Chamois



Chamois, une altisurface italienne du Val d'Aoste, à proximité du Cervin, mérite l'excursion.

Découverte, en Val d'Aoste, de l'altisurface de Chamois, de son bourg, des Chamoisines et des Chamoisins.

Dans mon esprit, l'altisurface de Chamois, en Val d'Aoste, s'apparentait à un continent perdu. Depuis plusieurs années, j'entendais souvent des pilotes de montagne vanter la beauté des lieux et l'intérêt du terrain. Je n'osais point m'aventurer en cette terre inconnue, étrangère bien que voisine de ma Savoie natale.

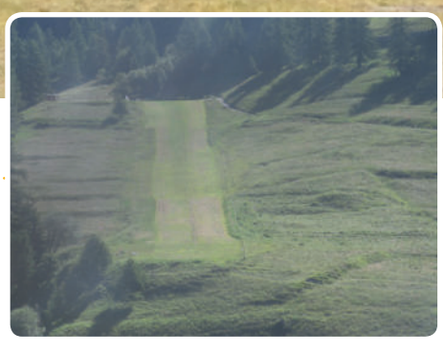
L'Atlantide

Toutefois, j'appris que le charmant village possédait aussi un restaurant réputé. Parler à mon estomac s'avère être le meilleur moyen de me convaincre d'envisager un vol. La gourmandise ne suffit pas pour arriver à bon port : comme toujours en montagne, il faut aussi savoir poser l'avion sans casse.

Je consultai donc la carte du terrain publiée par l'Association française des pilotes de montagne (AFPM). Si l'on exclut les trente premiers mètres qui arborent fièrement une pente à 2 % (nous verrons que cette exclusion est sans dommage), la pente oscille entre 16 et 23 %. Obéissant aux quatre principes élaborés par Confucius – cf. prudence, prudence, méfiance, méfiance – je décidai de tenter le premier assaut avec l'aide de Jean-Luc, instructeur montagne, grand pilote et orfèvre aéronautique (un peu de flagornerie pour faire rougir sa modestie légendaire).

La navigation au départ d'Albertville se fait sans aucune difficulté mais, étant donné que je viens de m'acheter un *I-pad* équipé d'Air-Navigation Pro, j'en profite pour baptiser l'ardent objet.

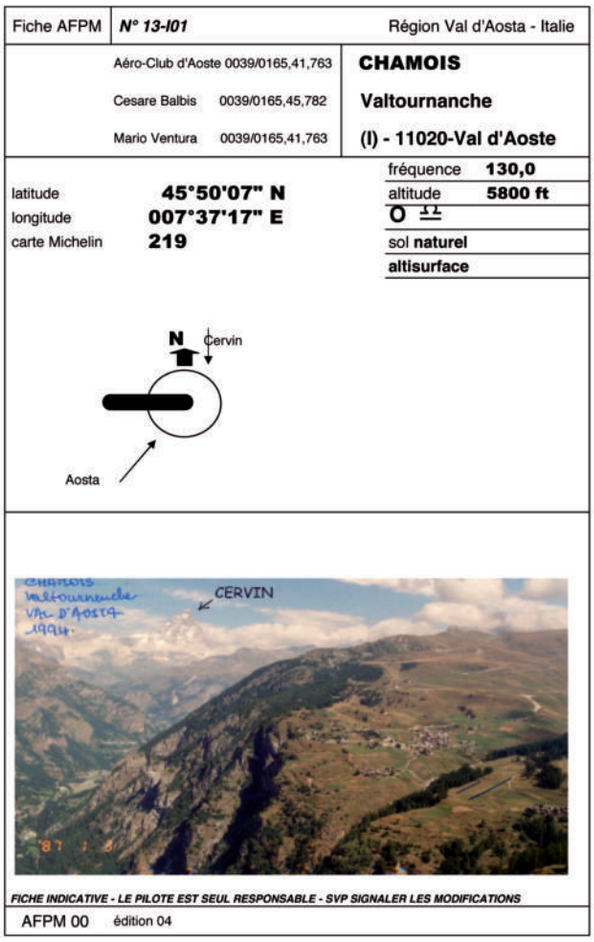
Il faut, en moyenne, cinquante minutes de LFKA pour arriver à destination. On remonte la vallée de la Tarentaise jusqu'au col du Petit-Saint-Bernard pour ensuite redescendre à la Tuile avant de poursuivre vers Aoste. Tout savoyard qui se respecte connaît le trajet en voiture car, tôt ou tard, il franchit forcément la

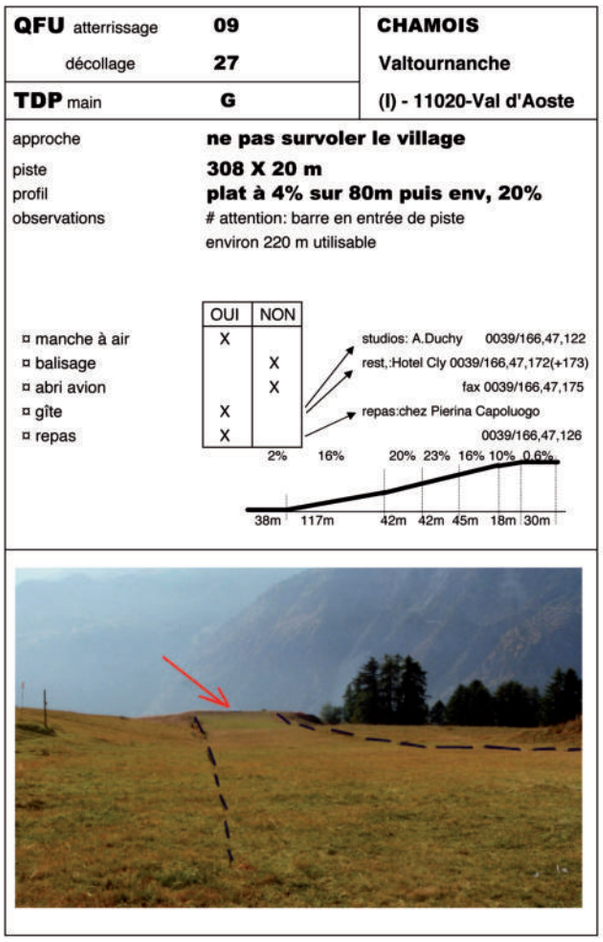


frontière pour aller savourer les succulentes pâtes de nos voisins italiens (la bonne chère, une constante chez les montagnards !).

Baptême italien

À Aoste, on continue un peu vers l'est, le long de la vallée, puis on tourne au nord (à gauche) pour s'engager dans le Valtournenche. Le spectacle du Cervin est extraordinaire. C'est un ravissement pour les yeux. Même si on ne souhaite pas atterrir sur le terrain, le panorama mérite le voyage. L'altisurface culminant à 5 800 pieds, nous effectuons le passage haut à 6 800 pieds. Puis, nous voilà partis pour l'éloignement. Rapidement, lors du retour vers le terrain, nous nous rendons compte que le





Carte AFPM. Ne pas utiliser pour la navigation.

passage bas va être délicat. La marge de manœuvre est limitée par la présence de la montagne. Malgré cela, au seuil, Jean-Luc prend une mesure altimétrique pour déterminer l'altitude du circuit et nous remarquons qu'un arbre grandit paisiblement presque dans l'axe. Nous partons vers la gauche pour notre circuit et, en courte, l'œil alerte sur l'arbre et le seuil de piste, nous posons l'avion le plus court possible. Inutile. Il faut ensuite remettre toute la puissance pour gravir cette colline.

Au vu de la déclivité, inutile de prendre de la vitesse sur la plate-forme. J'avance l'avion jusqu'à la cassure. J'ai ainsi une très bonne vision de l'axe de décollage en même temps

Tsamoué

Issu du franco-provençal, le nom de *Tsamoué* fait référence à l'antilope de nos montagnes, le chamois. La commune prit ensuite le nom de Chamois. Cette particularité francophone énerva les fascistes. Durant la période 1939-45, ils baptisèrent le village Camoscio (chamois en italien) pour asseoir la pratique de la langue italienne. Après la guerre, le village retrouva rapidement son nom d'origine. Il faut savoir que de nombreux villages en Val d'Aoste portent des noms français et que la plupart des habitants parlent couramment notre langue. Cette commune, située à 1 815 mètres d'altitude, possède la particularité de ne pas être accessible en voiture (sauf par un chemin de terre). Auparavant, les habitants partaient du village du Buisson dans la vallée et montaient à pied (d'où j'imagine, « *l'éducation sauvage !* »). En 1955, le premier téléphérique fut construit et facilita les échanges. On peut, bien entendu, s'y rendre en hélicoptère ou… en avion. Aucun véhicule, excepté des tracteurs, ne circule dans les rues. Les habitants défendent farouchement cette particularité, particularité qui rend le village très agréable et offre un séjour loin du bruit et de la fureur de la ville. Une centaine d'habitants en été, peuplent le petit bourg. La population augmente durant la saison hivernale. Une petite station de ski, qui monte jusqu'à 2 475 mètres, offre un domaine skiable modeste de 16 kilomètres de pistes. On peut aussi pratiquer la randonnée à ski. La beauté des lieux, les caractéristiques typiques de village alpin ainsi que le calme montagnard font de Chamois un projet de destination à méditer. Le bourg est d'ailleurs sur la liste des 29 communes alpines des « Perles des Alpes ».


Un *Savannah* en arrivée.


Le chalet du terrain, et le village en arrière-plan.

que du trafic potentiel. Au bout de deux autres circuits, nous avons affiné le touché (plus loin du seuil dans la pente à 16 %) ainsi que la puissance nécessaire à remettre (tout simplement plein gaz) une fois posé afin de ne pas nous humilier en restant bloqués à mi-pente. Le terrain est en parfait état : pas de nids de cailloux qui affleurent. On s'approche du terrain de golf. L'endroit se révèle merveilleux. Il mérite une pause qui nous permettra de regarder attentivement la piste.

Après une séance-photos, nous repartons vers Albertville. Pour varier les plaisirs, nous décidons de rentrer par Courmayeur et le col de la Seigne. Ainsi, après le Cervin, nous contemplerons de plus prêt le Mont-Blanc. Mes voyages à l'étranger m'ont fait découvrir des endroits magnifiques à survoler, mais les Alpes offrent, à mes yeux, des paysages paradisiaques. Au retour, à la maison, nous ouvrons chacun notre ordinateur pour regarder des vidéos du terrain et nous notons que le tour de piste se fait à main gauche. *In situ*, nous n'avions pas voulu envisager cette option qui nécessitait de se rapprocher du village et de passer au-dessus d'un téléphérique. Toutefois, c'est noté.

La saga du plan de vol

Deux semaines plus tard, alors que la météo annonce une très belle journée avec peu de vent, je décide de me lancer, seul, dans l'aventure. La navigation avec l'*I-pad*, bien que ce dernier ne soit pas indispensable, permet avec facilité le louvoiement, au millimètre, entre les zones militaires. Mon passage bas de reconnaissance s'avère un peu scabreux et trop haut pour faire un relevé altimétrique fiable. Comme je l'avais vu lors de mon vol avec Jean-Luc, c'est fort technique il faudra que je retravaille ce point sans trop me laisser impressionner par les reliefs. Je me lance dans le circuit main gauche. Je dois vraiment longer la montagne, située en face du terrain, pour ne pas me présenter trop haut sur le plan. Je tente de reproduire avec exactitude les atterrissages effectués avec le maître et après trois circuits, je m'arrête pour aller visiter les lieux.

Mais, auparavant, je dois téléphoner au Bria de Lyon pour clôturer mon plan de vol. Il faut


Le terrain vu du ciel.


La bande, vue du seuil d'arrivée.



savoir que la veille, j'ai déposé mes plans de vol (aller et retour) sur Olivia. Quand je veux activer le premier le matin, la fonctionnaire m'informe que les plans n'apparaissent pas sur son système. Donc, je dus les redéposer de vive voix. À l'arrivée, pensant avoir été clair dans ma formulation d'activation de l'aller, je m'attends à une conversation rapide. Tout d'abord, je dois téléphoner six ou sept fois avant d'avoir une personne qui m'informe que mon plan de vol n'était pas activé. Il faut dire que j'avais été perplexe quand Aoste (119,95) m'avait demandé une foultitude de renseignements. Bizarre. Mais attendez, ce n'est que le débu…

Me voilà ensuite parti pour le village. Dans le premier restaurant, je rencontre les Atalantes, célébrités locales, piliers de bar. Très accueillants et immensément sympathiques, ils m'invitent à rester un peu avec eux, m'offrent des produits locaux (jambon de pays, fromage, etc.). Je bavarde durant un long moment car ils maîtrisent parfaitement ma langue natale (alors que, de mon côté, je ne bredouille que quelques mots en italien) Très volubiles – ils ont déjà, certainement, consommé plusieurs apéritifs – ils me racontent la vie locale. L'un d'eux m'explique que les Valdôtains ont eu « *une éducation sauvage* » et qu'il faut leur pardonner leurs attitudes brusques. Un autre prétend qu'il est le descendant du général Claude François Duprès qui fut affecté à l'armée d'Italie par Napoléon. Son célèbre aïeul aurait rencontré une charmante Valdôtaine puis décida de bâtir un empire familial transalpin.

Douceurs transalpines

Avant de partir, je parcours ce très plaisant village (voir encadré). Mon estomac s'indignant de ne pas avoir découvert les spécialités du restaurant, j'en profite pour faire quelques emplettes dans le bazar-magasin d'alimentation, de souvenirs et de vêtements. Vous allez être surpris, mais je choisis des pâtes et des *Frollini al cioccolato* de la Tegoleria Artigianale Valdostana. Une petite douceur italienne au chocolat pour ma compagne Cécile qui ne manquera pas de se prosterner à mes pieds pour me remercier !

Au retour vers l'altisurface, j'en profite pour noter le numéro de téléphone de *Chez Pierina* que me donne – avec un grand sourire – la très douce et charmante (je comprends tout à fait le général Duprès, maintenant) serveuse.

Restaurants

D'après les propriétaires, *Chez Pierina* propose « *une cuisine bourgeoise traditionnelle et valdôtaine dans un lieu paisible, au milieu des chalets et des petites maisons montagnardes* ». Je ne sais pas si la nourriture est bourgeoise, mais elle est certainement copieuse. Un conseil, avant de franchir le seuil du restaurant, il faut s'assurer d'avoir jeûné pendant les deux précédents jours. La serveuse vous proposera une entrée et un plat principal. Notre petit génie gourmand nous a suggéré d'éviter l'entrée et nous avons opté pour le plat principal qui se composait de polenta et d'un assortiment de viandes, à savoir du veau, du chevreuil et du cerf. Les viandes sauvages marinées étaient parfaitement cuisinées. Impossible de prendre un dessert sous peine de rester dormir la nuit sur place. Tout le personnel parle parfaitement le français, sourit tout le temps et fait preuve d'une gentillesse adorable.

Pour réserver, il faut, de France, composer le numéro suivant : 00 39 01 66 47 1216. Il est vivement conseillé de les appeler si vous souhaitez manger le week-end : le restaurant est réputé dans la région et les Italiens n'hésitent pas à faire le déplacement. D'après Luca Fini, gérant de Chamois et chef-pilote à l'Aéro-club du Dauphiné, la maison Cly possède aussi une bonne table. Leur site vous donne une indication (http://www.maisoncly.it/fr/) sur leurs tarifs.


En finale.


Pour atterrir, il faut bien cabrer !

Attention, si vous souhaitez venir un week-end, il vaut mieux réserver. À l'altisurface, je téléphone au Bria de Lyon pour activer mon plan de vol (ces appels téléphoniques commencent à me coûter cher !). La fonctionnaire me confirme que le plan est « *activé* ». C'est parti, direction Albertville, non sans avoir survolé le village (pour répondre à une demande de mes amis et surtout parce que mon avion est très peu bruyant), régime moteur réduit, pour dire au revoir à mes nouveaux copains qui agitent les bras sur la terrasse du bar.

Au travers d'Aoste, voulant continuer à être un pilote respectueux des règlements et m'assurer de laisser une trace, je contacte le contrôleur qui me demande de les appeler en sortie de zone. À l'approche de Courmayeur, j'appelle la tour pour la quitter et passer sur le 130.00, la fréquence montagne. Surprise : le contrôleur me demande d'attendre le temps qu'il contacte Milan. Quelques instants plus tard, alors que les turbulences se font plus fortes (le vent d'ouest prévu à dû augmenter de régime et je suis du mauvais côté de la chaîne du massif), il me demande de contacter Marseille-Info sur le 124,50. Comme je n'arrive pas à les joindre, je passe sur le 130.00 et reste vigilant au cas où d'autres avions fréquentent les lieux. Au col de la Seigne (une jolie promenade en montagne que je conseille : départ de la Ville des glaciers, montée en admirant l'Aiguille des glaciers et son glacier attenant, le… Glacier des glaciers), je franchis la frontière et je rentre sur Albertville.

Le choc des administrations

À terre, je bondis sur mon téléphone pour clôturer mon plan de vol. Le fonctionnaire recherche mon immatriculation sur son ordinateur, ne la trouve pas, continue ses recherches et demande à sa collègue, la même qui a activé mon plan, si elle confirme l'activation. Finalement, il certifie que tout est clôturé, et je raccroche en ayant un vague sentiment d'incomplétude. Vingt minutes plus tard, je reçois un appel de la tour d'Aoste qui me dit que Milan a appelé et comme je n'ai pas contacté Marseille, les fonctionnaires italiens se demandent où je suis, d'autant plus que d'après eux, mon plan de vol n'est pas clôturé. J'infirme


Le charme d'un village alpin…


… et l'accueil chaleureux de ses habitants, qui parlent français.



Et bien remettre les gaz pour grimper la pente.



Le village de Chamois vu du haut des airs.

ces propos et les informe de mon appel au Bria de Lyon. Très poli et sympathique, il s'excuse. Je lui souhaite une bonne journée, je raccroche et je téléphone à Lyon pour les avertir. Le préposé, surpris et un peu excédé contre les Italiens – c'est un euphémisme – décide d'envoyer un message à Milan pour leur confirmer que tout est en règle. Je respire. La saga vient de s'achever.

Finalement, je me demande si je ne vais pas faire comme de nombreux pilotes de montagne qui ne s'embarrassent pas de traiter avec les administrations. « *Tu n'as qu'à faire comme les Anciens !* » m'a-t-on conseillé quand j'ai raconté mon histoire. Comme toujours, revient dans la discussion la nécessité de déposer un plan de vol à l'intérieur de l'espace Schengen et pour aller à vingt-cinq minutes de l'autre côté de la frontière. Que celles ou ceux qui ont insisté pour maintenir cette pratique – disons… moyenâgeuse – soient, en conséquence, attachés la semaine (pour éviter qu'ils ou elles créent de nouvelles réglementations absurdes !) au pilori en place publique de Chamois ! Ainsi, le village pourra s'enorgueillir d'une attraction aéronautique supplémentaire…

Pierre-Philippe REILLER,
photos de l'auteur

La genèse du terrain

Créé en 1967 grâce à l'action de Cesare Balbis et Corrado Gex, deux célèbres pilotes transalpins, le terrain de Chamois subit au cours des ans, quelques modifications sur son profil, sa pente, sa zone de parking pour finalement s'enorgueillir de la présence d'un petit chalet en bois. Fermé pendant quelques années, il a ouvert récemment une fois résolu les différents problèmes administratifs. En Italie, les terrains sont catégorisés en trois nomenclatures : les aérodromes, les « *aviosuperficie* » et les « *aviosuperficie occasionale* ». Cette dernière classification fut possible grâce à la loi Gex (en plus d'être pilote, il fut politicien et se bâtit pour l'aviation de montagne) de 1968. Elle regroupe les sites sur glacier et quelques terrains sans aucun équipement. La différence entre les catégories tient au niveau des exigences administratives (manche à air, service de pompiers, etc.).

Le terrain de Chamois appartient à la mairie du village, mais comme c'est une « *aviosuperficie* », le réglementation exige la présence d'un gérant qui assume la responsabilité de la piste. Luca Fini est le dernier en date. Pour information, il est aussi instructeur montagne à l'aéro-club du Dauphiné. Le site de l'aéro-club (www.aeroclubdudauphine.fr et plus précisément : acdmtn.org/chamois.html) contient diverses informations dont une vidéo sur le terrain. Luca doit contribuer financièrement de sa poche à l'entretien de la piste avec l'aide de la mairie qui fourni un tracteur pour la tonte de la pelouse et en hiver, une à deux fois par an, une dameuse. Donc, si vous venez atterrir dans ce petit coin de paradis, pensez à mettre une donation dans la fente qui se trouve sur le petit chalet (Luca réfléchit au type de message qu'il convient de mettre pour inciter les pilotes à contribuer).

Les relations avec certaines personnes du village ne sont pas excellentes et il vaut mieux éviter de survoler le petit bourg. Luca travaille d'arrache-pied pour convaincre l'ensemble de la population de l'intérêt touristique de la piste. La mairie le soutient dans son initiative. Les exigences pour les pilotes d'avions sont identiques à celles en France : une qualification montagne est obligatoire et non exigée pour les ULM !

Finalement pour plus d'information sur Chamois et voir la webcam du terrain, connectez vous sur le site de la commune : www.comune.chamois.ao.it. En bas à droite, cliquer sur *Altiporto* et ensuite *Webcam Altiporto*.