Leur compilation intitulée *Le pilotage en montagne* est malheureusement épuisée. Robert Merloz a suivi le parcours pédagogique d'Hermann Geiger, qui après de nombreux essais et modifications de son matériel a acquis une expérience qu'il a transmise à ses élèves. Ce livre est un exemple de clarté et de précision.

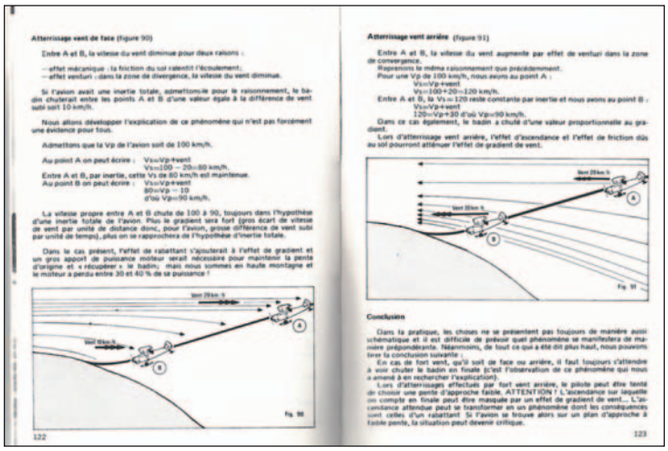


Ci-dessous :

• Quatrième de couverture de l'ouvrage de Robert Merloz et Jean-François Chappel.



• L'effet de gradient de vent à l'atterrissage sur glacier.



faisait environ 200 mètres de long et la moitié de la largeur actuelle (15 m) correspondant *de facto* à un terrain en montagne. De plus, les pilotes n'avaient qu'une connaissance très limitée des conditions du vol dans les massifs montagneux.

Ils décident qu'il est plus prudent de risquer le Piper. Robert Merloz fait donc son premier atterrissage. Il est surpris par la capacité de l'appareil à se poser court. Il avait tellement l'angoisse de toucher trop loin et de percuter un arbre en bout de piste qu'il avait décidé de se poser le plus proche du seuil. Seulement comme le damage sur skis ne rend pas une piste très dure, la neige ralentit considérablement l'appareil. Il dut remettre plein gaz pour atteindre la plate-forme. Après avoir déplacé l'avion loin de l'axe de piste, il avertit Michel des conditions. Quelques minutes plus tard, le Pilatus se pose sans difficulté.

Après ce succès, ils partent pour Courchevel (LFLJ). Les problèmes techniques sont différents. La piste fait en moyenne 18,5 % de pente sur une distance plus courte. Préparés par leur expérience précédente, ils font tous les deux un sans faute.

Ils ont finalement prouvé qu'il est possible de poser un Pilatus sur des terrains de montagne en hiver. Cependant, le flou administratif qui entoure ce projet s'épaissit quelque peu. Leur réussite implique nécessairement une clarification afin de pouvoir démarrer leur projet de transport de passagers.

Lex est quod facimus

Dans un élan de lucidité administrative, la DGAC fait parvenir à cinq pilotes une lettre pour les autoriser à se poser en montagne. Les heureux élus sont Henri Giraud, Jean Delparte, Marcel Collot, Robert Merloz et Michel Ziegler. On ne peut que rester ébahis devant tant d'audace administrative. C'était l'âge d'or de l'aviation. Cette époque bénie est bien hélas révolue. Il faut dire que les talents de persuasion de nos deux lascars étaient extraordinaires. Ils avaient contacté l'administration pour leur annoncer leur fait d'arme et argumenter que par tradition, la loi doit suivre la coutume (la loi est ce que nous faisons). Puisque l'activité est viable et utile à la société, que la loi la pérennise.

Mais qui sont ces autres élus qui ont illustré l'histoire de l'aviation de leurs exploits aéronautiques et qui ont mérité l'absolution de l'administration? Henri Giraud avait commencé le vol montagne avant Robert Merloz et Michel Ziegler. À partir de l'Alpe-d'Huez (LFHU), il formait des pilotes et se contentait de découvrir des terrains ou glaciers où poser son avion. Même si Robert et Michel le connaissaient, ils n'avaient aucun contact professionnel avec lui, car leurs activités étaient complètement différentes. Marcel Collot et Jean Delparte, pilotes du SFA. (Service de la formation aéronautique) formés par Hermann Geiger, vont entreprendre de jeter les bases d'une première réglementation pour le vol montagne. Ils ont établi les conditions dans lesquelles les avions peuvent décoller sur des surfaces autres que des aérodromes de plaine, et de classifier les différents types : altiports, altisurfaces et glaciers. Tous ces pionniers ont donné à l'aviation de montagne ses lettres de noblesse.

Ce courrier permet aussi à Robert et Michel d'obtenir des cautions vis-à-vis des compagnies d'assurance. Quand on connaît la réticence de ces entreprises à assurer le vol montagne de nos jours, on ne peut que rester pantois devant tant d'audace.

Leurs bases montagnardes installées dans les deux stations, ils commencent à explorer les glaciers des alentours. Ils contactent les professionnels de la montagne (guides, moniteurs) qui leur indiquent les glaciers qui peuvent offrir des possibilités de ski hors piste. Une fois l'endroit choisi, ils remplissent un dossier pour la préfecture afin de demander l'autorisation d'atterrissage. Puis ils emmènent guides et clients sur les sommets. Le Parc de la Vanoise n'existe pas (il naîtra le 6 juillet 1963) et tout est encore possible, même les déposes sur les glaciers de ce sanctuaire de la flore et de la faune.

Durant les premières années, une vingtaine de sites en haute montagne sont exploités. Les skieurs sont déposés sur le Glacier de Gebroulaz et redescendent jusqu'à Méribel. Ils

P034_41_alpes 19/09/08 13:02 Page 39

peuvent ensuite rejoindre Courchevel en prenant les remontées mécaniques de la station. Une fois au sommet du glacier de Chavière au-dessus de Val-Thorens, on peut rejoindre Saint-Martin-de-Belleville avant même que la station des Ménuires ne soit construite. Pendant l'hiver 1962-63, les conditions d'enneigement étaient déplorables dans les Alpes du Nord. Pour pallier le manque de neige à Courchevel et Méribel, le Pilatus emmenait les skieurs au sommet du Dôme de Chasseforêt et faisait office de téléphérique aérien. Ils ont ainsi transporté toute l'équipe de France de ski dont Jean-Claude Killy, Guy Perrillat et George Mauduit.

Leur recherche de glaciers ne se limitait pas à la France. Un jour, ils décidèrent d'ajouter un volet international à leur entreprise et déposer des skieurs sur le glacier du Ruitor qui se trouve juste à la frontière, mais côté valdotain. On peut maintenant l'atteindre en ski de randonnée en partant d'un lieu-dit qui s'appelle la Savonne (si la route n'est pas coupée par la neige) qui se trouve au-dessus de Sainte-Foy-Tarentaise. Une fois passé un col nommé le Nœud des Vedettes, les skieurs se trouvent en Italie. Robert et Michel contactèrent Corrado Gex, qui était le président-gouverneur du Val d'Aoste et lui-même pilote privé. Il faut savoir que le Val d'Aoste est une région italienne pratiquement indépendante. Seule l'armée et la police dépendent du gouvernement de Rome. Ils lui expliquèrent qu'ils aimeraient déposer des skieurs sur le glacier du Ruitor, mais qu'ils avaient besoin de l'autorisation de l'administration italienne. Pour l'aider dans ses demandes, ils lui fournirent tous les documents qu'ils avaient utilisés pour certifier les surfaces glacières en France. C'est ainsi qu'est née l'aviation de montagne en Italie. Finalement, l'autorisation est arrivée avec pour seule condition que les skieurs rejoignent la France à skis. Les douanes italiennes les avaient avertis qu'elles contrôleraient… les traces des skieurs.

L'aventure d'Air-Alpes continuera jusqu'en 1978, quand Valéry Giscard-d'Estaing fera voter une loi qui interdit les déposes sur les sommets des Alpes françaises. Cette loi sonne le glas de l'activité montagnarde de la flotte. La compagnie est intégrée à TAT. Robert Merloz continue à enseigner à l'aéro-club de Méribel, et n'a jamais passé la qualification montagne. L'administration a eu l'intelligence de ne pas le forcer à passer sous les fourches caudines d'un examen qu'il avait contribué à définir par ses nombreuses tentatives et ses articles.

Merci à Robert Merloz

Souvent les adultes ont peur de vieillir.
Certains enfants aimeraient tout simplement grandir.
Vous pouvez leur donner cette chance en devant donneur de moelle osseuse. Mon fils Jérémie a bénéficié d'une greffe. Son frère Benjamin et moi même vous remercions d'avance si vous vous inscrivez sur la liste des donneurs. Plus d'informations sur mon site desirs.ailes.free.fr (vous pouvez aussi me contacter par mail) ou sur dondusang.net


DIRECTION
DES TRANSPORTS AÉRIENS
SECRÉTARIAT GÉNÉRAL A L'AVIATION CIVILE





De haut en bas de gauche droite:

- **Le glacier de Gebroulaz, et de gauche à droite le dôme et l'aiguille de Polset et l'aiguille de Peclet.**
- **Robert Merloz (à gauche) avec Corrado Gex, devant son *Super-Cub*.**
- **Autorisation de l'Aviation civile à Robert Merloz pour utiliser des *« plates-formes agréées »*.**
- **La construction de la piste de Méribel au bulldozer.**

