

# 50 ans et ouverte à la nouveauté

Il y a cinquante ans, les pilotes de voltige aérienne ont décidé d'unir leurs forces en Suisse en fondant la Swiss Aerobatic Association SAA. Conjuguer les ressources pour surmonter ensemble des obstacles et représenter la scène de voltige aérienne, c'est ce qu'a fait la SAA jusqu'à aujourd'hui.

Texte: Andrea Bolliger

L'Aéro-Club de Suisse a formé la première équipe nationale de voltige aérienne en 1969. L'année suivante, trois de ses pilotes – Eric Müller, Christian Schweizer et Alexander Leitner – décidèrent d'acheter leur propre appareil: un Acrostar développé par le pilote suisse Arnold Wagner, à l'époque à la pointe de la technologie. On ne se contenta pas que d'acheter l'avion en question: les trois pilotes fondèrent la Swiss Aerobatic Association SAA chez Eric Müller à Riehen (BS) le 15 décembre 1970. Müller a façonné les débuts de la SAA. Ses innovations techniques, le catalogue ARESTI qu'il a modernisé, ses livres et ses performances en tant que concurrent en ont fait une figure internationale. Il établit les règles de sélection et de concours et conçut des cours d'entraînement qu'il dirigeait lui-même afin d'assurer la relève des pilotes.

## De nouveaux types d'avions ont influencé la voltige aérienne

Jusque dans les années 1980 et 1990, les pilotes suisses voltige aérienne étaient confrontés au fait que leurs avions de compétition de pointe issus de la production allemande, britannique ou américaine (à quelques exceptions près) ne pouvaient pas être immatriculés en Suisse, ne satisfaisant pas aux normes de certification technique très strictes.

À la fin des années 1980, de nouveaux avions à ailes en carbone et des moteurs de plus de 300 ch ont conquis le marché. Une étape importante pour la voltige aérienne: ces machines permettaient de réaliser de toutes nouvelles figures qui furent admises dans le catalogue ARESTI répertoriant les figures admises lors des compétitions et relevant ainsi le niveau des programmes à voler. La prochaine révolu-

tion en voltige aérienne est attendue avec le développement de moteurs électriques plus puissants et plus légers.

## Reprenre en main l'entraînement

Jusqu'au milieu des années 1980, l'AéCS organisait encore elle-même les concours nationaux. La SAA reprit ensuite cette tâche. L'association mit deux propres avions à disposition et fit former les pilotes dans des camps d'entraînement principalement en France avec des instructeurs locaux.

Aujourd'hui, l'activité de la SAA se limite à l'organisation de championnats suisses. Des camps d'entraînement avec des entraîneurs étrangers (français, allemands, russes ou américains) sont organisés en privé pour les pilotes intéressés. La SAA souhaiterait changer ce mode et s'occuper de nouveau elle-même davantage de la promotion de la relève et de la formation.

## Conscience des répercussions

Depuis 2008 déjà, la SAA compense lors des compétitions les émissions de CO<sub>2</sub> via MyClimate. La SAA s'est elle-même interdit l'utilisation du diesel comme générateur de fumée. Au lieu de cela, de l'huile blanche où huile de paraffine, que l'on trouve dans des produits de soins personnels, ou dans l'agriculture biologique comme insecticide. En coopération avec l'OFAC et la FSVN/MFVS, la SAA a également publié une charte de bonnes pratiques en 2017 pour assurer le respect des riverains en établissant des règles de base et des heures pour les voltige aérienne en Suisse. ◀

[www.saa.ch](http://www.saa.ch)



Deux générations d'avions de voltige: l'Acrostar HI27 et ...



... l'Extra 330 SC, l'un des avions de voltige les plus utilisés aujourd'hui.

# Nouvel élan pour la voltige à moteur en Suisse

Jérôme Cusin préside le destin de la SAA depuis 2019. Il est plein d'enthousiasme et veut redonner plus de popularité à la voltige à moteur, surtout en Suisse alémanique.

**AéroRevue:** Monsieur Cusin, vous présidez la Swiss Aerobatic Association SAA depuis 2019. Quels étaient vos plans lorsque vous êtes entré en fonction et qu'avez-vous déjà mis en œuvre?

**Jérôme Cusin:** Je voudrais donner un nouvel élan à la voltige à moteur en Suisse et rendre la SAA plus populaire. Pendant un certain temps, notre association s'est concentrée uniquement sur l'organisation des championnats suisses (SNAC). Il conviendrait maintenant que cela change. Nous voulons développer des cours de formation répondant aux souhaits et aux besoins des pilotes suisses en travaillant en collaboration avec les écoles existantes et les instructeurs locaux. Nous sommes convaincus que la formation à la voltige contribue à la sécurité aérienne.

De plus, je souhaiterais une coopération plus étroite entre les pilotes des différentes régions linguistiques. Nous avons déjà organisé des ateliers – l'un en Suisse romande et l'autre en Suisse alémanique – pour savoir ce que les membres de la SAA attendent de nous en tant que Comité, afin de façonner l'avenir en conséquence.

Avec la Hamilton Swiss Aerobatic Cup basée sur le Hamilton Trophy, nous avons défini une deuxième compétition nationale, qui se veut plus accessible aux novices.

*L'année dernière, vous avez dû trouver un nouvel aérodrome pour organiser les SNAC. Quelles sont les difficultés à trouver un aérodrome pour organiser une compétition de voltige aérienne?*

Je vois le principal problème dans le fait que la plupart des aérodromes n'organisent presque plus de manifestations aériennes. L'effet pervers est que les compétences d'organisation d'événement aériens se perdent, tout comme « l'habitude » de certaines nuisances exceptionnelles des riverains. De nos jours, on veut également éviter les conflits avec le voisinage, même si, d'après mon expérience, cette problématique est souvent surestimée voire dramatisée à l'interne. Le dialogue direct et les contacts privilégiés en amont avec les autorités locales et les riverains restent la clef.

*Qu'entendez-vous là contre?*

Depuis plus de 40 ans, nous utilisons les mêmes aérodromes pour organiser les SNAC.



**«La voltige aérienne est toute ma vie», dit Jérôme Cusin. Enfant déjà, il rêvait de devenir pilote de voltige en regardant ses modèles Paul Tamarcaz et Jean-Pierre Besson. Il a réalisé ce rêve depuis longtemps, couronné de nombreux titres de champion et de podiums. Sa motivation a été mise à l'épreuve à de nombreuses reprises. «Le temps et les ressources nécessaires pour résoudre les différents problèmes exigent une certaine pugnacité.»**

Nous tentons maintenant de nous rendre dans de «nouveaux» aérodromes. Nous essayons de faire passer le message que c'est aussi intéressant pour eux, car cela leur garantit un programme de divertissement gratuit. L'année dernière, nous avons associé les SNAC à une journée portes ouvertes, ce que nous faisons également cette année à Bex.

*Vous dites que les pilotes romands sont plutôt inspirés par la voltige aérienne. Pourquoi en est-il ainsi?*

Le cœur de la scène de la voltige aérienne a toujours été en Suisse romande. Presque tous les clubs possèdent leur propre avion de voltige, ce qui est plus rarement le cas en Suisse alémanique. C'est pourquoi l'accès à la voltige aérienne est plus simple en Romandie.

*Comment aimeriez-vous inspirer les pilotes d'autres régions du pays pour la voltige aérienne?*

Au sein de la SAA nous avons des instructeurs et des pilotes de grande compétence dans le domaine de la voltige, nous souhaiterions les mettre à disposition des écoles qui souhaitent dynamiser leur activité de voltige. Le principal problème, comme pour toutes les associations, que ce soit dans l'aviation ou non, est de trouver des gens prêts à sacrifier leur temps et à rester longtemps motivés.

*Y a-t-il des efforts et des possibilités pour rendre les compétitions de voltige aérienne plus attrayantes pour le public?*

Nous y réfléchissons, mais c'est très difficile. Nous devons admettre qu'il faut être relativement «compétent» pour apprécier une compétition de voltige aérienne classique dans son ensemble. Une possibilité serait d'installer des caméras embarquées avec transmission en direct. Mais cela dépasse complètement nos capacités. Nous tentons aujourd'hui un nouveau concept, l'intégration de concours freestyle dans d'autres manifestations tels que les fly-ins, les meetings aériens ou d'autres événements. Cela nous permettrait de présenter la discipline à un public plus large et l'organisateur se verrait offrir un spectacle en contrepartie. Nous sommes en contact avec différents organisateurs.

*Actuellement, les noms des pilotes suisses de voltige sont loin derrière dans le classement des compétitions internationales, pourquoi?*

Cela est principalement dû au fait que la voltige aérienne est devenue encore plus professionnelle au niveau international au cours des 25 dernières années et que les ressources des «professionnels» sont dix, voire vingt fois supérieures à ce qu'un pilote suisse peut se permettre. Les pilotes des pays leaders comme la Russie ou la France sont presque tous des professionnels. En France, les pilotes de l'équipe nationale reçoivent une formation de six semaines par an payée par l'État. Ils jouissent du statut de sportif d'élite, ce qui leur donne droit à des semaines de vacances spéciales en faveur du sport. Pour un Suisse qui travaille normalement, il est impossible de s'en tirer.

**Interview: Andrea Bolliger**