Pierre-Philippe REILLER

LES HÉRITIERS D'HERMANN C



GEIGER



• De Martigny à Sion, le Valais et la vallée du Rhône.

• Au pied de l'aiguille du Chardonnet sur le glacier du Tour.



Au-dessus des étangs,
au-dessus des vallées,
Des montagnes, des bois,
des nuages, des mers,
Par-delà le soleil, par-delà les éthers,
Par-delà les confins des sphères étoilées,

Cris et chuchotements

Au cœur du Valais, Sion, La Mecque de l'aviation de montagne en Suisse, accueillit les plus grands noms de cette discipline venus faire leurs premières armes dans ce site aux possibilités éblouissantes. Le 10 mai 1952, Hermann Geiger décolla de l'aérodrome et se posa pour la première fois sur le glacier de la Kander. Après une quinzaine d'atterrissages, le pilote comprit qu'il venait d'ouvrir une nouvelle aventure pour l'aviation dans les Alpes. Le ravitaillement des cabanes (c'est ainsi que l'on nomme les refuges de haute montagne en Suisse) et le secours prirent un nouvel essor. Il développa bien entendu une école de formation de pilotes. Le site Internet de la télévision Suisse romande offre divers films d'archives dont un sur le célèbre aviateur (http://archives.tsr.ch/player/personnalite-geiger). C'est avec le grand Maître qu'Henri Golaz, pilote déjà confirmé, apprit les techniques d'atterrissages sur glaciers. Il forma lui-même, entre autres, Raymond Lambert. On pourrait écrire un roman sur ce dernier qui fut aussi un alpiniste confirmé et faillit ravir à Edmund Hillary la conquête de l'Everest, mais dû s'arrêter à 245 m du sommet en mai 1952, un an avant l'exploit du Néo-Zélandais. Henri Golaz débuta l'instruction sur glacier en 1954 à l'aéroclub de Genève. Mais, suite à un accident tragique, le Piper *Super-Cub* du club s'écrasa en montagne au début des années 1980. À ce moment, un schisme apparut car les adeptes (Marc Bonnet, Claude Girard, Michel Rieben, Raymond Lambert pour ne citer que les plus connus) de cette discipline n'étaient pas d'accord avec les orientations aéronautiques du club. Ils critiquaient la manière dont était traité le vol montagne et décidèrent finalement de former le Groupe des pilotes de montagne (GPM). Après avoir essayé plusieurs avions dont un *Husky*, ils jetèrent leur dévolu sur un *Super-Cub*. Il savait aussi que la société Mecanair faisait des transformations et pouvait monter un moteur de 180 ch à la place de celui de 150. En plus, ils décidèrent d'installer une hélice quadripale et obtinrent l'accord de l'OFAC, pour Office fédéral de l'aviation civile (le pendant de la DGAC en France), à la condition qu'ils installent aussi un pot d'échappement silencieux. Ainsi équipé, le Piper devint la machine ultime pour affronter les sommets majestueux.

Joyau alpin

Mon esprit, tu te meus avec agilité,
Et, comme un bon nageur qui se pâme dans l'onde,
Tu sillonnes gaiement l'immensité profonde
Avec une indicible et mâle volupté.

Le Valais recèle à lui seul près des deux tiers des glaciers alpins, et cette région offre un choix exceptionnel de surfaces enneigées. Le

pays compte 42 places d'atterrissages en montagne (certaines uniquement accessibles par hélicoptère) dont une altisurface. Une quinzaine d'entre elles se trouvent dans un large périmètre autour de Sion. Le relief montagneux, de par sa configuration géographique et ses nombreux 4 000, impose des conditions de vols particulières. L'altitude moyenne d'une surface se situe aux environs de 3 800 m et la plus haute se trouve au glacier du Mont-Rose à 4 100 m. Pour information, le Cervin, sommet mythique de nos voisins, atteint 4 478 m, le Mont-Blanc, la plus haute montagne d'Europe, 4 810 m et la Grande-Casse, le plus haut sommet de Savoie, 3 855 m. En comparaison, en France, les hauteurs moyennes des surfaces sur glaciers avoisinent les 3 000 m. À ces altitudes helvétiques, les pilotes font du vol de très haute montagne. Comme disait le célèbre Henri Giraud, « *à ces hauteurs, il faut bien réfléchir avant d'agir* ». Loin de toute présence humaine, les conditions atmosphériques et les hauteurs de neige y rendent les manœuvres délicates. Le *Super-Cub* surmotorisé du GPM offre un excellent rendement poids/puissance. N'oublions pas qu'Henri Giraud a utilisé l'une de ces machines pour atterrir au sommet du Mont-Blanc. Ce terrain de jeu possède par définition des qualités pédagogiques exceptionnelles. Comme le choix de glaciers s'avère assez fantastique, le chef-pilote Blaise Morand peut emmener ses élèves dans des régions aux caractéristiques de neige, de pente (entre 15 et 25 %, voire plus, car il n'y a pas de limite réglementaire), de lumière et d'orientations différentes. La diversité des situations contribue à la création d'une riche « base de données » qui servira de modèle pour les futurs pilotes de montagne. Par contre, le pays ne comporte qu'une seule altisurface ouverte à la CAP, la Croix-de-Cœur, qui se trouve au-dessus de la station de sport d'hiver de Verbier. Elle est utilisable hiver comme été. Blaise compense ce manque de terrains d'été en fréquentant ceux que ses voisins français et italiens ont créés. Sion se situant à peu de distance de Megève ou de Saint-Roch-Mayères, Blaise utilise cette richesse aéronautique et emmène ses étudiants la visiter pour qu'ils se familiarisent avec l'aérologie propre à ces places durant les mois du printemps, d'été ou d'automne. Il est toutefois possible aux pilotes helvétiques de se poser chez eux sur des terrains de montagne privés, qui nécessitent cependant une autorisation temporaire délivrée par le propriétaire.

La richesse aéronautique du pays se double d'une réglementation rigoureuse sur la formation des élèves pilotes. Cette qualification dénommée « *extension aux atterrissages en montagne* » ne comporte qu'un seul volet, contrairement aux qualifications sur roue et sur neige existant en France. Avant d'entreprendre une telle formation, l'aviateur doit avoir effectué 200 heures de vol dont 100 en tant que commandant de bord. Pour atteindre précision et maîtrise de la pente et de ses dévers, le pilote doit avoir exécuté réglementairement au minimum 250 atterrissages dont 50 durant les mois de novembre à mars. Après cette date, les posés comportent moins de dangers car la neige, moins poudreuse, offre une consistance plus égale. Les hauteurs de neige et les lumières d'hiver impliquent des conditions de vol plus complexes et qui nécessitent une grande connaissance du milieu montagnard. Il faut savoir que généralement Blaise fait effectuer entre 350 et 400 atterrissages à ses élèves avant de les présenter devant un expert qui leur délivrera leur extension s'ils réussissent le test. Durant l'examen, ils doivent avoir exécuté dix atterrissages sur au moins trois surfaces différentes. En moyenne, la formation dure entre 25 et 35 heures. En Suisse, le pilote qui acquiert sa qualification de pilote de glacier signe un document qui stipule qu'il se tient à la disposition des autorités pour effectuer des secours en montagne. Il arrive parfois que certains d'entre eux soient appelés pour porter secours à un randonneur en difficulté.

Pilote samaritain

Envole-toi bien loin de ces miasmes morbides ;
Va te purifier dans l'air supérieur,
Et bois, comme une pure et divine liqueur,



• Atterrissage à Sion.
• Après l'effort, le réconfort de la fondue suisse, au glacier de la Kander



Le feu clair qui remplit les espaces limpides.

Blaise raconte avec plaisir qu'il a eu le privilège de respecter son engagement et d'aider un montagnard en situation délicate. Alors qu'il survolait le glacier d'Aletsch, il remarqua un randonneur qui lui faisait les signaux de demande de secours, car il avait perdu un ski et ne pouvait donc plus continuer à descendre normalement. Blaise remarqua que la zone était fort crevassée. Il effectua un atterrissage en évitant de se retrouver lui-même en situation périlleuse, déposa son élève, embarqua le skieur pour le laisser près d'une cabane en contrebas et revint chercher son compagnon de vol. Blaise résume cette action avec une sérénité totalement helvétique : « *ces histoires de secours sont rarement extraordinaires, mais souvent très belles, car nous évoluons dans un cadre merveilleux. Il faut aussi placer la sécurité avant tout* ». Pour information, le glacier d'Aletsch, qui serpente entre les somptueux sommets de l'Oberland, est le plus grand glacier des Alpes. Le décor grandiose envoûte les visiteurs aussi bien terrestres qu'aériens. Mais l'instructeur suisse s'est aussi trouvé une fois de l'autre côté de la barrière. Le *Super-Cub* est un avion léger et résistant. Sa construction métallique lui confère une solidité exemplaire. Mais le train d'atterrissage demeure son talon d'Achille, car il est particulièrement sollicité avec 1 500 et 2 000 atterrissages par an. Posé sur le glacier de la Rosablanche, Blaise se rendit compte qu'il avait cassé une barre. L'avion s'est immédiatement affaissé dans la neige. Une rapide inspection lui fit comprendre qu'il ne pourrait pas effectuer une réparation de fortune. « *J'ai tenté de contacter les secours avec mon téléphone mobile, mais comme c'est souvent le cas en montagne, je n'avais pas de réseau. Je me suis branché sur le 121.5 et un avion de ligne a capté ma demande d'aide et l'a transmise aux autorités. Il ne me restait plus qu'à attendre le Saint-*









• Un Maule M-5.

• Le *Super-Cub* en vadrouille sous le *Mont-Gond*.

• Le barrage d'Emosson.

• Célébration des glaciers au thé, ou à une autre substance légale sur le Tsanfleuron.

Bernard des glaciers ». Un hélicoptère de la compagnie Air-Glacier (fondée par Geiger lui-même) vint récupérer les deux pilotes et treuilla ensuite l'avion avec une élingue.

Amour et haine

Derrière les ennuis et les vastes chagrins
Qui chargent de leur poids l'existence brumeuse,
Heureux celui qui peut d'une aile vigoureuse
S'élancer vers les champs lumineux et sereins.

Ces histoires amènent obligatoirement les pilotes à réfléchir à leurs relations avec les autres passionnés de la montagne. Au cours des dernières années, la montagne a créé de plus en plus d'intérêt auprès de la population, que ce soit en Suisse ou en France. En hiver, les randonneurs à ski fréquentent tous les massifs et de plus en plus tôt dans la saison. Il faut apprendre à partager ces écrins enchanteurs. Blaise indique que le rapport avec les montagnards est ambivalent. Une grande moitié apprécie les pilotes. Ils reconnaissent les liens historiques qui unissent l'aviation et l'activité montagnarde. Depuis les années 1960, l'avion et l'hélicoptère ont contribué au développement touristique des massifs en ravitaillant les refuges et en portant secours aux personnes en détresse. L'autre moitié des montagnards ne voient que de gros oiseaux mécaniques, bruyants et polluants qui n'ont rien à faire dans cet environnement. Leur dogmatisme porte ombrage à la pérennité de l'activité. Il convient donc de mettre en place des relations amicales entre les frères ennemis. Blaise inculque à ses élèves sa passion et sa sensibilité montagnarde. Pour lui, elles s'expriment face à la beauté, la majesté, la grandeur et la magnificence des paysages. Il utilise le bon sens dans sa pratique et veut être respectueux des alpinistes. Il demande ainsi à ses élèves de ne pas survoler des glaciers fréquentés par des montagnards et de

→ Le Groupe des pilotes de montagne

Raymond Lambert comme Henri Golaz, deux des membres fondateurs du GPM, étaient des guides de haute montagne. Avec de telles passions et un vécu aussi glorieux, le GPM se devait d'honorer le milieu dans lequel ils évoluent. Ils mirent en place une politique qui respecte la montagne et ses visiteurs. L'hélice quadripale n'a pas un rendement meilleur qu'une hélice classique, mais elle est particulièrement silencieuse. Cet ajout prouve que les membres veulent tendre la main vers leurs amis montagnards. La tradition continue avec Blaise Morand qui avoue un amour immodéré pour ce milieu dangereux mais ô combien exaltant. Il cherche constamment, à travers ses élèves et sa pratique, à maintenir des contacts sérieux et cordiaux avec les montagnards. Cette harmonie entre passionnés contribuera à assurer un avenir radieux à son activité aéronautique. Deux sites méritent une visite attentive. Celui de l'association (vol-montagne.ch) présente le club et les différentes activités notamment un stage de formation sur glacier d'une semaine offert tous les ans. Le club est une composante de l'aéro-club de Genève (aero-club-geneve.com). On apprend aussi que le Piper a été baptisé du nom de Raymond Lambert pour rendre hommage à l'alpiniste et au pilote. La page Liens est excellente et regroupe toutes les informations dont ont besoin les pilotes, de la météo aux cartes. Le site pionnair-ge.com fournit une mine de renseignements sur l'aviation genevoise et helvétique. Le programme *Dolce Vita* de la télévision suisse romande a produit un reportage sur le vol glacier. Il est visible à l'adresse tsr.ch/dolcevita en date du 29 avril 2009 ou sinon sur mon site (http://desirs.ailes.free.fr) à la page *Liens*.





• Décollage à Saint-Roch-Mayères.
• Aire d'atterrissage sur le glacier du Trient.

→ Partenariat

En Suisse, depuis quelques années, certains clubs et propriétaires privés se sont tournés vers des sponsors pour faire repeindre leur avion. Rien de vénal dans cet effet de mode, mais face aux coûts élevés de l'heure de vol, nos voisins démontrent leur pragmatisme. Lorsque Blaise Morand était président du GPM, le conseil d'administration l'avait missionné pour trouver un partenaire qui accepterait de prendre en charge la peinture du Piper. Il a pris contact avec Breitling qui a accepté de collaborer avec l'association. Ce partenariat leur a permis d'obtenir une belle livrée pour leur machine. Comme l'entreprise est en phase avec le milieu de l'aviation, elle a utilisé l'appareil pour ses besoins publicitaires : photos en vol et circuits touristiques aériens pour certains clients. Au début, quelques membres ont montré un peu de résistance devant cette révolution, mais l'association avec Breitling a finalement fait l'unanimité, surtout après que tout le monde a pu admirer le résultat artistique.

Le *Super-Cub* face aux Dents du Midi.





choisir des lieux qui sont excentrés par rapport aux endroits empruntés régulièrement par des randonneurs. Quand il aborde ce sujet, sa sérénité helvétique se transforme en une critique implacable des pilotes voyous : « *certains pilotes ont uniquement en tête la technique de l'aviation et exhibent un snobisme à évoluer dans ce milieu qu'il considère réservé à une élite* ». Il insiste particulièrement sur le fait que l'aviation de montagne relève du sérieux, de la méthode et de la rigueur. Les pilotes sont non seulement briefés sur les techniques de vol, mais aussi sur l'environnement dans lequel ils évoluent.

En Suisse, il existe un seul parc national qui est situé dans le canton des Grisons. Seules les activités militaires ou les tirs pour déclencher les avalanches limitent les atterrissages et les survols. Certains cantons souhaitent classer leur montagne au patrimoine mondial de l'Unesco. Cette classification limiterait la fréquentation aéronautique des glaciers. Cependant ici, dès qu'il y a tension entre différentes parties, chacun cherche à respecter les autres. Le maître mot est consensus. Les antagonistes sont invités à se parler. Une consultation a été mise en place par l'OFAC pour trouver des solutions qui puissent satisfaire tous les participants (lobbies touristiques, écologiques, entreprises de transport en hélicoptère, communes, pilotes, etc.). Toujours sur la défensive vis-à-vis d'une administration de plus en plus envahissante, les clubs maintiennent tout de même une assez bonne relation avec l'OFAC. Comme en France, les contraintes administratives deviennent parfois punitives et impliquent des démarches et des préoccupations supplémentaires. Par contre, la Suisse, qui a été un des premiers pays à appliquer les JAR, a réussi à maintenir l'aviation de montagne comme une discipline nationale. C'est dans ce contexte que l'association suisse des pilotes de glaciers, présidé par Hans Fuchs, participe à la consultation. Les pilotes de montagne ont un caractère bien trempé et utilisent cette qualité pour faire entendre leur voix auprès des hautes instances administratives. Mais trêve de ces divagations administratives, il est temps de voir si le GPM et son instructeur se montrent dignes de l'héritage de Geiger.

Elévation

Le vol Albertville–Sion nous fait non seulement traverser le massif du Beaufortain, mais survoler aussi Chamonix et longer les sommets mythiques du Mont-Blanc. Falaises de







- Blaise et le *Super-Cub* sur le glacier du Trient au pied des Aiguilles dorées.
- Sa majesté le Cervin.
- Un *Mousquetaire* au décollage sur Rosablanche.
- Le Piper atterrissant sur Rosablanche.



granit vertigineuses, domaine de l'alpinisme de haut niveau et des skieurs extrêmes, le lieu possède une aura qui ensorcelle et irradie le pilote. Le terrien se sent lentement pénétré de la sagesse bouddhiste des hauts plateaux alpins. Mais une fois la frontière franchie, il doit s'accorder avec le pragmatisme suisse qui a aussi le mérite de la gentillesse. Guidé comme un enfant arrivant en ce monde, le pilote franchira les derniers miles nautiques comme dans un songe.

À peine arrivé et garé, je vois le Maule de Blaise s'arrêter juste à côté de mon Tecnam P-2 002. Prudent, je présente mes hommages les plus sincères et mon respect adoré à mon instructeur. Je suis un grand malin, car je vais devoir me confier à ses bons soins pendant plus de deux heures. Peine perdue, il m'annonce qu'il a préparé à mon intention une séance de torture aéronautique. Aurais-je en face de moi la réincarnation de Torquemada, le grand inquisiteur espagnol ? L'échine courbée, je le suis jusqu'au *Super-Cub*. Soudain, je vois apparaître devant moi l'avion de mes rêves. Muet d'admiration, je viens une fois de plus d'être touché par la grâce divine de la machine qui ressemble à la Madone. La livrée flamboyante de la vestale lui donne une élégance raffinée. Divine et resplendissante, comment ne pas en tomber amoureux ? Je subis et ne peux me détacher de son charme. Blaise voyant mon désarroi me saisit par la main et commence mon éducation en me présentant l'objet de tous mes désirs. Après une prévol rigoureuse et une présentation attentive de l'avion, je m'installe dans le siège avant et je lance le moteur. Mon instructeur me donne les indications nécessaires pour me rendre au point d'arrêt. Je m'aligne et engage les gaz à fond. Peu après, le Piper prend son envol et nous voilà en route pour les sommets du Valais. Que dire des heures qui ont suivi ? Des glaciers étincelants (Trient, Petit-Combin, Rosablanche, Aeschhorn) et des montagnes majestueuses (Cervin, Weisshorn, Dent d'Hérens, Grand-Combin). Alors commence avec féerie, une sarabande endiablée d'atterrissages, de décollages, une découverte de sublimes surfaces enneigées entre 3 000 et 4 000 m. Les séracs succèdent aux crevasses, la tenue du plan se marie avec le contrôle rigoureux de la vitesse. L'excellence et le calme de l'instructeur qui choisit chaque endroit en fonction de la difficulté qui va crescendo. Un cours d'une étonnante richesse qui porte non seulement sur les techniques aéronautiques, mais aussi sur les configurations du glacier, ses ponts de neige cachés par les chutes récentes et ses dangers inattendus comme des blocs de glace affleurant à la surface. Un vol inoubliable que je n'hésite pas à installer définitivement au panthéon de mes expériences aériennes. Les alpes suisses sont un chef-d'œuvre de la nature. Ma toute récente conversion au bouddhisme ne m'avait pas préparé à une telle explosion de superlatifs. C'est alors que je me remémore les derniers vers d'Elévation, un poème des Fleurs du mal de Baudelaire et je les récite mentalement avec passion :

Celui dont les pensées, comme des alouettes,
Vers les cieux le matin prennent un libre essor,
Qui plane sur la vie, et comprend sans effort
Le langage des fleurs et des choses muettes ! ■

Je poursuis ma croisade pour vous convaincre de devenir des donneurs de moelle osseuse. Vous pouvez me contacter pour plus d'information (ppreiller@free.fr) ou regarder mon site (http://desirs.ailes.free.fr)