ODYSSÉE ALPINE

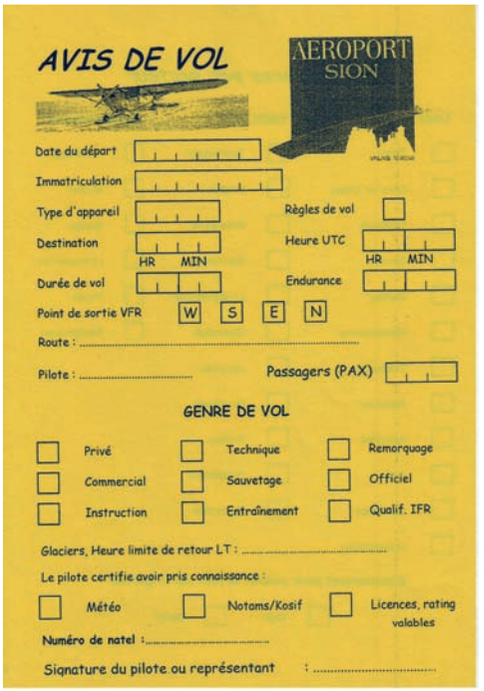


Atterrissage sur Rosablanche

En venant d'Albertville, le massif du Beaufortain nous offre le premier aperçu des hauteurs alpines. Puis, le col du Joli franchi, la Haute-Savoie nous accueille et la sarabande des sommets peut commencer. Après le glacier du Tour, ce sera la Suisse et l'escale à Sion, d'où nous repartirons pour une exceptionnelle tournée des glaciers.

Mont-Blanc, Aiguille de Bionnassay, Aiguille du Midi, Aiguille verte, Aiguille d'Argentière. Toutes ces montagnes sont une allégorie à la beauté de la nature. Puis, après le glacier du Tour, l'odeur de la fondue vient taquiner les narines du pilote, signe irréfutable que l'on a franchi la frontière. On peut commencer la descente vers Sion. Les documents officieux et officiels précisent qu'à Martigny, il faut s'annoncer sur le 118.275, fréquence de la tour de contrôle. On est immédiatement charmé par la gentillesse du personnel. Tout en étant extrêmement professionnel, il démontre un calme et une chaleur humaine que l'on ressent à travers les ondes radio. Suivant l'orientation du vent, on peut faire une directe en 07 ou alors une vent arrière à 2 700 pieds qui nous amènera au-dessus de la ville pour ensuite s'aligner sur la 25.

Lors de l'atterrissage, mieux vaut respecter le seuil décalé, sinon l'avion percutera le filet d'arrêt destiné aux avions de la chasse suisse. Le verdict sera sans appel et équivaudra à une désintégration explosive de la machine. C'est plus spectaculaire qu'un appontage manqué. Une fois à terre, le contrôleur vous indique votre point de stationnement qui se situera au nord et sera libellé par une lettre de l'alphabet. Le côté sud est plutôt réservé à l'armée de l'Air et les taxiways se déclinent en chiffres. Avec un peu de chance, vous verrez décoller un F/A-18 *Hornet*. Blaise est là, souriant. Il vient d'atterrir juste après moi et s'est garé à côté de mon Tecnam P-2002. De retour parmi les bipèdes, nous nous dirigeons vers la douane et comme les politiciens suisses ont eu la riche idée d'adhérer à Schengen, le franchissement de la frontière peut passer inaperçu si on cligne des yeux. Je dois avouer que, par le passé, j'avais déjà traversé les douanes à 4 heures du matin après Vallorcine en Haute-Savoie, et voyant les bureaux des fonctionnaires français et suisses fermés, sans âme qui vive, je n'avais osé klaxonner de peur de déranger leur juste et mérité sommeil. Je m'étais retrouvé quasiment clandestinement chez nos voisins. Avec soulagement, dois-je admettre humblement, car j'avais oublié ma carte d'identité. J'ai ainsi pu expérimenter la sensation d'immigrant illégal. Je suis donc soulagé de ce progrès frontalier..


AVIS DE VOL

AEROPORT SION

Date du départ

Immatriculation

Type d'appareil

Règles de vol

Destination

Heure UTC

HR MIN

HR MIN

Durée de vol

Endurance

Point de sortie VFR W S E N

Route :

Pilote :

Passagers (PAX)

GENRE DE VOL

Privé Technique Remorquage

Commercial Sauvetage Officiel

Instruction Entraînement Qualif. IFR

Glaciers, Heure limite de retour LT :

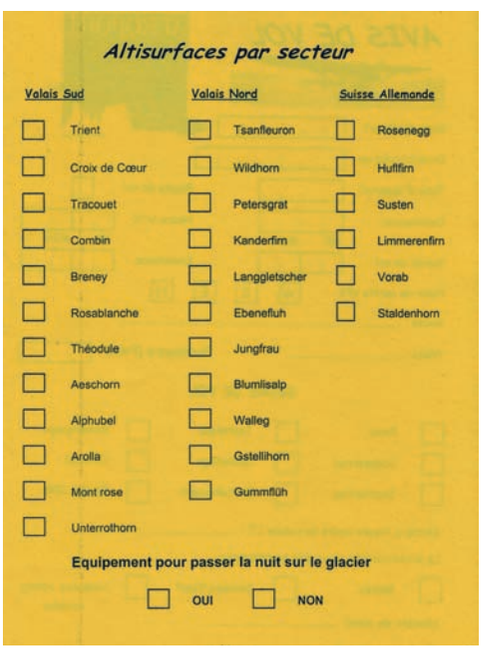
Le pilote certifie avoir pris connaissance :

Météo Notams/Kosif Licences, rating valables

Numéro de natel :

Signature du pilote ou représentant :

L'avis de vol à remplir avant le départ


Altisurfaces par secteur

Valais Sud	Valais Nord	Suisse Allemande
Trient	Tsanfleuron	Rosenegg
Croix de Cœur	Wildhorn	Huffirn
Tracouet	Petersgrat	Susten
Combin	Kanderfirn	Limmerenfirn
Breney	Langgletscher	Vorab
Rosablanche	Ebenefluh	Staldenhorn
Théodule	Jungfrau	
Aeschorn	Blumlisalp	
Alphubel	Walleg	
Arolla	Gstellihorn	
Mont rose	Gummflüh	
Unterrothorn		

Equipement pour passer la nuit sur le glacier

OUI NON

Au verso, les destinations envisagées


Le glacier du Trient


Atterrissage sur le Trient

Le Trient

L'accueil du personnel au sol est fort chaleureux et, en passant devant le bureau de piste, nous prenons une fiche jaune. Elle va nous servir à établir notre plan de vol sur glaciers. Il convient de décliner son identité et d'autres renseignements administratifs, et surtout d'inscrire au verso les surfaces sur lesquelles nous allons atterrir. Ainsi en cas d'absence, les secours pourront s'organiser plus facilement. Après avoir accompli cette formalité, nous demandons au bureau de piste un transport vers le Piper *Super-Cub* utilisé par le Groupe des pilotes de montagne, ou GPM (vol-montagne.ch). Une voiture avec chauffeur nous attend devant la porte et nous emmène directement au hangar où nous allons retrouver HB-PIC, l'exceptionnel PA-18/180. La machine possède fondamentalement de réelles qualités pour le type de vols pratiqués dans la région. Sa puissance et sa facilité de pilotage permettent une précision de vol dans un environnement particulièrement hostile. Méticuleusement, Blaise effectue la prévol et m'initie aux arcanes de la machine. Puis nous montons à bord et après un court dialogue avec la tour, nous nous dirigeons vers le seuil de la 25. Mon instructeur veille à bien chauffer le moteur et nous nous alignons pour un départ vers le massif du Mont-Blanc. Lors de la montée, Blaise me montre les vergers au fond de vallée et surtout les vignobles implantés au sud. Ce garçon ne perd pas le nord, surtout en avion. C'est sur ces coteaux que les vignerons œuvrent à produire le célèbre *Fendant*. Ce cépage (Chasselas) a largement façonné l'identité du vignoble suisse. Les experts s'accordent pour dire que les *fendant*s (car le grain de raisin fend sous la dent) les plus minéraux sont cultivés à Martigny. Justement nous arrivons au-dessus de la ville et, à 9 000 pieds, je reconnais quelques montagnes de chez moi.

Mais maintenant, cap sur le glacier du Tour et ensuite vers notre destination, le Trient. Blaise en profite pour me demander de positionner les skis et je me mets à pomper comme un Shadock. Nous passons sur 130.35, la fréquence de montagne en Suisse. Il serait peut-être judicieux que tous les pays alpins utilisent la même (130.00 pour la France). Lors de la reconnaissance haute



L'auteur et le Piper *Super-Cub* sur le glacier du Trient au pied des Aiguilles dorées



© Joel Bessard

Blaise et son Maule M-5 au glacier de Tsanfleuron

→ À vos ordinateurs

Le programme *Dolce Vita* de la télévision suisse romande (tsr.ch/dolcevita) diffusé le 29 avril dernier vous invite à suivre Blaise lors d'un vol vers le glacier de Tsanfleuron (proche des Diablerets). Durant les premières minutes de l'émission, vous pouvez admirer les Alpes suisses et des atterrissages et décollages du Piper. Puis le président de l'aéro-club de Genève, Michel Favre, parle avec passion du vol en glaciers. Vous pouvez le visionner en faisant une recherche dans vidéo avec la date. Sinon, Jacques Zanetta, réalisateur de l'émission, m'a permis de le mettre en ligne sur mon site (desirs.ailes.free.fr) à la page *Liens*. Regardez-le pour découvrir de somptueuses images montagnardes. Le site gvmg.isuisse.com liste les glaciers et altisurfaces suisses sur lesquels on peut se poser. Il faut savoir que cette nomenclature n'est pas – et de loin – exhaustive, et qui plus est comporte des fautes dans l'orthographe des noms. À manier avec précaution.

qui se fait de préférence au-dessus des crêtes du cirque glaciaire, je remarque quelques randonneurs qui se dirigent vers l'aiguille du Pissoir. Ce premier passage nous permet d'appréhender les vents en altitude, en force et en direction. Point de manche à air, ni de chiffres en degrés magnétiques pour nous indiquer le sens d'atterrissage et de décollage. On en profite donc pour déterminer le lieu de posé. La deuxième étape, la reconnaissance moyenne nous amène dans le cirque glacier. Cette fois-ci, la fuite devient plus difficile car nous longeons les falaises. Par contre, le pilote (dans notre cas surtout Blaise, car je m'efforce de garder une trajectoire cohérente pour éviter de percuter les immenses blocs de granit) choisit le point d'aboutissement et considère de facto le dévers, la pente, le type de neige, les obstacles en fonction de l'aérologie dominante. Nous (plutôt Blaise) sommes fixés sur le travail que nous allons devoir accomplir pour poser la machine délicatement sur la neige. Finalement, la reconnaissance basse se passe à quelques pieds au-dessus du point tournant. Elle permet de déterminer le profil du terrain (concave ou convexe), la qualité de la neige, l'état de la surface, les dangers potentiels, l'altitude de la « piste » et donc la hauteur de la vent arrière. À ce propos, nos amis helvètes ont forgé un nouveau terme expressément lyrique pour décrire la procédure d'éloignement : la *volte*. Blaise effectue le premier atterrissage et je l'accompagne aux commandes. Au point tournant, je note que l'altitude est de 10 500 pieds. Pas mal pour un début.

Je reprends le manche et c'est parti pour une deuxième *volte*. Je vais maintenant vérifier si les paroles de Geiger s'avèrent correctes. Il prétendait qu'il avait développé les techniques d'atterrissages sur glaciers en regardant le vol des choucas et en imitant leur comportement en haute montagne. Voilà des années que


Le glacier du Petit Combin


Le glacier de la Rosablanche

j'admire ces volatiles lorsque je vais faire du ski de randonnée, mais à date, aucune révélation n'a encore illuminé mon esprit. Il va falloir qu'elle survienne rapidement car je suis dans le besoin. Donc je passe en finale après une *volte* qui s'apparente plus à une pirouette désordonnée et je me positionne face à la trace. Je remarque maintenant clairement la configuration du lieu. Tout d'abord une première bosse suivie d'une cuvette et j'effectue l'arrondi sur le dernier profil convexe. La tenue du plan s'est avérée complexe. Le premier obstacle m'incite à remonter alors que je dois continuer à viser le point d'aboutissement. Puis la concavité qui suit me force à rendre la main, erreur car immédiatement après, il faut arrondir pour caresser la pente et délicatement poser les skis sur la neige. Je dirais donc que la trajectoire de cette première tentative ressemblait plutôt à un parcours de *roller-coaster* qu'à une pente régulière. Après quelques atterrissages, nous nous dirigeons vers un autre point du glacier et nous arrêtons l'avion. Blaise, en bon Suisse organisé, sort un thermos de « thé des glaciers », secrète recette maison qui utilise de la cannelle et d'autres parfums enivrants, que nous dégustons en contemplant les Aiguilles dorées. Ces magnifiques parois de granit seraient apparemment radioactives !

Le Petit-Combin

Blaise m'arrache à la contemplation de ce précieux panorama et nous remontons à bord. Une simple pression sur le starter et la machine démarre en produisant un léger feulement. Cette hélice quadripale fait merveille. Par contre, il y a toujours une pale dans le champ de vision, ce qui rend la prise de photos problématique. On ne gagne jamais à tous les coups dans ce haut monde. Un décollage de plus et nous voilà partir vers le nord-est. Le guide Intourist derrière moi énumère avec enthousiasme et sans défaillance le nom de tous les sommets que nous croisons. Je prends mentalement note du Grand-Combin. La face sud est relativement facile d'accès et pourra constituer un objectif montagnard dans le futur. Nous voilà maintenant



Décollage sur Rosablanche


Un Piper sur Rosablanche


En longue finale sur Rosablanche

devant le glacier du Petit-Combin. La grande particularité de sa configuration est son étroitesse. On peut le considérer comme un grand glacier suspendu. La combe étroite à l'entrée s'évase dans le haut. Blaise me montre la place habituelle où se posent les avions. Cependant, il m'indique que des vagues façonnées par le vent couvrent la surface de cette partie. Après un ensoleillement et un processus de gel et de dégel, ces ondes neigeuses durcissent et lors d'un atterrissage le train peut rentrer en résonance et finalement se casser, ce qui entraînera la destruction de la cellule. Donc, prudents, nous éviterons cette partie du glacier.

La forme du glacier exposé au vent du nord développe un effet venturi qui peut déporter les avions vers les dangers (crevasses, blocs). Il convient de bien appréhender la force du zéphyr si on ne veut pas se retrouver en situation critique. Je vérifie comme avant chaque atterrissage la pression des skis et passe sur le réservoir droit : le tournant sur neige se faisant sur la gauche, la pente et le dévers risquent de désamorcer le réservoir gauche. Le Piper est un avion dans lequel on ne s'ennuie jamais. Blaise fait la première trace dans cette neige vierge. Maintenant que, d'un magique coup de skis, il a dessiné la piste, je dispose d'un meilleur repère visuel pour me lancer dans l'aventure. La confidentialité du glacier devient limpide quand on s'engage en finale. Mon instructeur insiste pour que je maintienne mon cap sur la trace. Cette précision est nécessaire car il existe un léger dévers de la droite vers la gauche, ce qui est providentiel pour le virage au point tournant, mais moins pour la tenue de la direction. Donc, il faut savoir jouer aussi bien du palonnier qu'un virtuose de son violon. En effet, un mauvais contrôle ajouté au dévers ferait partir l'avion dans la pente. Donc dès le toucher, pour contrer cet effet, je dois mettre du palonnier à droite (vers le haut de dévers) jusqu'au sommet. N'oublions pas aussi qu'une trajectoire incohérente fait souffrir le train d'atterrissage par des mouvements en traction ou en compression. Au décollage, je note que Blaise me corrige sur l'horizontalité des ailes. Des turbulences peuvent venir perturber l'avion en effet de sol et rapprocher dangereusement les plumes de la neige. Inutile d'expliciter le résultat pour l'appareil et ses occupants si une aile entrait en contact avec le glacier. Les corrections doivent, tout en étant mesurées, être vives et efficaces. N'oublions pas que l'avion décolle avec des varios négatifs qui sont relativement importants. Pas d'arrêt ici pour apprécier la somptuosité des paysages. Par contre, je note que la neige est relativement plus poudreuse que sur le Trient. L'orientation au septentrion favorise la froideur de la neige qui se transforme et se tasse plus lentement.


L'Aeschhorn

Rosablanche

Après le troisième atterrissage, nous partons vers le glacier de la Rosablanche. Notre estomac commence à réclamer son dû et il va falloir satisfaire ce caprice gastronomique. À 9 500 pieds, la surface est bien exposée avec une orientation nord/sud qui limite l'ensoleillement. J'en conclus que la neige va ressembler à celle du Petit-Combin. Après les reconnaissances usuelles, Blaise m'informe que des crevasses foisonnent dans certaines parties de notre aire d'atterrissage. De longues traînées visibles sous un certain angle traversent perpendiculairement les pentes. Au point de rupture du glacier, des crevasses se sont ouvertes. Pour l'instant, elles sont bouchées par des ponts de neige, mais ceux-ci peuvent fort bien s'affaisser sous le poids d'un avion. Il faut absolument éviter de se poser dans ces endroits qui recèlent des pièges mortels. Mon ami helvète me raconte qu'il a fait céder une de ces passerelles un jour en décollant. Impression fortement désagréable quand on ressent un léger choc.

Un avion se trouve exactement au milieu de ces périls. D'ailleurs lors de la reconnaissance basse, on le survole à quelques mètres. C'est aussi un *Super-Cub.* La région en est peuplée. Après un premier atterrissage, je reprends les commandes. Il faut que je vise d'abord des blocs de neige et de rochers qui se trouvent le long d'une falaise et qu'ensuite je tourne sur la gauche pour entamer ma très courte finale. Je suis rapidement débordé. Je dois regarder l'aile à droite pour éviter qu'elle ne vienne percuter le rocher, garder mon plan, surveiller ma vitesse, contrôler à nouveau que l'on ne frôle pas la paroi de trop près. C'est pire que le travail à la chaîne. Pour me perturber un peu plus, Blaise, qui affectionne toujours l'humour, se prend maintenant pour une jolie stewardess : « *Mesdames et*



Décollage d'un *Mousquetaire* sur Rosablanche

Messieurs, nous arrivons à destination et allons atterrir dans quelques minutes sur le glacier de Rosablanche. Je vous prie d'attacher vos ceintures de sécurité, de ranger votre tablette devant vous et de redresser le dossier de votre siège. Blaise's Airlines vous remercie d'avoir choisi notre compagnie et nous espérons vous revoir bientôt ». Une fois à terre, je hurle mon indignation syndicale. Mais cette contestation a peu d'effet et je vais soulager mon courroux en ingurgitant le repas que Blaise a apporté. Je saute avec ma grâce coutumière hors de la machine et m'enfonce dans le sol. En me voyant patauger dans la neige légèrement poudreuse avec mes baskets, Blaise me regarde d'un air narquois et je lis dans ses yeux une lueur de sarcasme. Je m'abstiens de lui dire que mon jean noir ne reflète pas la chaleur et que je commence à cuire des jambes. Dans ces moments-là, le silence est d'or, surtout que je n'ai pas arrêté de vanter mes qualités de montagnard ! À peine avons-nous commencé à déguster le gruyère suisse (pas très original, mais apaisant pour mon estomac !) qu'un ballet d'avions se déroule devant nos yeux. C'est nettement mieux que la télé. Un *Mousquetaire* D-140 arrive, le *Super-Cub* redécolle et revient. Le *Mousquetaire* vire *volte* dans le ciel. Je ne sais plus où donner de l'appareil photo. Je crie grâce et exige un répit. Rien n'y fait, les Suisses sont assidus. Mais je retrouve un instant le sourire quand du « Mousse » une jolie Suissesse nous fait un signe amical.

Aeschhorn

Finie ma béatitude burlesque, nous sommes maintenant sustentés et nous devons repartir : au pays de l'horlogerie, avant l'heure c'est pas l'heure et après l'heure c'est plus l'heure. Surtout, quand on pilote un avion peint aux couleurs de Breitling, il faut savoir être ponctuel pour le retour et respecter notre plan de vol. La dernière étape s'avère la plus pittoresque. Cap en direction du sommet mythique des Alpes. Je vois tout d'abord apparaître la dent d'Hérens (4 171 m) que je confonds un instant avec le Cervin (4 478 m) qui finalement se dévoile à moi. Sur notre gauche, une grande dame, la Dent-Blanche s'élève jusqu'à 4 357 m. Un peu plus loin, le Weisshorn (4 505 m) domine les autres sommets. Après une *volte* (je m'entraîne à parler suisse) dans le sens contraire des aiguilles d'une montre suisse autour du Mat-


L'aérodrome de Sion

→ Sion – LSGS

L'aérodrome de Sion abrite un réservoir aéronautique unique au monde. Sur le terrain se côtoient toutes les disciplines de l'aviation. Des jets privés de milliardaires attendent leurs propriétaires pour s'envoler vers des lieux exotiques. Plus prosaïquement, l'armée suisse abrite à quelques encablures ses F/A-18 Hornet qui réveillent toute la vallée quand ils survolent la région. Les pilotes s'entraînent en patrouille à bord de PC-21 et leur vol en formation ravit continuellement les yeux et accessoirement les oreilles. Air-Glacier, la compagnie fondée par Hermann Geiger s'occupe du secours en montagne, mais propose aussi des vols sur la Corse à destination de Figari ou Calvi. Des aéro-clubs, des associations de vol à voile, de parachutistes, de voltige partagent les lieux avec des petites compagnies de transport aérien. Une foison d'appareils s'envole pour l'infini et reviennent enivrés d'images alpines. Le professionnalisme et l'amabilité du personnel vous séduiront et vous convaincront de revenir fréquenter le magnifique Valais Suisse.

terhorn (je m'entraîne à parler suisse allemand), nous nous dirigeons vers l'Aeschhorn. À 12 700 pieds, ce glacier s'avère être le plus technique de tous ceux que nous aurons fréquentés. La pente importante, d'environ 25 %, implique un contrôle rigoureux de la vitesse. L'altitude rend la machine moins performante et comme disait Henri Giraud : « *A ces altitudes, il faut réfléchir avant d'agir* ». Une large crevasse suivie d'un replat et d'un trou forme le seuil décalé. Blaise m'indique que toute la difficulté réside dans la capacité du pilote à garder l'énergie de l'avion et de la transformer lors de l'arrondi. Si on n'est pas assez dynamique, on risque de percuter le sol durement, et si au contraire on a trop de vitesse, comme la pente diminue vers le sommet, il est possible de rester trop haut avant le toucher et ainsi d'expérimenter un appontage manqué et une chute vers l'infini. Le glacier est exposé au vent dominant du sud qui peut être turbulent. Les zéphyrs méridionaux ont très mauvaise presse dans les Alpes : ils sont synonymes d'extrême danger. Finalement, la *volte* est excessivement folklorique. Il faut faire un premier tournant à droite à 90° et s'engager dans une combe fermée qui se trouve derrière la Dent-Blanche. L'environnement vertical est propice aux turbulences. Comme on doit se diriger droit vers les parois, instinctivement, le pilote voudra tirer sur le manche, perdre de la vitesse et fatalement se faire prendre par un rabattant à ce moment précis, ce qui entraînera un décrochage ou une vrille suivant l'humeur d'Eole. N'oublions pas qu'à cette altitude, la faible densité de l'air impliquera que l'avion arrivera plus vite sur son point d'aboutissement. Heureusement, le décollage se fait face au spectacle le plus extraordinaire, grandiose, céleste, éblouissant, enchanteur des Alpes, à savoir Il Cervino (je suis quasiment polyglotte). Mais il faut savoir que la complexité de la tâche ne m'a pas permis d'admirer le paysage. Par contre, j'ai adoré ce glacier car les défis à relever m'enthousiasmaient. Je fais un atterrissage acceptable lors de notre dernier passage et Blaise fort gentiment, et peut-être exagérément, m'a félicité. Je ne lui en veux pas pour ce mensonge anodin, car il m'a mis du baume au cœur après cette journée exaltante mais éprouvante mentalement.

Le val d'Hérens

Au retour, Blaise prend les commandes et, pour impressionner le Savoyard que je suis, passe en tournant entre deux piliers verticaux sous la Dent-Blanche. Je ricane, mais suis très impressionné par sa conduite de l'appareil. Puis il mène l'avion au-dessus de séracs et virevolte pendant quelques minutes alors que je mitraille les murailles de glace. Finalement, je demande à prendre les commandes et j'essaye d'imiter le maître. Bien entendu, je tombe dans le piège du vol face à la pente et j'entends Blaise annoncer la séquence d'événements qui va suivre : « *tu vas tirer sur le manche, ta vitesse va baisser et tu vas engager un virage avec une vélocité trop basse pour le facteur de charge* ». Je n'aime pas quand il se transforme en devin et prédit le futur avec une précision typiquement suisse. Après ces divertissements glaciaires, nous descendons le val d'Hérens. Une nouvelle Suisse de carte postale défile devant mes yeux ébahis. Les petits villages perchés sur les flancs des montagnes présentent un décor rustique mais bien agencé. Que la Suisse est belle et diverse… Après un échange radio avec le contrôle de Sion, nous sommes autorisés à une directe sur la 25 et Blaise pose le *Super-Cub* sur deux points car sa roulette de queue gémit beaucoup trop si on la sollicite sur une surface dure. La tête encombrée des notions acquises, le corps endolori des souffrances physiques dues à l'hypoxie et le cœur émerveillé du décor féerique qui a ébloui mes yeux, je quitte avec un *spleen* qui me dévore ce havre d'harmonie et de splendeur alpine. ■



© Blaise Morand

Le Piper du GPM sur le glacier du Theodul, devant sa majesté le Cervin