Aquarelle montagnarde

Baroudeur aérien ou pédestre, l'auteur vous entraîne dans une escapade à travers les Rocheuses canadiennes et vous relate sa rencontre avec un montagnard légendaire.

Clemenceau-Icefield
7
8
Columbia-Icefield
9
Cline-River et Abraham-Lake
10
Ram-Falls
11
Red-Deer Forestry
Lake-Louise
5
4
Mount-Temple
6
Golden
Banff
3
2
Canmore
1
Springbank



La navigation à l'ouest de Calgary, sur la Columbia River (après le point 6) puis le North Saskatchewan (avant le point 9). Dans ces contrées hostiles, elle peut s'avérer relativement facile si on suit les grands axes routiers. La route numéro 1 qui traverse le pays de St John's (Terre neuve) jusqu'à Victoria (Colombie Britannique) constitue le moyen de navigation le plus simple et, par la même occasion, un itinéraire VFR. Ses 7 821 kilomètres en font la plus longue route au monde.

Les cartes aéronautiques canadiennes sont quadrillées de rectangles de 30 minutes de longitude sur 30 minutes de latitude. A l'intérieur de chaque quadrilatère, un chiffre, majoré de 500 pieds, précise la hauteur de l'obstacle le plus haut. A 128, j'ai volé dans le secteur le plus élevé de la carte. Pour Mount Columbia est indiquée l'altitude 12 294 encadrée, ce qui indique la montagne la plus haute de la carte.


Aéroport de Springbank


Cessna au décollage à Springbank, au loin les Rocheuses


La transcanadienne entre Banff et Lake Louise


Mount-Hungabee

Au loin, les premiers contreforts des Rocheuses canadiennes se découpent clairement dans le ciel immense de l'Alberta. Leurs silhouettes promettent des aventures aéronautiques passionnantes et exceptionnelles. Mais avant de se jeter corps et âme au-dessus de la majestueuse forêt canadienne, de survoler les glaciers imposants et d'admirer des lacs au bleu azur, il convient de préparer soigneusement son plan de vol. Heureusement, pour m'aider dans cette tâche, en ces terres anglophones, j'ai eu le plaisir de rencontrer Dominic Boisvert, un Québécois fort sympathique. Originaire de Saint-Lambert dans la banlieue de Montréal, il a quitté sa terre natale pour venir s'installer à Calgary. Après discussion avec Ilia Tchekhovskoi, le manager de l'école d'aviation Springbank-Aero, nous convenons d'un périple qui, en partance de Springbank-Airport, va nous amener d'abord à Banff puis à Golden, et enfin au-dessus des Clemenceau et Columbia *icefields*. Ce survol glaciaire terminé, nous irons poser les roues du Cessna à Ram-Falls et finalement nous reviendrons de nuit à notre point de départ. « *Je n'ai jamais fait le trajet entre Golden et les glaciers, le terrain de Ram-Falls et Springbank. C'est aussi l'aventure pour moi !* », avoue humblement Dominic. Ilia nous propose d'utiliser le Cessna 182 en multipropriété et que son école peut emprunter exceptionnellement. Plus puissant, il nous permettra de grimper plus haut et plus vite. Il faut savoir que nous allons survoler des parcs nationaux et que nous devons nous trouver au minimum à 2 000 pieds AGL, hauteur légèrement moins restrictive que celle en vigueur en France (3 000 pieds).

Une préparation commando

L'hélice étant à pas variable, Dominic calcule précisément la *manifold pressure*, les RPM et la mixture pour chaque altitude de vol (6 000, 9 000, 12 000 pieds). On les affichera rigoureusement pour obtenir la meilleure performance donnée par le POH (*Pilot Operating Handbook*). J'en profite pour demander la vitesse de rotation, celles de montée et de décrochage avec ou sans volet. Lors du calcul de la masse et centrage, Dominic ajoute 10 kg pour le matériel de survie. Comme en Alaska, je me sens amplement rassuré d'autant plus qu'un guide de survie écrit par un ancien membre des SAS (*Special Air Service*, les commandos d'élite de sa très gracieuse Majesté) se trouve dans le sac. Les grizzlis n'ont qu'à bien se tenir ! Nous révisons les procédures d'atterrissage et de décollage sur herbe et nous voilà partis, accompagnés agréablement par Jillian, la copine de Dominic qui saura, par sa seule présence féminine, apporter civilisation et charme dans la carlingue. Dominic dépose un plan de vol car nous nous éloignons de plus de 25 miles nautiques de l'aéroport et nous survolerons des contrées sauvages.

Le Far-West au XXIe siècle

Je me fais un point d'honneur à parler à la radio, car après tout, j'ai passé mon CPL au Canada. La tour nous donne un code transpondeur (4620) et nous demande de nous diriger vers la 16 et après le *run-up*, nous décollons avec un vent de travers gauche. Je suis autorisé jusqu'à 6 000 pieds. Un tournant de 90° à droite et je survole la transcanadienne qui va m'amener jusqu'à Banff. Après m'avoir identifié au radar, le contrôle m'autorise à 6 500 pieds au-dessus du niveau de la mer, soit 2 000 à 2 500 AGL. Les vastes plaines ondoyantes de l'Alberta défilent sous nos ailes. Je remarque un troupeau de vaches mené par deux cow-boys à cheval. Cette petite touche exotique me ravit, mais Dominic me montre une marque plus commerciale dans le paysage : le casino de Stoney-Nakoda. Le gouvernement fédéral canadien, dans le but d'aider financièrement les peuples autochtones, leur a donné la possibilité de gérer des casinos sur leur réserve. Cette manne financière est sensée favoriser le développement économique de la tribu. La ville de Canmore se profile à l'horizon et mon instructeur suggère un léger détour qui va nous faire survoler le *Whitle-Man-Pass* et arriver au-dessus des sources d'eau chaude de Banff.

Springbank-Aero

« La veille de mon arrivée à Springbank, le propriétaire de l'école m'a téléphoné pour m'avertir que sa CFI (Chief Flight Instructor) était partie travailler pour une école concurrente et avait convaincu tous les élèves pilotes de la suivre. Il a fallu que je reconstruise tout à partir de rien, y compris changer la réputation de l'école qui était exécrable. J'ai modifié l'image de production à la chaîne et j'ai mis en place une vision "customer oriented". L'école existe uniquement grâce aux étudiants. Si on prend soin d'eux, ils vont revenir voler. L'hiver fut long et pénible. Heureusement au printemps, le propriétaire a embauché Ilia Tchekhovskoi qui a pris en charge la gestion financière et marketing de l'école. Ilia a un réel talent pour attirer de nouveaux élèves et pour vendre l'école. Il a mis en place une page sur Facebook. Il s'insère dans des shows et a élaboré une excellente relation de travail avec Cirrus pour que l'on puisse devenir prochainement un "Cirrus training center". En tant que CFI, je m'occupe maintenant uniquement de la formation », explique Dominic, fier que depuis sa prise de fonction, tous les étudiants ont réussi leurs examens soit théorique soit pratique. Il envisage de louer le 182 et de mettre sur pied un programme de CPL. Il m'a aussi assuré que les lecteurs d'*Aviasport* auraient une réduction s'ils venaient voler dans son école.

Prudent et consciencieux, il me demande d'appliquer la procédure habituelle et de me présenter à 45°. Il est d'autant plus méfiant qu'il aime explorer les vallées mais se retrouve parfois dans des situations qui pourraient devenir critiques : « *Un jour, je voulais découvrir une vallée qui semblait large et accueillante quand soudain je me suis trouvé face à une immense falaise. Heureusement que j'avais pris mes précautions et que j'avais suffisamment de marge pour tourner* »... Je note que les reliefs autour de nous commencent à s'élever.

Banff *National-Park*

Nous passons à côté du Mont-Sulphur (2 281 m) qui domine Banff. Une télécabine emmène les touristes qui veulent profiter du point de vue. En tant que Savoyard, je ne pouvais pas m'humilier à utiliser ce moyen d'ascension et j'ai fait le trajet à pied. Au sommet, une intervention divine me fit rencontrer Chic Scott. Je ne me rendais pas compte à ce moment-là que je parlais à une légende des Rocheuses. Banff passe sous nos ailes et je ne peux m'empêcher de comparer cette station de ski à celles des Alpes.


Les plaines de l'Alberta


Banff


Mount-Temple


Lake-Louise


La transcanadienne proche de Golden


Golden


Mont-Clémenceau

© Chic Scott


En route vers le Mount-Columbia

Blotti au fond d'une large vallée, le village est entouré de montagnes recouvertes de conifères. Contrairement aux monstres des Alpes, ce hameau a su garder un caractère montagnard grâce aux restrictions immobilières. En effet, il est impossible d'acheter et d'habiter une maison ou un appartement dans la ville si vous n'y avez pas travaillé pendant au moins trois ans. En conséquence, les riches habitants de Calgary, Toronto, New-York et même Londres ne peuvent posséder un lieu de villégiature dans ce petit paradis. Ils investissent donc à Canmore, la dernière ville avant le parc. Chic m'a dit que cette mesure avait permis d'éviter une grotesque inflation des prix : « *De cette manière, la population locale peut se permettre de vivre ici sans payer des sommes exorbitantes pour le logement* ». On distingue nettement la piste en herbe de Banff, qui ne peut être utilisée qu'en cas d'urgence. Dommage, car la proximité des montagnes rend l'atterrissage fort intéressant. Nous continuons notre périple le long de la rivière Bow. Je reconnais le Mont-Temple (3 544 m) que j'ai gravi voilà deux jours. Tout fier de mon exploit, je demande à Dominic si on peut en faire le tour. Il se rend compte qu'il doit céder à ce caprice d'enfant et nous obliquons vers la gauche. Je contemple les nombreux couloirs d'avalanche. Les Rocheuses sont, dans leur ensemble, des montagnes à roches sédimentaires, donc très friables, pourries diraient des grimpeurs. La forêt monte jusqu'à 2 200 à 2 300 m. Au-delà, il y a peu de prés et beaucoup de pierriers. De plus, en hiver, les températures subpolaires (jusqu'à - 30° et parfois moins) empêchent la neige de se transformer et comme les précipitations sont peu abondantes, aucun tassement ne se produit. Ces phénomènes ajoutés aux vents violents composent la recette idéale pour un terrain avalancheux. D'ailleurs, certaines zones sont limitées par Notam lors de tentatives de déclenchement artificiel par explosion. Mais que ces facteurs ne vous rebutent pas pour grimper cette montagne (avant de la survoler). Attention, car le chemin est parfois raide et glissant.

Un joyau national

Au détour d'une vallée, apparaît Lake-Louise, la célèbre station de ski canadienne et le lac du même nom. Le panorama vu du sol est magnifique, mais il atteint le sublime quand on longe les sommets couronnés par des glaciers gigantesques. Le parc est d'ailleurs répertorié au patrimoine mondial de l'Unesco. Au début de XXe siècle, alors que l'Europe avait déjà une tradition montagnarde bien établie, le Canada ne possédait pas de refuges, ni les hommes pour entreprendre des aventures vers les sommets. Le décès de Philip Abbott lors de l'escalade de Mont-Lefroy en 1896 avait mis un terme à ces tentatives. Les dirigeants de Canadian Pacific Rail décidèrent de faire appel à des guides suisses pour établir cette activité dans les Rocheuses. De cette manière, la compagnie attirait des clients pour ses hôtels et s'assurait « *qu'ils ne rendaient pas les clés avant de payer la note* » (expression savoyarde – voire de Moûtiers, ma ville natale – qui veut dire « rendre l'âme ». En anglais, le jeu de mots serait *Check-out*, soit payer sa note d'hôtel ou rendre l'âme).

Ces gentlemen des montagnes suivaient un code de conduite établi par Conrad Kain, un guide autrichien de grand talent. A vous de juger : « *Un guide de montagne devrait toujours avoir la réplique facile et être capable d'inventer un petit mensonge en un rien de temps et surtout le dire d'une manière convaincante* ». Chers lecteurs, rappelez-vous ces sages conseils si vous avez le malheur d'avoir une panne moteur alors que vous emmenez des amis : « *Aucun problème, l'avion plane très bien et je suis capable de le poser n'importe où, d'ailleurs je l'ai déjà fait plusieurs fois* » !


Au loin, Mount-Columbia

Communications

Le vol vers Golden se poursuit sans problème. La transcanadienne, guide fidèle, nous amène à bon port. Un hélicoptère emprunte le même chemin et Dominic lui indique nos intentions sur 126.7, la fréquence en route, car il n'y a pas de fréquence montagne contrairement à l'Europe (mais il y a des DRCO). Nous venons de franchir la ligne qui sépare deux FIR : d'Edmonton-Radio, nous sommes passés à Pacific-Radio. Je sens déjà la fraîcheur des embruns ! D'autant plus que nous avons aussi changé de province : la *beautiful British Columbia* nous accueille. Trêve de paysage, il faut s'intégrer dans le circuit de Golden qui nous fait passer en vent arrière au-dessus de la ville, ce qui est assez rare. A l'ouest du terrain, les montagnes limitent la manœuvrabilité. Après les vérifications habituelles en vent arrière, je pousse la commande de pas à fond et j'essaye de maintenir un plan stable. En très courte finale, je sens le 182 qui s'enfonce, ma lenteur à réagir est immédiatement sanctionnée par un touché un peu dur. L'immense forêt canadienne recouvre une partie des montagnes. Je me fais la remarque que je n'ai pratiquement pas vu d'endroits où se poser en cas de panne moteur. Ce serait donc la cime des arbres, perspective peu réjouissante. Dominic décide d'appeler Pacific-Radio à la VHF par l'intermédiaire du RCO (*Radio Communication Outlet*). Des postes VHF parsèment les paysages à des endroits stratégiques. Ainsi les pilotes trop bas pour capter une fréquence peuvent le faire grâce au lien VHF/téléphonique. Mon instructeur me montre aussi la station météorologique où un fonctionnaire vient religieusement toutes les heures prendre les mesures pour les insérer dans le système national.

Le Tigre de glace

Après un décollage sans problème, nous partons au nord-ouest. Connaissant ma passion pour le ski de randonnée, Dominic m'indique la direction de Rogers-Pass, la Mecque de la poudreuse en Colombie Britannique et probablement au monde. Quelques jours plus tard, Chic m'expliquera comment les Canadiens déclenchent les avalanches dans le secteur. « *Ils sortent les Howitzer 105 mm et les installent à des emplacements déterminés. Ils pointent le canon vers la cime d'un arbre référence, le tournent du nombre de degrés requis et tirent à obus réels quel que soit le temps, brouillard, neige, soleil* ». Je perçois mieux maintenant l'importance vitale d'éviter les zones spécifiques et bien répertoriées sur les cartes. Nous suivons pendant 20 minutes un itinéraire VFR qui nous amène le long de la Columbia river, puis direction nord-est, loin des sentiers aériens fréquen-

RCO/DRCO

Les communications radio dans les zones inhabitées canadiennes sont proposées sous deux formes, les RCO et les DRCO dont les fréquences se trouvent sur les cartes ou les publications appropriées. Le premier acronyme pour *Remote Communications Outlet* se compose d'une série de stations qui relaient les appels VHF des pilotes qui cherchent à obtenir des informations en route ou qui souhaitent transmettre des messages (rapport de position, etc.). Les *Dial-up Remote Communication Outlet* offrent les mêmes communications, mais par l'intermédiaire d'une ligne téléphonique. Pour activer le système, le pilote affiche la fréquence du DRCO sur son cadran VHF et appuie le nombre de fois prescrits sur le bouton de la radio. Après l'annonce *Link established*, il peut entrer en communication avec un fonctionnaire d'un service d'information en vol. Seul ce dernier pourra interrompre la liaison radio. La congestion des fréquences a amené Nav-Canada à commencer la restructuration du système. Ces travaux vont s'étaler sur une durée de quatre ans.

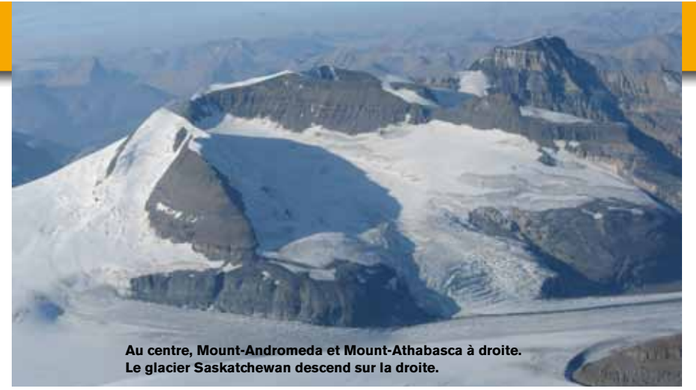

© Chic Scott
Au-dessus de Rogers-Pass et une mer de nuages

Le temps dans les Rocheuses

« *Si tu n'aimes pas le temps qu'il fait, attends cinq minutes, il va changer* » : ce dicton local annonce la couleur. Capricieuse, violente, extrême, de nombreux adjectifs peuvent décrire la météo des Rocheuses. Le célèbre *Chinook*, qui est en fait, un phénomène de fœhn, que l'on trouve principalement en hiver, balaie violemment les plaines jusqu'à Calgary. Bien entendu, comme l'air se condense en escaladant les Rocheuses, il peut créer des conditions de blizzard. Par contre à Springbank, il fera un temps exceptionnel. Inversement, un léger vent d'est qui provient du Manitoba où il a pu s'humidifier à cause des nombreux lacs, créera un brouillard fort opaque dans les plaines froides, mais n'affectera pas les massifs montagneux...


Au centre Mount-Columbia


Mount-Columbia


Au centre, Mount-Andromeda et Mount-Athabasca à droite. Le glacier Saskatchewan descend sur la droite.


Ram-Falls

tés par le commun des pilotes. « *Maintenant, il faut être attentif, nous sommes en territoire inconnu pour nous deux* » m'informe Dominic. A partir de cet instant, va s'instaurer un dialogue permanent entre lui et moi sur notre position et la direction à prendre. Plus nous montons et plus nous commençons à entendre le trafic aérien sur 126.7. Les pilotes annoncent leur position pour éviter les carambolages. Les immenses *icefields* et les montagnes de Columbia et de Clemenceau se dégagent à l'horizon. Ces derniers ont été baptisés en l'honneur de Georges Clémenceau, dit *le Tigre*. Après la Première Guerre mondiale, les montagnes ont été baptisées en l'honneur des chefs ayant marqué ce conflit. On trouve la section française, italienne, britannique. Le Columbia icefield couvre à lui seul 325 km². Il est possible de rouler en bus spécialement aménagé sur le glacier... Mais où s'arrêtera la folie des hommes, ou plutôt l'appât du gain ?

Je sors l'appareil photo et malgré un froid subpolaire (nous sommes montés juste sous les 13 000 pieds), j'ouvre la fenêtre et j'enclenche prise de vue sur prise du vue. Au fait, nous sommes maintenant au-dessus du Jasper *National-Park* qui est contigu au Banff *National-Park*. Les doigts gourds, je tends l'appareil à Dominic qui se plaint du froid au bout de quelques minutes. Je lui rappelle les paroles de son compatriote Gilles Vigneault : « *Mon pays, ce n'est pas mon pays, c'est l'hiver* » *et il me réplique : « Je n'ai pas mes gants de hockey* ». Nous échangeons un grand éclat de rire. Cette hilarité ne nous empêche pas de nous concentrer sur la navigation.

Pas très loin, se trouve le mont Snow-Dome. Ce sommet peut être considéré comme l'un des points hydrologiques de l'Amérique du Nord, si l'on considère que la Baie d'Hudson fait partie de l'océan Atlantique. L'eau tombant sur la cime s'écoule dans des bassins de drainage qui se jettent dans l'océan Pacifique (par l'intermédiaire du fleuve Columbia), dans l'océan Arctique (par l'intermédiaire de la rivière Athabasca, du lac éponyme et du fleuve Mackenzie), ou dans la baie d'Hudson (grâce à la rivière Saskatchewan-Nord).

Une altisurface canadienne

Il faut penser maintenant à notre prochaine étape. Un rapide coup d'œil à la carte me permet de voir que les altitudes des sommets descendent régulièrement vers Ram-Falls. Il nous paraît plus simple de suivre les vallées pour arriver à notre destination. La Cline river nous amène à Abraham-Lake. Puis de l'autre côté du lac, s'ouvre une autre vallée qui nous conduit à Ram-Falls. Finalement, cette portion s'avère gérable. La longue bande gazonnée du terrain se dévoile à nous et comme pour un vol montagne, nous commençons les procédures de vérification. Je me remémore les conseils prodigués par Robert Christin, mon instructeur montagne : vent, lumière, point d'aboutissement, point de toucher, état de la piste, axe de décollage, obstacles. Au passage bas, nous notons que le terrain semble en excellent état. En finale, je choisis mon point d'aboutissement juste après les buissons qui bordent l'entrée de la piste. Une fois de plus, l'avion s'enfonce et je dois remettre des gaz. A l'arrondi, Dominic rectifie l'attitude de l'avion et nous touchons franchement et délicatement sur le train principal. Je garde la roulette avant en l'air le plus longtemps possible et je freine subtilement. Cette piste ressemble plus à un court de golf qu'à un terrain de montagne. C'est d'autant plus surprenant que la carte aéronautique le présente comme un terrain abandonné. Le CFS (*Canadian Flight Supplement*), l'équivalent de nos cartes VAC, mais payant, ne mentionne pas du tout cette piste. Après vérification, Dominic m'informe que le club d'aviation de Red-Deer avait plaidé auprès du gouvernement provincial pour garder le terrain ouvert à la circulation aérienne. Les édiles ont donné la gestion de la piste au club qui doit s'assurer que le parc provincial adjacent demeure propre. Les heures d'ouverture sont de 7 à 22 heures et aucun trafic commercial n'est autorisé. Les Canadiens n'ont pas l'AFPM pour défendre les terrains de montagne, mais ils arrivent quand même à préserver leur patrimoine aéronautique. Par contre, on ne trouve pas comme en France de terrains à flanc de montagne créés pour le bonheur des pilotes. Les pistes sont assez longues et plates à des altitudes cependant élevées, avec, bien entendu, des sapins ou parfois des montagnes en bout de piste.


Abraham-Lake


Cessna 185 et Dominic à Ram-Falls

Vol de nuit

Une courte promenade nous amène aux chutes d'eau. Voilà un lieu de villégiature fort agréable qui mérite l'emport d'une tente pour y passer la nuit. Celle-ci d'ailleurs approche et nous devons quitter ce lieu. Après discussion, Dominic et moi décidons de mettre 10° de volet au lieu des 20° prévus pour le POH pour terrain en herbe et court. La longueur du terrain nous rassure et nous préférons quitter le sol un peu plus loin sur la piste et ne pas compromettre les performances de l'avion en montée. Le moteur lancé, l'avion commence son roulage et immédiatement, je lève le nez de l'appareil pour soulager la roulette avant. Je perds en conséquence une bonne part de visibilité. Malgré ses 230 chevaux, l'avion peine à atteindre sa vitesse de décollage et je devine plus que je ne vois les sapins s'approcher dangereusement. J'entame la rotation alors que l'alarme de décrochage hurle son désespoir. Je reste en effet de sol juste quelques microsecondes et je prends la vitesse de meilleure pente tout en scrutant anxieusement la cime des arbres. La petite marge me rassure moyennement et il me tarde de prendre de l'altitude, ce que l'avion renâcle à faire. Finalement, je juge la hauteur adéquate et je lève les volets. Après réflexion, je me rends compte que différents facteurs ont contribué à cette situation. L'altitude du terrain (1 600 m), le poids de la machine (proche de la masse maximale), la traînée engendrée par l'attitude de l'avion et la température s'additionnèrent pour rendre le décollage stressant. Vous pouvez trouver une courte vidéo d'un atterrissage à Ram-Falls sur YouTube en tapant « *Ram Falls landing* ». Vous noterez que la configuration géographique des lieux n'invite pas suffisamment à tenir compte de l'altitude contrairement aux Alpes où les montagnes rappellent la hauteur du terrain.

Ce moment d'angoisse derrière moi, je prends la direction de Springbank. On survole Red-Deer Forestry, une autre piste plus cabossée avec des trous de marmottes annonce le CFS. Au loin, on distingue le beacon de Springbank et les lumières de Calgary. Je trouve toujours magiques ces arrivées de nuit. Le contrôleur nous autorise une base droite sur la 16 et nous amenons l'avion via Charlie devant le hangar de Springbank-Aero. Ce vol m'a fait découvrir des pistes en altitude et surtout des paysages d'une beauté envoûtante, qui donnent la sensation de voler dans une carte postale.

Pierre-Philippe REILLER, photos de l'auteur, Steve Flewelling et Chic Scott

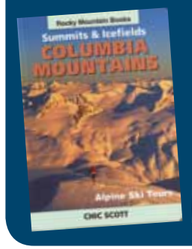
N'oubliez pas que les dons de moelle osseuse sont toujours essentiels et sauvent des vies. Merci à Chic pour l'identification des montagnes.



Il vaut mieux se méfier !

Une légende des Rocheuses

La pratique de l'aviation et d'une activité montagnarde enseigne tout d'abord le respect des sommets que l'on côtoie. Cette complémentarité permet de découvrir, d'apprécier et de s'orienter avec facilité autour des massifs. Chic Scott demeure à ce jour l'un des grands spécialistes des Rocheuses. Son site (chicscott.com) relate ses exploits, sa vie aventureuse et ses prouesses, notamment *The Jasper to Lake Louise Ski Traverse*, une traversée en ski de randonnée de 21 jours entre les deux villes. Ce périple nécessite au préalable de cacher de la nourriture avant d'entreprendre le trajet et dans certains cas, cela prend entre deux ou trois jours. Si vous désirez visiter ces merveilleuses montagnes, et en particulier faire du ski dans des endroits sans l'ombre d'un touriste, consultez ses livres, à ce jour les ouvrages de référence de cette spécialité. Ainsi, lors de votre prochain survol, vous connaitrez la géographie des lieux comme votre poche ou *the back of your hand*. Chic a aussi participé au tournage de La sanction (*The Eiger sanction*) avec Clint Eastwood.





Deux livres de Chic Scott sur les randonnées à skis dans les Rocheuses


Mount-Assiniboine (vu de l'ouest). Chic Scott a réalisé sa première ascension hivernale en 1967.
© Steve Flewelling