



ASPG
ASSOCIATION SUISSE DES PILOTES DE GLACIER

SGPV
SCHWEIZERISCHE GLETSCHERPILOTEN VEREINIGUNG

Chers membres, chère(cher) pilote de glaciers,

Encore une année qui s'est écoulée tel l'éclair, et le temps est venu d'en faire la rétrospective. Le moins qu'on puisse dire est que 2008 a été très secouée également pour l'aviation de montagne.

Procédure PSIA et PAM

Dès le printemps dernier, deux séances de coordination étaient au calendrier. Elles concernaient la réévaluation des PAM de la région de Zermatt. Notre vice-président, Andréas Furrer, a représenté les intérêts de l'ASPG lors des séances. Contre toute attente, le nombre d'organisations consultées était tellement important, que de vraies négociations autour d'une table, n'ont pas été possibles dans le strict sens du terme. Seule satisfaction : les intéressés provenaient tous de la région concernée et tous les utilisateurs des PAM étaient, bien entendu, tous favorables au maintien du réseau des PAM actuelles, telle quelle. Une région sans problème serait on tenté de penser?

Non, bien au contraire, car les séances ont été plombées par la volonté, tout sauf évidente de la procédure PSIA, de mettre au clair, le cas de la PAM hélicoptère de Trift. C'est dans le but d'opérer pendant quelques semaines par années sur cette place de Trift, que la compagnie Air-Zermatt, a présenté un concept doté de restrictions temporelles pendant les mois d'été, notamment au Monte Rosa, Alphubel et Aeschorn. Malgré le fait que ces restrictions compensent largement, à nos yeux, la courte exploitation de Trift, l'ASPG a soutenu la proposition d'Air-Zermatt, dans un souci de solidarité et au vu que ces restrictions sont imputées au trafic hélicoptère uniquement. Nous avons donc cru avoir atteint un but et tous les participants étaient satisfaits de cette proposition.

Ne voilà pas que le DETEC (organe fédéral des transports et du PSIA), apparaît soudainement, pendant la pause estivale, en tant que nouvel acteur du protocole de coordination et propose, en contrepartie d'une éventuelle autorisation de la place de Trift, la suppression totale de la PAM Unterrothorn. Ceci va à l'encontre de la procédure prévue qui prévoit notamment, la récolte impartiale par l'OFAC de tous les avis et propositions, l'analyse de conflits et la résolution de ceux ci par un cahier de mesures précisément déclinées. Il est également prévu qu'un conflit non résoluble par des modifications de procédures d'approche ou des restrictions temporelles pourrait amener la suppression définitive de la PAM, ceci pour autant qu'aucune autre compensation sur sol Suisse n'ai été trouvé.

Lors de la deuxième séance du 15 septembre, nous avons pu constater la déception des représentants des milieux concernés relatif à la proposition du DETEC. Et quelle ne fut pas notre surprise lorsque par la suite, l'OFAC dans son communiqué de presse annonçait cette suppression comme décidée. Il est à craindre que cette mesure ne reste pas unique, et que les restrictions imposées par Air-Zermatt soient, en supplément, mis en œuvre. Nous avons

évidemment avisé l'OFAC par écrit de notre position et mécontentement ainsi que renforcé notre soutien à la proposition d'Air-Zermatt. La suite de l'histoire nous apprend malheureusement qu'il n'est vraisemblablement pas possible, même dans un esprit constructif et soucieux des compromis, d'amener des propositions individuelles à la table des négociations. Il ne nous reste hélas plus qu'à s'en rappeler lors des coordinations à venir. Selon l'OFAC, la procédure de coordination de 2009 concernera la région Oberland Bernois Est.

EASA & MOU rating

Notre deuxième souci en 2008 fut le projet de qualification montagne par l'EASA (mountain rating) L'EASA désire donc, avec la NPA 2008-17b de début juin, adapter les règlements JAR-FCL des licences actuelles et d'y implémenter toutes les licences « spéciales » gérées jusqu'à aujourd'hui au niveau national uniquement. L'extension MOU concerne notamment la Suisse et la France, l'Italie ayant elle régi cette activité par l'intermédiaire des associations sportives jusque à aujourd'hui.

Bien qu'un représentant de la commission consultante de l'EASA ai pris contact avec l'ASPG, l'AFPM et l'AIPM, et récolté nos propositions, rien n'a été repris dans leur projet de texte. Au contraire, ce projet EASA transpire l'incompétence et l'ignorance de la matière, et surtout des différentes données et possibilités dans chaque pays alpin. La déception dans notre milieu, en Suisse et ailleurs, est grande et unanime.

Cette manière de faire pourrait avoir pour conséquence éventuelle, le grounding de la flotte européenne d'aviation de montagne. Comment interpréter différemment, la limitation de validité d'extension MOU à trois ans, impliquant un décuplement des vols d'exams, augmentant inutilement les circuits sans améliorer l'entraînement qui est, à nos yeux, le seul garant de la maîtrise de notre discipline. D'autre part, il y a un manque considérable d'experts, et de places pour assurer ces exams. En plus de ces aberrations, le texte est très superficiel et mal fait. Les qualifications roue et ski ne sont pas clairement définies. Afin d'éviter le pire, les associations, sous l'égide de l'EMP se sont rapidement concernées et ont conclu, après un travail ardu et semé de conflits, un seul et unique texte qui devait être proposé sous forme de commentaire à l'EASA. Les concessions faites au règlement par la Suisse donnant lieu à certaines adaptations qui, au vu des avantages acquis pour tous, sont raisonnables.

Ce compromis n'a tenu, malheureusement, que le temps que le texte se soit infiltré en France et particulièrement chez l'auteur des commentaires auprès de l'EASA. Suite à quoi, une résistance s'est organisée, et le président de l'association Française faisant fesse à une pression extrême, a du jeter notre convention par dessus bord, et s'obstine désormais, à proposer l'application des règles Françaises à l'Europe entière, sans égard aux règles d'autres pays. L'idée de l'EMP devient donc inutile et le comité soumis à de graves tensions. L'ASPG n'avait pourtant pas favorisé les règles actuelles Suisse, mais bien la convention établie au sein de la commission de l'EMP.

Cependant, mis à part des considérations d'ordre tactique, il faut considérer que l'ASPG contrairement à d'autres, se doit de rester un partenaire fiable au sein de l'EMP. Pour la Suisse ce sera désormais l'AéCS et la FSVM qui soutiendront l'ASPG par des commentaires identiques auprès de l'EASA. Le délai de remise des commentaires, se termine le 28 Février 2009.

Manifestations / Rétrospective

La rencontre annuelle de Pentecôte de l'EMP dans son édition 2008 a donc eu lieu sur l'altiport de Corlier en France. Environ 45 avions y ont participés avec hélas, peux de représentants Helvètes, ceci malgré la proximité géographique de Corlier. L'ambiance était fantastique avec, pour nous habitués des vols alpins, des survols particulièrement inhabituels mais intéressants du Jura Français. La fameuse « coupe Hermann Geiger » a été remportée pour la première fois par une femme en la personne de Mme Caroline Roberget qui nous venait des Pyrénées.

La 15^{ème} rencontre internationale de La Croix de Cœur à la fin Août, a eu lieu avec le beau temps de mise pour cet événement. La fameuse raclette avait même un goût « babylonien », le participant ayant accompli le plus long voyage nous venait d'Espagne.

Du 5 au 7 septembre, la rencontre internationale de l'AIPM avait lieu à Asiago. Malheureusement une météo capricieuse ne permettait pas tous les pilotes annoncés, à atteindre ce magnifique plateau. Une bonne partie s'y sont rendu en voiture et ont pu emprunter les avions des collègues afin de participer malgré tout au programme. Des excursions aéronautiques au terrain de vol à voile de Jonathan ,où une visite de cave était organisée, ainsi qu'à l'aérodrome de Belluno, région dans laquelle une altisurface venait d'être ouverte, ont constitué l'essentiel du programme.

Les Autrichiens ont eux finalement réussi à se rencontrer début Octobre, après deux ans de renvois pour cause météo, au fly-in d'Erzberg. De magnifiques images, remémorent cette journée inoubliable sur le web.

Calendrier 2009

L'ÖGPV essaie pour la fin Février/début Mars, d'organiser un Fly-In au Weissensee, formule similaire à notre Lac Noir. Il sera également possible d'y passer la nuit et rien ne s'opposera à une soirée sympathique entre participants.

L'assemblée générale de l'ASPG a lieu à Berne Hôtel Ador, (proche de la gare), le 20 Avril à 18h15.

Rencontre de Pentecôte/EMP Rarogne 2009

Après une pause de 10 ans, la Suisse sera à nouveau l'hôte de la rencontre de l'EMP de Pentecôte. L'événement se passe du 30mai au 01^{er} juin à Rarogne. Les bulletins d'inscriptions et le programme sont joints à ce courrier. Le comité de l'ASPG est très reconnaissant envers le FGO (Fluggruppe Oberwallis) en qui nous avons trouvé un partenaire d'organisation très compétent, et qui prend en main l'organisation pratique de cette rencontre. C'est très volontiers que nous acceptons toute aide de la part de nos membres, pendant la rencontre. Toute personne désirant donner un coup de main pendant ces 3 jours, peut s'annoncer au comité. Nous attendons la participation de 60-70 avions, et d'environ 150 équipes.

Le comité d'organisation, sous la main de Andréas Furrer et de Jules Lauber, nous concocte un beau programme, et nous sommes certains que cette fête est un événement à ne pas manquer. Nous nous réjouissons de la venue de chaque membre participant à cette fête.

Pour la saison 2009, nous vous souhaitons de beaux et inoubliables vols, en toute sécurité surtout, et naturellement une bonne année et plein succès.

Hans Fuchs. Février 2009

(Traduction par Cédric Pasche)