



ASPG
ASSOCIATION SUISSE DES PILOTES DE GLACIER

SGPV
SCHWEIZERISCHE GLETSCHERPILOTEN VEREINIGUNG

Chers Membres,
Cher(ère) Pilote des glaciers,

Nous tous, avons vécu une année 2009, riche d'évènements et d'expériences diverses. Une fois de plus, et c'est avec un plaisir non dissimulé, nous faisons état de notre discipline, de notre connaissance et de la maîtrise qu'exige notre activité. Mis à part quelques incidents mineurs, il n'est pas, bien heureusement, d'accidents à relever. Ceci est tout à l'honneur des pilotes glaciers Suisses que le comité de l'ASPG félicite à cette occasion, en espérant que le niveau atteint puisse être maintenu dans le temps.

Processus PSIA de réexamen des places d'atterrissages en montagne

1. Zermatt

L'année 2009 a, pour le comité ASPG, été placée sous le signe des processus PSIA concernant le réexamen des places d'atterrissages en montagne. Le procès verbal de la première coordination pour la région Zermatt a été publié au mois de Juin. Les commentaires des diverses parties sont actuellement encore à l'OFAC. A l'exception du CAS et des associations environnementales citadines, les milieux concernés se sont tous prononcés contre la fermeture de la place „Unterthorn“ (place hélicoptère). La coordination des différentes prises de positions de la part des utilisateurs s'est déroulée sans heurt et dans le respect mutuel. Même s'il n'est actuellement pas à faire état d'un résultat définitif, celui ci aura été pour sûr influencé par notre action. Les restrictions calendaires proposées par la commune de Zermatt serviront à l'ouverture de la place Hélicoptère de Trift. On peut s'attendre à une mise en vigueur des décisions prises par l'OFAC dans le courant 2010.

2. Susten-Aletsch

La première séance de coordination de la deuxième région PSIA Susten-Aletsch s'est déroulée au mois de Novembre. Les différents discours peuvent hélas être qualifiés de décevants au vu que chacun des 50 représentants présents disposait d'exactly 1 minute 30 secondes à discourir. Il est à relever que les associations environnementales, probablement influencées par des tensions internes au CAS ont posé leurs arguments contre l'hélicoptère de manière beaucoup moins agressive que d'habitude. Par contre les atterrissages avec avions qui ne peuvent pas se targuer d'arguments économiques tangibles, sont eux devenus la proie facile, et ont été pris sous le feu. Egalement sans prendre égard aux règles établies dans les procédures de concept, le CAS et toutes les associations environnementales ont préconisé la radiation pure et simple des places Bluemlisalp, Kanderfirn, Jungfrauoch et Rosenegg. Cette manière de procéder est à nos yeux inacceptable et nous mettrons sous la loupe chaque conflit, s'il en est, de manière hautement critique. Le côté positif de cette séance se résume au soutien de chaque représentant de commune concernée dans la région Susten-Aletsch, pour le maintien tel quel et sans restrictions supplémentaires de toutes ces places. En sus à cette première consultation, tous les partis ont eu jusqu'à janvier 2010 pour rendre des commentaires par écrit auprès de l'OFAC. L'ASPG a rendu, à cette occasion, un rapport de 10 pages A4. Conscients que, lors de l'édification du Patrimoine de l'UNESCO région Jungfrau-Aletsch, toutes les affectations antérieures avaient du être abandonnées, les associations environnementales essayent dorénavant sur la base de l'Inventaire Fédéral des Paysages (zones IFP) de trouver des conflits. Renseignements juridiques pris, et au regard de l'historique IFP au sein du département OFEV, il est à constater que ces conflits sont à attribuer au manque de clarté de l'interprétation des buts de l'IFP. Mis à part ces considérations plutôt juridiques, chaque place a été réexaminée à la lumière des conflits effectifs et, avec la meilleure des volontés, nous n'en avons pas trouvés.

Pendant cet été cette région complexe fera l'objet d'une révision de processus PSIA. Le réexamen définitif des places de cette zone devrait durer encore environ 2 ans.

EASA Mountain rating

Après environ 1 année consacrée au traitement des 11000 commentaires, le "Comment Response Document" a donc été publié par l'EASA.

Résultat réjouvissant puisque dans la plupart des sujets, nos arguments ont bel et bien été retenus. En l'occurrence, et à l'encontre du désir de nos amis Français, un rating montagne unique qui peut être obtenu soit sur roues soit sur skis. Par la suite, une extension du rating ski/roue ou roue/ski peut être obtenue sous la forme d'une initiation. La validité du rating est prorogé avec au minimum 6 atterrissages tous les 24 mois. L'examen obligatoire tous les trois ans n'a pas été retenu. Notre désir d'un minimum d'atterrissages en montagne pendant la formation (250 minimum actuellement en Suisse)n'a cependant pas été accepté par l'EASA. Les aspirants moniteurs MOU devront désormais passer un examen d'aptitude préalable. Les qualifications françaises de site sont éliminées.

Actuellement, une deuxième phase de commentaires EASA FCL est en marche, du côté du Mountain Rating nous ne nous attendons pas à d'autres propositions ou changements.

Rencontre Européenne des Pilotes de Montagne à Rarogne

C'est avec une grande joie que l'ASPG a été, une nouvelle fois, l'hôte de la rencontre annuelle de l'EMP en 2009 . Nous avons pu compter sur les talents d'organisateur exceptionnels de nos amis du Groupe Vol à Moteur Oberwallis, qui ont assurés, grâce à un engagement personnel particulier de chacun, le succès de cette rencontre. Nous n'avons hélas pas pu compter sur le soutien de l'OFAC, qui n'a pas osé risquer nous octroyer la permission d'atterrir ni à l'aérodrome de Münster, ni sur l'ancienne piste militaire d'Ulrichen. Etant régulièrement spectateurs à l'étranger d'autorisations exceptionnelles hors du commun octroyées par les autorités aéronautiques nationales européennes, nous ne pouvons que nous couvrir de honte face à notre autorité. La météo étant des plus capricieuse ce weekend de fin Mai début Juin, l'ambiance n'a heureusement pas eu à en pâtir. Environ 70 avions et 130 participants sont venus de l'Europe entière passer deux jours sympathiques dans le cadre de nos montagnes Suisses, et ils ne sont pas prêts de les oublier!

Le comité de l'ASPG remercie chaleureusement le Groupe Vol à Moteur Oberwallis et spécialement les deux locomotives: Andreas Furrer et Jules Lauber pour l'énorme travail effectué. Il est réjouissant de constater que malgré des investitions pour cet événement à la hauteur de 41000.-Fr la participation de l'ASPG s'est arrêté elle, à la somme de 8000.-Fr. , de nombreux sponsors nous ayant aidé à couvrir les frais d'un tel événement.

Le mot de la fin

Malgré divers actions en cours dans le domaine de l'aviation de montagne, nous regardons avec optimisme vers l'avenir. Dans notre commentaire sur la région Susten-Aletsch, nous insistons sur le fait d'atterrir en montagne fait partie d'acquis „culturel" faisant partie intégrante de notre histoire et que dans un soucis de durabilité, ne supporte aucune restrictions supplémentaires. A ceci, non seulement nous croyons, mais nous sommes certains que ce point de vue mènera à bien le maintien de nos places d'atterrissages en montagne.

A vous tous, je vous souhaite des vols sûrs ainsi que de magnifiques moments dans nos belles montagnes.

Hans Fuchs