

**AVIATION** Succession au comité, achat d'un nouvel avion et ambitions.

# L'aéro-club de Colombier reprend de la hauteur



L'an prochain, un nouvel avion devrait contribuer à redynamiser l'aéro-club de Colombier. ARCHIVES RICHARD LEUENBERGER

FRÉDÉRIC MÉRAT

L'aéro-club basé à Colombier revient de loin. Il a traversé de fortes turbulences après le crash de l'un de ses avions de tourisme l'an dernier au large de Cudrefin. L'accident avait coûté la vie à deux figures du club. Les ambitions du comité en partie renouvelé passent par l'achat d'un nouvel avion.

«Un club peut s'arrêter après un désastre comme celui-là», estime Patrick Hagmann, nouveau président du Groupe de vol à moteur de Neuchâtel (GVMN). L'émotion était présente lors de l'assemblée générale du 14 février: «Ils nous manquent», relève le pilote professionnel et instructeur.

## Un avion plus cher

Mais l'assemblée a aussi été tournée vers l'avenir. L'acquisition d'un nouvel avion a été approuvée à l'unanimité. En raison d'une perte de confiance des pilotes actifs du club pour les aéronefs biplaces légers de classe



«Un club peut s'arrêter après un désastre comme celui-là.»

PATRICK HAGMANN PRÉSIDENT DE L'AÉRO-CLUB

LSA («light sport aircraft»), impliqués dans deux accidents en 2014 et 2006 (voir ci-dessous), le choix s'est porté sur un avion aux qualités de vol identiques, déjà utilisé et apprécié par le GVMN. C'est donc un Robin DR401, fabriqué en Bourgogne, qui sera acheté à la fin de l'année.

Cette option fait passer la facture du simple au double, soit à 300 000 francs environ. Mais il s'agit d'une machine plus lourde et plus puissante, à quatre places au lieu de deux. Et, surtout, elle est plus polyvalente et performante, ainsi que dotée d'un moteur moins bruyant. Une économie est aussi réalisée en

consommation de carburant.

L'avion sera pour deux tiers autofinancé, grâce à des provisions, à la vente de l'un des deux Robin que le club a déjà et à des prêts de membres. Un emprunt bancaire fera le reste.

## Club à nouveau sain

«L'achat devrait dynamiser l'école», espère le comité. Ce dernier veut augmenter le nombre de membres actifs ainsi que celui des heures de vol. «Idéalement, il faudrait 70 membres actifs», soit une vingtaine de plus qu'actuellement, et 15 heures de vol par année. «80% des pilotes volent en moyenne huit heures, 20% entre 15 et 100 heures.» L'aéro-club souhaite aussi la présence d'un restaurant sur son site.

Si le club est aujourd'hui «sain», il a vécu une sérieuse crise en 2008. «Il y avait eu un laisser-aller financier, un peu comme en Grèce», image Jean-Luc Vuilleumier, secrétaire du comité. «A l'époque, on a volé trop bas, trop bon marché.»

La période faste, des décennies 1960 à 1990, est certes révolue. Avant le parapente, par exemple, «si l'on voulait aller

## EN CHIFFRES

**43** Le nombre de membres actifs, garagistes ou médecins, du Groupe de vol à moteur de Neuchâtel. A cela s'ajoutent quatre élèves, huit instructeurs et 29 membres passifs. Le club ne compte que deux femmes pilotes. «Ce n'est pas un milieu macho, mais très technique», explique Stéphane Kobel, membre du comité. L'aéro-club n'a qu'une salariée, à mi-temps.

**350** En francs, la cotisation annuelle pour les pilotes actifs. L'heure de vol coûte 321 francs sur un Robin, ou 234 francs avec un forfait annuel de 900 francs. Sur chaque heure de vol, 100 francs sont affectés aux frais de maintenance.

**12 000** En francs, le prix à partir duquel une licence de pilote peut être obtenue, en suivant une formation sur 12 mois. Selon le type de licence, la facture peut aller jusqu'à 20 000 francs.

dans l'air, c'était l'avion ou le planeur», note Jean-Luc Vuilleumier. «Le métier de pilote avait plus de rayonnement», ajoute Patrick Hagmann. Mais l'aéro-club compte bien profiter, à moyen terme, des investissements que souhaite réaliser le propriétaire, Aéroport de Neuchâtel SA. Il est question d'une «taxiway», pour remonter la piste, offrant davantage de sécurité et de mouvements, ou d'un nouveau hangar. ●

## Trop d'aérodromes?

Avec environ 13 000 mouvements par année sur 17 000 autorisés, l'aérodrome de Colombier dispose d'une marge pour se développer. Mais, alors que les aérodromes d'Yverdon, Granges et Bienne ne sont pas loin, le temps d'un rapprochement des écoles de vol des aéro-clubs du canton, La Chaux-de-Fonds et Môtiers, est peut-être venu. Si des collaborations existent, une étude dans le cadre d'un bachelors en aviation devait montrer «les synergies possibles». Face à certaines réticences, son auteur, un membre du club de Colombier, a changé son fusil d'épaule pour se pencher sur le projet de goudronner la piste de l'aéro-club du Val-de-Travers. L'aérodrome de La Chaux-de-Fonds bénéficie d'un soutien financier de l'Etat, relève Patrick Hagmann, président de l'aéro-club de Colombier, sis sur un site qui lui ne reçoit aucun soutien public.

«Beaucoup de Neuchâtelois ne savent même pas qu'il y a un aérodrome à Colombier», observe Stéphane Kobel, chef technique de l'aéro-club. Mais, «les gens de l'extérieur apprécient ce terrain», selon Patrick Hagmann. «Il y a moins de contraintes qu'ailleurs. On peut aller dans les Alpes ou survoler le lac et le Jura sans passer par des espaces aériens contrôlés.» C'est en tout cas là que le conseiller fédéral Didier Burkhalter se pose régulièrement avec un hélicoptère des forces aériennes! Il y a encore trois ans, l'ancien chef de l'armée, Christophe Keckeis, était instructeur à l'aéro-club de Colombier. ●

## CONTINUER À VOLER APRÈS LES ACCIDENTS

Le drame est survenu un samedi matin d'été (nos éditions des 23 et 24 juin 2014). «Par un temps superbe», selon Patrick Hagmann, président de l'aéro-club de Colombier. Sans préjuger des résultats de l'enquête, il évoque «un problème technique, une manœuvre qui se passe mal ou un malaise». L'accident a coûté la vie à Reto Gabriel, ancien président, chef technique et instructeur, qui avait largement contribué à assainir la structure du club après la crise de 2008. L'autre victime était Bernard Mottet, «un des piliers du club». En juillet 2006, un accident à bord d'un avion de la même classe (LSA), a laissé Jean-Luc Vuilleumier, 67 ans, paraplégique. «J'ai assez vite revolé comme passager» dit-il, regrettant de ne pas pouvoir voler tout seul. ●