LA VIE DE CH

A LA DECOUVERTE DE MONTMEILLEUR



C'est une grande vallée ondulée, un « *cloître de montagnes* » disait Jean Giono. Au carrefour des influences alpine et méridionale, le Trièves a su garder son charme originel loin des séductions contemporaines. La diversité du patrimoine et des richesses géologiques ainsi que botaniques font de ce terroir un havre de sérénité au parfum de la France d'antan.

Une invitation fort aimable, associée à un brin de découverte exotique et je me décide un mois de juin à franchir le Rubicon. Pour m'assurer de voyager sous les meilleures auspices, j'embarque une muse en lui faisant miroiter les douceurs de cette terre d'accueil et un passage près du Mont-Aiguille, une des sept merveilles du Dauphiné.

1492

Par temps clair, au décollage d'Albertville, on peut le distinguer au loin. La navigation en devient singulièrement simplifiée. Sinon, cap sur Le Versoud et ensuite route au sud-ouest pour se diriger vers le Parc régional du Vercors. La réglementation de survol de cet espace protégé est moins contraignante que celle des parcs nationaux : 300 m ou 1 000 pieds/sol. Quand on s'approche du monolithe, on remarque les falaises calcaires surmontées par un plateau herbeux. Alors que Christophe Colomb parti découvrir les Indes s'arrêta un peu avant, Antoine de Ville, seigneur de Dompjulien, sur ordre du roi de France Charles VIII, entreprit la première ascension et arriva au sommet du Mont-Aiguille le 26 juin 1492. Cet exploit est parfois considéré comme l'acte de naissance de l'alpinisme. Le conquérant s'est fait assister par Sébastien de Carrecte, prédicateur apostolique, Reynaud, escalleur du Roy (échelleur), Cathelin Servet, maître tailleur de pierres de l'église Sainte-Croix de Montélimar, Pierre Arnaud maître charpentier de Montélimar, Guillaume Sauvage, laquais, Jean Lobret, habitant de Die, François de Bosco, aumônier. Le guide, prudent, s'est associé tous les corps de métiers temporels et spirituels pour s'assurer du succès de l'entreprise. Cette équipe de montagnards arriva au sommet à l'aide d'échelles, de cordes et de grappins. Une fois en haut des 2 086 m, ils décidèrent de fêter l'événement en mangeant, en disant des messes et en buvant probablement à leur santé et à celle de leur Roy conquérant. La seconde ascension fut seulement entreprise en 1838.

Séductrice et tentatrice, la montagne daigna accueillir un autre visiteur le

ÂTEAU





De gauche à droite :
- Le Mont-Aiguille.
- A droite le Grand-Ferrand (2 758 m), à gauche la Tête de l'Aupet (2 627 m).
- Le château.





27 août 1957. Au préalable, une équipe d'alpinistes avait préparé une bande de terrain de 80 m de long, de 20 m de large pour une pente de 19°. Dès que la météo le permit, Henri Giraud atterrit avec un Piper *Cub* sur « *le beau pré qui demanderait 40 hommes pour le faucher, avec des fleurs de couleurs et de parfums divers, et une belle garenne de chamois* » (Antoine de Ville). La vidéo (à voir sur afpm.org/giraud/K7-HG-Mt-AIGUILLE-1957.mpg) offre un témoignage vivant de cet exploit que personne d'autre n'a réalisé. Le 22 mars 1960, son *Super-Cub* chaussé de skis s'était à nouveau posé, puis le pilote de montagne réalisa de nombreux autres atterrissages avec passagers jusqu'à ce que l'aviation civile mette un terme à ces expéditions. Finalement, pour les 500 ans de la première ascension, Pierre Tardivel, skieur de l'impossible, réalisa la descente à skis de la voie des tubulaires le 27 janvier 1992.

Modestement, je me contente de voler le long des parois pendant que ma passagère repère les lieux pour un éventuel retour avec chaussons d'escalade, baudrier et cordes. De nombreuses voies offrent des difficultés différentes. Si le courage me prend, je me joindrai à l'expédition pour réaliser aussi mon exploit du XXIe siècle. Mais trêve de ces pérégrinations montagnardes, et cap sur le massif du Devoluy et plus précisément sur la Grande Tête de l'Obiou (2 789 m). A son pied, Irmgard et Ernst, les gérants du château de Montmeilleur, attendent notre visite pour nous faire découvrir la beauté de leur domaine et goûter aux délices gastronomiques qu'ils nous ont préparés.

Conquistador d'un jour

Mais un léger écueil reste à franchir avant que je puisse ingurgiter avec ma grâce habituelle ce repas exquis. Il faut tout simplement que je pose l'avion sur la piste. Heureusement, celle-ci fait 560 m de long avec une pente de 7 à 10 %. Ernst a eu la gentillesse de créer une carte VAC pour les visiteurs, qui est accessible sur son site (montmeilleur.com). De même que l'autorisation d'atterrir qu'il faut remplir et envoyer à la préfecture de l'Isère. Cette dernière la transmet ensuite à la Police de l'air et des frontières. Aucun document n'est requis pour les ULM.

La piste se trouve à proximité de l'altisurface de Mens qui constitue un terrain d'entraînement pour les qualifications montagne ou les autorisations de site. Cependant, cette dernière est beaucoup plus courte et d'un abord plutôt délicat. Il n'est pas rare que les instructeurs emmènent ensuite leurs élèves à Montmeilleur. Après une verticale terrain, je m'intègre en vent arrière. En finale, je me rends compte que j'ai le soleil dans l'axe. Je déteste ce genre de situation depuis un souvenir albertvillois qui aurait pu devenir cuisant. Je me présente un peu haut sur le plan pour contrer le rabattant qui perturbe la courte finale et éviter les arbres. Je me tortille dans tous les sens afin d'obtenir une vision acceptable de mon point d'aboutissement pour éviter qu'il ne devienne mon point d'impact et que je finisse sacrifié à l'astre divin. Après un court flottement, le Tecnam P-2 002 se pose sur la piste et cahote jusqu'au sommet, volets rentrés, manche au ventre pour limiter les dégâts sur le train avant et les ailes. Je m'extirpe tout doucement, mentalement et physiquement de l'avion, et commence à admirer le paysage autour de moi. Je pose les pieds sur la terre conquise de ce nouveau monde pour être accueilli par mon hôte qui m'attend près de son hangar. Sa réception chaleureuse présage une journée exceptionnelle. Originaire d'Autriche, il passe une partie de l'année dans la région. Avant de quitter la plage de débarquement, je m'enquiers des avions sur la plateforme. L'élégante silhouette d'un MCR attire l'œil immédiatement.

Le propriétaire découvrit ces avions lorsqu'un jour Monsieur Paul Prudent, pilote d'essai chez Dyn'Aéro se posa sur le champ qui à l'époque tenait lieu de piste. Après un essai en vol, Ernst fut fasciné par la capacité aéronautique de l'ULM et en acheta un d'occasion en 2004. Il le revendit et en commanda un autre. Entre les deux modèles, 50 kg de gain de poids et une nette amélioration des performances techniques. Tout à côté, un *Savannah* plus rustique de conception autorise des vols montagne et des atterrissages sur des terrains plus accidentés. Ernst adore voler autour des sommets de sa patrie d'adoption car l'Autriche ne possède pas d'aviation de montagne. De









nombreuses pistes d'altitude existent, mais sont dédiées au vol à voile. De plus, il faut posséder un brevet avion pour piloter un ULM. Contrairement à la France (et incidemment à l'Angleterre ou au Danemark) où l'aviation demeure encore une activité toujours aventureuse, il n'existe pas de terrains en Autriche où l'on peut se poser avec l'autorisation du propriétaire.

Je ne verrai pas le Piper *Cub*, acheté aux États-Unis, transporté par container et à l'époque immatriculé en Autriche (OE-CUB). Il se trouve en rénovation à Romans. Ernst et son épouse, elle aussi pilote, ont d'ailleurs traversé la Manche avec cet appareil, et sont arrivés par le plus grand des hasards au milieu d'un rassemblement d'amateurs de Piper. Ils en repartirent avec une coupe récompensant les pilotes qui avaient effectué le plus long voyage. Mon appétit aéronautique n'étant pas complètement rassasié, je demande des précisions sur l'altisurface de Mens. Très obligeant, mon hôte m'invite dans sa voiture et direction la piste que je peux admirer à satiété. Le charmant village de Mens se trouve à quelques encablures et possède, entre autres, *le Café des arts* dont les bâtiments datent probablement du XVIIe siècle. A l'intérieur, des fresques du XIXe siècle décrivent des scènes champêtres. Le bourg mérite que l'on flâne dans ses rues. Mais d'autres merveilles architecturales plus confidentielles m'attendent. Je détache avec nostalgie les yeux de ce joyau et nous retournons vers la demeure d'Irmgard et Ernst.

Construire un château et...

Transformée en château à la Renaissance et « modernisé » en 1875, la maison forte de Montmeilleur a été témoin de l'évolution de la société du Dauphiné. L'édifice fut repris par une société immobilière en 2002 avec 45 hectares de terrain, et sa réhabilitation confiée à Irmgard et Ernst qui se mirent à rénover avec goût toutes les pièces dans un style plutôt XVIIe siècle. Ils employèrent des artisans locaux et durent même les convaincre d'apprendre à vieillir les matériaux pour que les pièces retrouvent un cachet d'authenticité. Quand ils informèrent les menuisiers qu'afin de donner un aspect d'époque à des planches, il suffisait de leur rouler dessus plusieurs fois et de les astreindre à un traitement fort cruel, ces derniers les regardèrent avec méfiance et inquiétude. Les gérants ne peuvent cependant que se satisfaire du choix des divers corps de métier locaux qui mirent une grande fierté à redonner vie à ce château laissé un peu à l'abandon. Le plus difficile fut apparemment d'obtenir l'aval des services administratifs de monuments de France indispensable à toute modification extérieure.

Une visite historique, architecturale, écologique (chauffage par copeaux de bois local) commentée avec humour me fit voyager à travers les siècles. Je vis même une réplique d'une authentique chaise percée, un lit à baldaquin aux armoiries du Dauphiné, des tapisseries et un magnifique jardin à la française. Cependant, l'antique n'empêche pas de faire quelques concessions à la modernité. Une belle piscine autorise des rafraîchissements agréables et un sauna est en construction. Trois gîtes ont été aménagés et reçoivent des invités pour des réunions de travail ou pour des escapades amoureuses. Les gérants tiennent absolument à s'intégrer à la vie culturelle locale et prêtent volontiers des pièces de leur domaine pour des représentations théâtrales, de musique baroque ou tout simplement pour des visites scolaires. Il semble que les élèves des écoles de Mens soient fascinés par les mêmes objets ou histoires que moi. Veuillez mettre cet état de fait sur une déformation professionnelle due à mon travail d'enseignant plutôt que sur mon caractère enfantin.

Ernst est devenu passionné d'aviation un peu par hasard. En 1980, il rejoint une grande société industrielle autrichienne et son patron lui demande d'organiser une aviation d'affaire pour l'entreprise. Il déniche aux États-Unis un *Mystère 20* immatriculé en Italie. Cet appareil appartenait à deux mafieux qui, pour fuir les tribunaux italiens, avaient traversé l'Atlantique avec leur avion. Le long fleuve tranquille des justices transalpine et américaine rattrapa finalement les deux fugitifs qui virent leur chère possession saisie et vendue. L'achat de l'appareil fut très compliqué car mon ami dut transiger avec les juges américains et des notaires italiens qui ne parlaient pas anglais.





De gauche à droite :
- Pilatus au décollage.
- *Tecnam in the rain.*
- Rassemblement de l'AFPM.

→ Ingéniosité savoyarde

Si l'approche et l'atterrissage sur l'altisurface de Montmeilleur sont relativement faciles, il convient de respecter quelques fondamentaux. Lors de sa création, le propriétaire souhaitait un alignement nord-sud. Malheureusement, la DGAC l'a refusé car cette orientation interférait avec l'altisurface de Mens. Cependant, avec le conseil judicieux de Monsieur Perrin de la DGAC Centre-Est, la solution d'une piste en 09 à l'atterrissage avec une pente entre 7 % et 10 % fut retenue.

La montagne de l'Obiou qui domine la piste chauffe très rapidement et la pression locale peut diminuer de 4 millibars en peu de temps. Un aspirateur écologique se met donc en route et génère des vents de travers sur la 09. Attention aussi en courte finale à un rabattant qui peut forcer le pilote à remettre de la puissance, et non d'effectuer une remise gaz car il est interdit de repartir sans toucher. On peut aussi se permettre de poser les roues au milieu de la piste longue de 560 m pour limiter le taxiage.

Au décollage, il faut garder l'axe de la piste pendant deux kilomètres car un élevage de volailles se trouve à proximité et un survol du site peut créer une grande panique dans la basse-cour. En hiver, la piste peut être utilisée si le sol est gelé. Dernier détail qui a son importance : des vols militaires à basse hauteur constituent un réel danger pour les pilotes en circuit pour l'altisurface de Mens ou le terrain de Montmeilleur. Le gérant a envoyé moult lettres aux autorités compétentes, qui sont restées, bien entendu, sans réponse.



Le *Mystère 20* est resté à Teterboro le temps d'une remise en état, puis mon hôte a participé à son convoyage en tant que passager dans le cockpit jusqu'au Bourget pour une rénovation intérieure. Il mérite maintenant le titre de Grand Rénovateur car plus rien de foncier ou d'aérien ne lui résiste. Réalisé dans des conditions météorologiques compliquées, le trajet hivernal qui passe par New-York, Goose-Bay, Sondrestrom-fjord, Reykjavik et Shannon laisse un souvenir impérissable à Ernst. Il se rappelle très clairement de l'approche turbulente de l'aéroport du Groenland, entre les falaises du fjord qui se rétrécit et tourne sur la droite juste avant la finale. Durant ce vol, il écouta avidement les histoires des pilotes et voulut découvrir ce monde féérique. Il est ensuite parti en Californie du sud, car il souhaitait apprendre dans un relief accidenté qui lui rappelle son pays natal. L'école qu'il choisit possède une excellente réputation. Dirigée par un militaire, elle bénéficie d'une formation rigoureuse. Il a obtenu son PPL en 22 jours, avant de passer ensuite son PPL ainsi que son IFR en Autriche.

En 2000, il a refait son IFR aux USA car le Piper *Malibu* qu'il utilise avec son associé est immatriculé en N. Même si ses occupations professionnelles l'empêchent de voler autant qu'il le souhaite, il a déjà accumulé plus de 1 000 heures de vol.

... une altisurface en Trièves

Parallèlement à la rénovation de Montmeilleur, mon hôte entreprit la construction du terrain d'aviation pour faciliter les déplacements d'affaire. Avec son associé, ils peuvent ainsi se déplacer en *Malibu* et rejoindre s'ils le désirent les diverses usines de leur groupe. La construction de la piste a nécessité environ six semaines. Malgré un déplacement de près de 3 000 m3 cube de terre, mon ami s'assure de respecter les caractéristiques du terrain pour éviter les nuisances visuelles. Au début, la population est plutôt méfiante devant ce projet architectural à la magnificence tout Inca, mais peu à peu, les habitants apprécient l'ouvrage et viennent ensuite admirer les avions au décollage et à l'atterrissage. Une fois le terrain achevé, il bâtit un hangar temporaire pour abriter ses avions et les engins agricoles de la propriété. Afin de conserver son image de marque auprès de la population, Ernst contacte régulièrement le maire pour s'assurer que les habitants ne souffrent pas de cette présence aéronautique proche de chez eux. D'ailleurs, la piste est fort bien acceptée par le monde de l'aviation. En plus des visites régulières des pilotes en formation montagne et des amis, l'AFPM (association française des pilotes de montagne) y organise un déjeuner sur l'herbe à la fin de chaque saison. Jusqu'à 42 avions ont ainsi honoré de leur présence cet écrin dauphinois à cette occasion. Le premier week-end d'octobre, c'est une belle occasion de renouer des contacts avec des pilotes qui ont une fâcheuse tendance à se disperser dans les airs au gré de leurs envies.

Tout ceci nous amène devant un excellent repas, non alcoolisé pour moi, ce qui n'est pas le cas pour ma muse. Elle pourra ainsi mieux charmer les dieux de l'orage. En effet, la matinée radieuse a laissé place à un ciel menaçant avec des coups de tonnerre. Nous devons abréger notre séjour et repartir vers un firmament que nous espérons moins hostile. Après un alignement face à l'ouest, je mets les gaz, décolle sans difficulté, garde le cap pendant au moins 2 kilomètres et tourne ensuite au nord en direction de Grenoble. Arrivé au travers de la capitale du Dauphiné, je remarque des éclairs à l'ouest. Je me tourne vers la déesse de cieux sur ma droite et lui demande de débuter ses incantations. Je ne sais pas si c'est son talent naturel ou l'influence du rosé, mais nous passons sans difficulté pour retrouver la chaleur étouffante d'Albertville. Ernst m'informa qu'au moment où j'atterrissais à la maison, un violent orage avait complètement détrempé la piste qui était devenue temporairement impraticable. J'ai perdu une belle occasion de passer une nuit dans ce manoir enchanté ! L'accueil chaleureux de Ernst et de son épouse mérite d'être consigné une fois de plus, car ils reçoivent toujours avec plaisir des pilotes de passage en leur réservant une tasse de café et quelques anecdotes savoureuses. ■

Faire un don de moelle osseuse est un geste simple qui prend peu de temps et qui peut sauver des vies. Plus d'information sur www.dondusang.net ou sur mon site http://desirs.ailes.free.fr