

Jean Bienvenu  
Photos de Julien Jay  
sauf mention contraire



Lever de soleil sur la plateforme de Saint-Jean-d'Arves, en Maurienne.

Julien Jay  
WWW.AIR-FILMS.COM

## Le vol montagne de demain

Remise en cause dans ses bastions historiques, l'aviation de montagne doit aujourd'hui se réinventer pour être acceptée. Si elle sait s'adapter, cette aviation d'exigence et d'absolu pourra longtemps encore faire rêver pilotes et montagnards...



Jean Bienvenu  
Pilote et instructeur montagne, Secrétaire Général de l'AFPMP, Président de l'Association des pilotes pyrénéens de montagne

**L**e 23 juin 1960, Henri Giraud posait son Piper Supercub au sommet du mont Blanc. Poussant à l'extrême l'audace et la maîtrise d'une technique mise au point quelques années plus tôt pour le secours en montagne, cet événement fut alors célébré comme un incroyable exploit. Presque 60 ans plus tard, en juin 2019, l'atterrissage d'un Piper Supercub suisse à proximité du mont Blanc déclençait une vague d'indignation sans précédent dans toute la vallée, et sonnait le début d'une longue période de turbulences pour les pilotes de montagne... Que s'est-il passé entre ces deux atterrissages ? Les pilotes de montagne le savent bien, s'ils veulent

comprendre le monde qui les entoure, ils doivent avoir l'esprit montagnard. Ne dit-on pas que pousser la porte d'un aéroclub de montagne, c'est un peu pousser la porte d'une autre forme de Bureau des guides ? Or l'esprit et la pratique de la montagne ont connu depuis les années 60 de profondes mutations.

### ■ Le temps des héros

L'alpinisme des années 50, dans le sillage de la première française à l'Annapurna, était encore teinté d'héroïsme cocardier. Les exploits des alpinistes français intéressaient le grand public et du même coup... les politiques et les autorités !

Henri Giraud a bien saisi l'esprit de cette époque, faisant de la médiatisation de ses exploits un formidable plaidoyer pour le vol montagne. Posé au sommet du mont Blanc, il envoie au général de Gaulle ce message : « Je dédie cette victoire symbolique à la gloire de Dieu, à ma mère, et à la France ».

Peu après naîtra le décret du 12 juillet 1963 relatif aux atterrissages et décollages de certains avions en montagne ailleurs que sur un aérodrome, texte fondateur de l'aviation de montagne, encore en vigueur aujourd'hui.

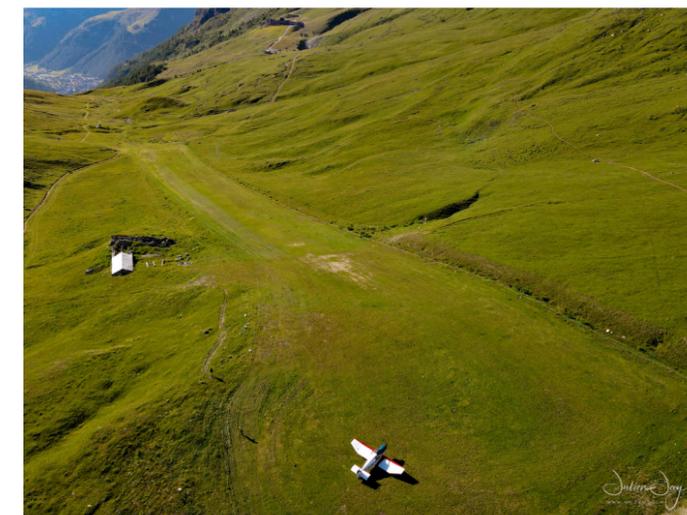
Après le temps des exploits des alpinistes vint l'apogée du ski et des grandes stations de sport d'hiver. L'aviation de montagne connut alors un véritable âge d'or : c'est le temps de l'épopée Air Alpes et la création des grands altiports. Vedettes et touristes aisés se pressent pour prendre les Pilatus et Twin Otter aux altiports de Courchevel ou de l'Alpe-d'Huez, tandis que la formation en vue de la qualification montagne devient une discipline de référence au centre national de Challes-les-Eaux.

### ■ Discrétion et furtivité

Au tournant des années 80, le développement des stations de sports d'hiver marque le pas au profit de la mise en valeur du patrimoine montagnard, de la reconnaissance du pastoralisme et des savoir-faire locaux.

L'aviation de montagne, pourtant, semble imperturbable. Piper et Mousquetaire continuent d'exploiter sans relâche les altisurfaces des Alpes du Nord. À mesure que le grand public, de plus en plus urbain, vient chercher à la montagne le calme qui lui fait défaut à la ville, les survols répétés sont de moins en moins bien acceptés.

Très tôt, la jeune Association française des pilotes de montagne comprend la puissance de la lame de fond



L'altisurface de la Tovière, entre Tignes et Val-d'Isère.

qui s'annonce et invite tous ses membres à signer la « charte du pilote de montagne », sorte de charte de bonne conduite garante d'une cohabitation heureuse entre tous les pratiquants de la montagne.

### Proposition pour une Charte du pilote AFPMP

- Pilote de montagne, ta liberté apprécieras...  
mais celle des autres respecteras,
  - Des altiports étudieras...  
les cheminement qu'il conviendra,
  - Dans les vallées chemineras...  
en évitant le "radada",
  - Sur les glaciers t'écarteras...  
des montagnards marchant au pas,
  - Seule trace y laisseras...  
tes skis la marquera,
  - Quand le trafic se chargera...  
sagement t'écarteras,
  - La faune jamais ne dérangeras...  
les stations et villages éviteras,
  - La flore aussi conserveras...  
surfaces fleuries point ne toucheras,
- { L'AFPMP tu rejoindras,  
Pour la bonne cause tu combattras,  
Ta cotisation tu paieras,  
Ainsi l'AVENIR préserveras.

La charte du pilote de montagne.

L'heure est désormais à la discrétion et à la furtivité. Partie intégrante de la formation du jeune pilote de montagne, l'étude de trajectoires de transit et de reconnaissance limitant les nuisances est devenue un enjeu vital. Le « savoir renoncer », compétence clef

du montagnard, commande désormais de s'abstenir s'il n'est pas possible de s'intégrer harmonieusement dans l'environnement. Ainsi, la présence sur un site de randonneurs ou de troupes doit désormais pousser le pilote de montagne à passer son chemin.

■ **La question de l'empreinte environnementale**

Pourtant, il faut aujourd'hui aller beaucoup plus loin. En ces temps de prise de conscience de l'urgence écologique, toute activité humaine se voit désormais jugée à l'aune de son empreinte environnementale. La montagne, plus sensible au réchauffement climatique que le reste des territoires, est perçue à juste titre comme un éden fragile, à préserver. Dès lors, les activités motorisées carbonées y sont de moins en moins bien acceptées.

Quel pilote de montagne ne rêve pas de voler comme un oiseau, virevoltant sur les cimes sans un bruit, en communion complète avec la nature ? Pour s'en rapprocher, il étudie inlassablement l'aérodynamique de montagne, infiniment plus puissante que lui, afin de l'utiliser et d'en éviter les pièges. Pourtant, même si quelques vélivoles, à force de connaissances et de technique, arrivent à traverser les Alpes, la liberté totale d'évolution est indissociable d'un moteur.

Aussi, même si leur empreinte carbone représente bien peu de chose au regard de la circulation routière en fond de vallée, le moment est venu de repenser les motorisations de nos avions de montagne. Les premiers vols autour du mont Blanc en Vélis électro viennent d'être réalisés. Sans bruit et sans aucune émission de CO<sub>2</sub>, les pilotes de montagne renouent avec l'esprit pionnier de ceux qui savent aller vers l'inconnu. L'AFPM soutient par ailleurs le projet « Gypaète », un D140 à propulsion hybride, permettant d'allier les qualités de vol du fameux « Mousse » à une propulsion silencieuse et décarbonée.

■ **L'ULM, le PNVM et l'ATO Montagne, un nouveau souffle**

Bien avant l'essor des premiers avions électriques, le mouvement ULM avait amorcé un profond renouveau technique, dans un esprit de liberté et d'insouciance. Ce mouvement s'accompagne aujourd'hui de l'arrivée de nouveaux pratiquants, apportant un second souffle à l'aviation de montagne. La création du Pôle national de vol montagne à Gap permet aujourd'hui de former les pilotes ULM aux

techniques de vol montagne. Côté avion, le tout jeune ATO Montagne de l'AFPM permet désormais de former les futurs instructeurs montagne. Le succès de ces deux structures ne se dément pas, soulignant un intérêt croissant des pilotes pour cette aviation d'exigence et de responsabilité, qui les ramène à l'essentiel.

ULM Tétraz.



Quelles que soient les époques, apprendre à voler en montagne marque à jamais le pilote qui s'y essaie, aussi qualifié et expérimenté soit-il. Être capable d'atterrir sur quelques dizaines de mètres en pente, comprendre l'aérodynamique, évoluer dans des vallées étroites sont quelques-uns des objectifs de la formation en vue de la qualification montagne. Beaucoup avouent « avoir réappris à voler ». Essayez, vous en reviendrez changé !

■ **Nouveaux terrains, nouvelles pratiques**

L'essor de l'ULM a accompagné et soutenu la création d'altisurfaces nouvelles. Des Alpes du Sud aux Pyrénées, un peu à l'écart de la haute montagne, nombre de terrains champêtres sont venus compléter les cartes des pilotes de montagne.

L'altisurface d'Aleu, au cœur de l'Ariège.



© Caroline Dhennain



Jodel jouant à cache-cache au Grand Terrus, dans les Alpes du Sud.

© Caroline Dhennain

Le site Internet de l'AFPM, référence incontournable en la matière, répertorie l'ensemble de ces terrains en proposant pour chacun une fiche d'information à la fois technique et pratique.

Ces terrains, souvent ouverts à proximité d'un gîte ou chez un particulier, nous invitent à nous arrêter, à prendre le temps, à respirer, à contempler, en un mot à nous mettre au rythme de la montagne. L'époque de la « consommation » à outrance de tours de piste sur les altisurfaces semble révolue. Une escale pique-nique en montagne ou mieux, la nuit passée là-haut sous l'aile de l'avion représentera une expérience de vol montagne autrement plus puissante !



Campement d'aviateur.

Mousquetaire sous les étoiles.

Un seul atterrissage suffit pour cela. Et d'une source de nuisances, l'aviation de montagne redeviendra une curiosité pittoresque, qui impressionne les grands et fait pétiller les yeux des enfants. Essayez donc la nuit dans la cabane dans les arbres à Banon, le pique-nique au Bergons avec vue sur le

pic du Midi, ou la nuit sous la tente à Aleu, au cœur de l'Ariège. Vous verrez que vous ne voudrez plus repartir...



Dans cet esprit, l'association « Jeunes Ailes » organise des « Aérobivouacs », rassemblements de jeunes pilotes le temps d'un campement. La prochaine édition est prévue sur l'altisurface de Super-Dévoluy. Un astronome interviendra pour animer l'observation des étoiles, tandis que se préparera une randonnée nocturne au pic de Bure.



Bien sûr, pour pratiquer le vol montagne ainsi, il faut s'organiser un peu différemment. Cela demande... d'avoir le temps ! Gageons qu'après l'ère de la multiplication à l'infini des activités et le culte du chrono, prendre le temps sera l'une des prochaines tendances montagnardes. Les pilotes de montagne, cette fois, auront montré la voie. 🏔️