Une visite à la jeune dame



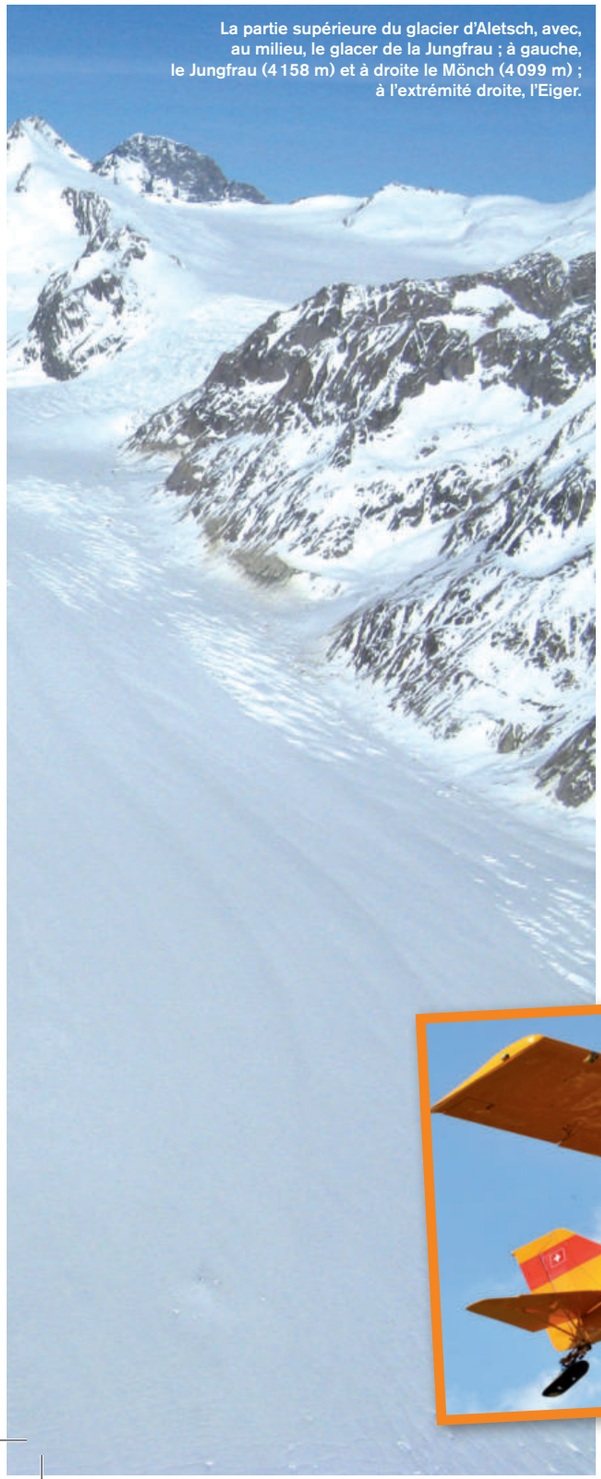
Est-ce que le monde ne vole pas à l'envers quand un parisien incite un savoyard à explorer les sommets mythiques des Alpes ?

Je me suis libéré des emprises de la terre,
Pour danser dans le ciel, sur des ailes argentées d'un grand brillant.
Je suis monté vers le soleil.

Mais qui est donc ce personnage surprenant qui s'avère être plus savoyard que le savoyard ? Georges Simon, a vécu son existence en s'appropriant les conseils de Sigmund Freud pour être un homme heureux, à savoir : réaliser tous ses rêves d'enfance. Il a fait, entre autres, de la plongée sous-marine, du ski, du patin à glace et expérimenté tout ce qui vole (parapente, hélicoptère, etc.). Les voyages furent une autre passion : il a visité cent-douze pays à travers le monde. Il avait aussi deux ambitions fondamentales : épouser un mannequin et devenir pilote de ligne. Le mariage vint rapidement, mais par contre il a dû attendre un peu pour la deuxième. A l'âge fort respectable de cinquante-deux ans, il a obtenu ses galons. Mais ses exploits aéronautiques incluent aussi deux saisons en tant que pilote lors du Paris-Dakar sur un Cessna 185. Il survolait la course à vingt mètres au-dessus du sol pour repérer les candidats. Il a fait également la course par deux fois à bord d'un Beech 200, mais beaucoup plus haut. Il garde de ces expériences un souvenir inoubliable, tant pour l'ambiance que pour la beauté des paysages. Son amour de l'aéronautique l'a convaincu d'accepter de hautes fonctions administratives à Air-Galilée. Bref, cet homme respire l'aviation et il ne manque jamais une occasion de prendre son envol. En vacances à Chamonix, il m'appela et me suggéra un programme ambitieux. Un vol au-dessus des Alpes françaises, le tour des Ecrins par Grenoble, Gap et Briançon et finalement la mère de tous les triptyques aéronautiques alpins : la Jungfrau, le Cervin et le Mont-Blanc. J'allais pouvoir finalement écrire dans les cieux cette saga aéronautique dont je rêvais secrètement et que j'avais toujours différée en trouvant des excuses ridicules.



L'auteur avant d'embarquer dans le Piper PA-28 de l'Aéro-club d'Albertville.


La partie supérieure du glacier d'Aletsch, avec, au milieu, le glacer de la Jungfrau ; à gauche, le Jungfrau (4 158 m) et à droite le Mönch (4 099 m) ; à l'extrémité droite, l'Eiger.

Météo suisse

Surpris par les turbulences que je n'attendais pas dans l'Oberland car les cartes annonçaient un vent d'ouest de 5 à 10 nœuds à 10 000 pieds, je téléphonais au retour à un professionnel de la navigation et du pilotage en montagne.
Blaise, instructeur montagne suisse et néanmoins ami, a posé ses skis de nombreuses fois sur les glaciers de la région. Après avoir écouté attentivement ma question sur l'aérologie, il avança quelques hypothèses : « *L'Oberland est une zone de confluence. Les pilotes doivent affronter des turbulences d'origine thermodynamiques. La Jungfrau et le Mönsch dominent les sommets environnants et créent des particularités aérologiques et géographiques. Ils affrontent des vents forts qui créent des remous dans les vallées glacières. Dans un régime sud, les zéphirs remontent l'Aletschorn pour venir créer ascendances et descendances. Pour fréquenter ces massifs, il faut utiliser son bon sens car M. de La Palice aurait dit : "si ça descend dans un endroit, cela va remonter dans un autre". Il s'agit de trouver la crête ou la face qui permettra une remontée* ».
Pour celles et ceux qui souhaitent vibrer aux rythmes des atterrissages et décollages dans un site majestueux face à des sommets et des glaciers mythiques, vous pouvez contacter Blaise au (+41) 22 752 43 41 ou par mail (bl.morand@bluewin.ch). Il connaît les Alpes de Nice à Maribor (voir Aviasport 653 et 657) et répondra à toutes vos questions techniques, météorologiques, aérologiques et géographiques. Il vous attend dans son Maule.



Le célèbre Maule de Blaise Morand.



L'itinéraire du vol raconté dans cet article, au milieu des montagnes.

Et j'ai rejoint les cascades chaotiques de nuages tranchés de lumière, Et là, j'ai vécu des moments dont vous n'avez jamais rêvé, Voler, Planer, Balancer si haut dans le silence solaire.

Mon enthousiasme fut rapidement tempéré par un problème logistique. Total, dans sa grande bienveillance, a installé une pompe automatique toute neuve sur l'aérodrome d'Albertville (LFKA), mais elle est souvent en panne. L'essence est distribuée non seulement par le tuyau prévu à cet effet, mais aussi par divers orifices dans le corps de la pompe. Rendez nous notre vieille pompe ! Il faut donc aller faire les pleins à l'aérodrome de Chambéry–Challes-les-Eaux (LFLE) qui se trouve à l'opposé de l'Oberland Bernois, première étape de notre voyage.

Une fois le PA-28 rempli avec 4 heures d'autonomie, le plan de vol activé avec le BRIA de Lyon, je m'annonce sur le 118.4, l'avion s'aligne sur la 32 (toujours intitulé 33 sur la carte VAC, mais corrigé par un Notam). Après le décollage, il faut faire attention car de nombreux avions viennent et partent de l'aéroport de Chambéry–Aix-les-Bains (LFLB) et dialoguent avec le contrôle sur le 123.70. Georges et moi scrutons attentivement les alentours pour éviter une collision en plein air. Après avoir laissé le massif de la Chartreuse derrière nous (non sans une pensée pour ces moines qui nous préparent leur élixir de jouvence), nous longeons tout d'abord les Bauges. Au sud de l'avion, défile le massif de Belledonne et ensuite celui du Grand-Arc qui domine l'aérodrome d'Albertville. Peu de temps après, nous rentrons dans le Beaufortain qui se trouve en vis-à-vis du massif des Aravis et qui nous amène au massif du Mont-Blanc. Droit devant nous, le col de Balme, point d'entrée en Suisse. Je quitte le 130.00 (fréquence montagne) pour passer sur le 118.27, la fréquence de la tour de Sion. A 10 000 pieds, je tourne une seule fois ma langue dans ma bouche et je me lance : « *Sion, bonjour, PA 28, F-GFGX, à 10 000 pieds au-dessus du col de Balme, en provenance de Challes-les-Eaux pour un retour sur Albertville via l'Oberland, le Cervin et le Mont-Blanc* ». Poliment, le contrôleur me demande : « *Vous désirez rentrer dans mon espace aérien ?* ». Honteux de cet oubli alors que j'avais pourtant travaillé ma phraséo avec « *VFR Voice* », l'excellente méthode de deux contrôleurs suisses, j'approuve. Il va falloir que je tourne plus d'une fois ma

Les cartes suisses

La carte de navigation aérienne OACI suisse au 1/500 000e est publiée par l'office fédéral de topographie, Swisstopo (voir l'extrait reproduit avec l'aimable autorisation de l'office fédéral). Ce document couvre tout le pays et les régions frontalières de la France, de l'Italie, de l'Allemagne et de l'Autriche. Elle inclut des informations très utiles sur les espaces aériens (classe, hauteur, etc.) couverts par le document.

Pour les amateurs de montagne, l'office publie aussi des cartes au 1/50 000e des régions survolées (Jungfrau, Matterhorn/Mischabel, Arolla). D'une taille raisonnable, ces dernières peuvent se déplier facilement dans le cockpit et vous aideront à reconnaître les montagnes et vallées. Ces cartes, minutieusement préparées (couleurs, précision des détails, etc.), constituent un excellent moyen de navigation dans les reliefs. Bref, tous ces documents sont aussi précis qu'une œuvre d'horlogerie suisse.

Le site www.swisstopo.ch vous donnera toutes les informations nécessaires. Le personnel fort charmant pourra répondre à toutes vos questions par téléphone ou courriel.



L'Aletsch en bas, et l'Aletschhorn (4 195 m).



Partie ouest du glacier d'Aletsch, avec le col de Lötschntall et à gauche les pentes de l'Aletschhorn, et au fond à droite le glacier de l'Abenefluh, connu des pilotes de glaciers suisses.



La face nord de l'Aletschhorn, qui domine la partie sommitale du glacier éponyme.



Le Wannerhorn (3 707 m) à l'est et au milieu du plus long glacier d'Europe.

langue. J'affiche, tel que demandé, le 6002 et je poursuis mon vol à 10 000 pieds.
Au-dessus de Martigny, avec devant nous la vallée du Rhône, nous apercevons le lac Léman sur la gauche et je parle à Georges du célèbre vin Fendant produit sur les coteaux environnants. Je demande une autorisation pour 11 500 pieds et finalement 12 500 pieds. Le contrôleur fort aimable accède à mes exigences, mais m'avertit qu'au-dessus c'est le domaine de Genève sur le 126.35 et plus tard Zurich sur le 124.70. Je peux maintenant me concentrer sur la navigation et éviter de me tromper de vallée.

Suspendu, j'ai pourchassé
le vent hurlant,
Et lancé mon vaisseau au travers
de fabuleuses cavernes,
Pleines d'un air infini.

Il faut que je vous avoue que je connais déjà l'Oberland, non pas des cieux, mais pour avoir fréquenté ses glaciers. Quelques années auparavant, des copains et moi avions décidés de nous retrouver à Hollandia-Hutte. Jacques et Anne qui venaient de Besançon passèrent par Interlaken et profitèrent du train et de l'ascenseur qui monte à la Jungfrau. Une descente à ski les amena à leur destination. D'Albertville, le chemin le plus direct passe par Chamonix, Martigny pour arriver au village de Blatten. Cette route comporte cependant un léger défi : il faut affronter 8 heures de montée à ski sur le glacier de Langgletscher pour arriver au col Lötschentall (Lötschenlücke en allemand). Un vrai tourment de légionnaire. On voit la cabane (c'est comme cela que les suisses appellent les refuges de montagne) du départ et elle ne grossit jamais. Une fois au col, le spectacle récompense le forçat qui vient de réussir son stage commando. Des glaciers à perte de vue, des 4 000 qui foisonnent sous un ciel d'une pureté totale et dans un décor éblouissant.
Pour me récompenser de cet effort à la Guilllaumet, un avion de l'armée suisse vint juste à ce moment faire un looping au-dessus du refuge, probablement pour charmer les jolies et accueillantes gardiennes. Les pilotes se mettent aussi sur le dos pour entamer leur descente vers Sion et diminuer les G. J'avais remarqué que les Suisses effectuaient leur entraînement militaire car en remontant la vallée du Rhône, j'aperçu les F-18 qui atterrissaient (les aérodromes militaires ne sont pas consignés sur la carte suisse) et rejoignaient leur caverne de l'autre côté de la route. Spectacle pittoresque surtout quand on connaît l'étroitesse de la vallée du Rhône à cet endroit.
La topographie et la géographie du lieu s'étaient imprimées durablement dans mon cerveau. Le travail de la mémoire dans la douleur avait porté ses fruits car je conserve toujours ces stigmates.



La face nord de l'Eiger, le Mönsch, et à droite, la Jungfrau.

Haut, plus haut, au long
d'un délire de bleu brûlant,
J'ai survolé les sommets
balayés de vent,
Dans une sérénité que nul
aigle, nulle alouette,
n'a jamais vécu.

C'est donc ce col que je recherche avec attention. Pour m'aider dans cette noble



Les séracs de l'Ewigsheefäld, et à l'arrière-plan, le Finsteraarhorn.



Le Bietschhorn (3 934 m).


Le massif des Mischabel, séparant la vallée de Zermatt et celle de Saas-Fee.


Le massif du Mont-Rose, avec la pointe Dufour (4 634 m, le deuxième plus haut sommet des Alpes), et à droite le Liskamm (4 479 m) et ses terribles pentes nord.


Le massif du Mont-Rose au-dessus de Zermatt.

tâche, j'affiche la fréquence de VOR de Montana (115.85), le 060° à l'OBS et je compte les vallées. « *F-GFGX où vous trouvez vous ?* ». Question piège du contrôleur. « *Au-dessus de Blatten et à côté du Breithorn* [attention car il y en a un autre de l'autre côté de la vallée] », « *D'accord, car je ne vous voyais plus sur mon radar* ». J'ai réussi le test, mais cet exploit est vite terni par un souvenir atroce. Lors de ma marche commando j'avais laissé ma voiture au village de Blatten et au retour, je reçus un petit cadeau sur mon pare brise. A cette occasion, j'ai appris qu'en Suisse, on peut payer ses amendes à la poste.

Hollandia-Hutte est toujours là et nous passons le col (aisément, contrairement à la première fois). Puis, ô surprise, les Dieux de l'Oberland ont décidé de me rendre la vie difficile. Les turbulences commencent, alors que le reste du voyage fut d'un calme justement olympien (je devais être sous la protection des dieux grecs dans ce cas). A des moments, je perdais 1 000 pieds/minutes, à d'autre, je grimpais à 800 pieds et j'ai par la même occasion emplafonné l'espace de Zurich sans pour autant mettre en danger les vols IFR. Je m'empresse de redescendre car je ne souhaite pas courroucer une fois de plus les zélés fonctionnaires helvétiques (j'ai déjà assez donné financièrement!). Donc on a joué au *roller-coaster* et pendant ce temps, Georges, imperturbable, filmait et criait le nom des montagnes et des cabanes que je lui transmettais avec difficulté tant les noms sont difficiles à prononcer. Tenez, entraînez-vous : « *Grosser Aletschgtentscher* ou *Walliser Fiescherhörner* ». Une vraie ambiance de foire du Trône dans ce PA-28 !

Avant de quitter ce lieu enchanté, il convient de franchir le col Jungfraujoch pour aller admirer la terrible face nord de l'Eiger et ses 1 600 mètres de dénivelé. Vous verrez, par la même occasion, l'alignement des trois montagnes, l'Eiger, le Mönsch et la Jungfrau.

Ensuite, cap au 210, je franchis la vallée du Rhône au-dessus de Raron. Devant nous, deux vallées, séparées par le massif des Mischabel, s'éloignent vers Sass-Fee (on se croirait pratiquement au Nouveau-Mexique) et Zermatt séparées par le massif des Mischabel. A ce moment là, Sion nous transfère avec Genève-info sur le 126.35. Je m'exécute, Genève confirme mon trajet et me demande de les rappeler au passage frontière.

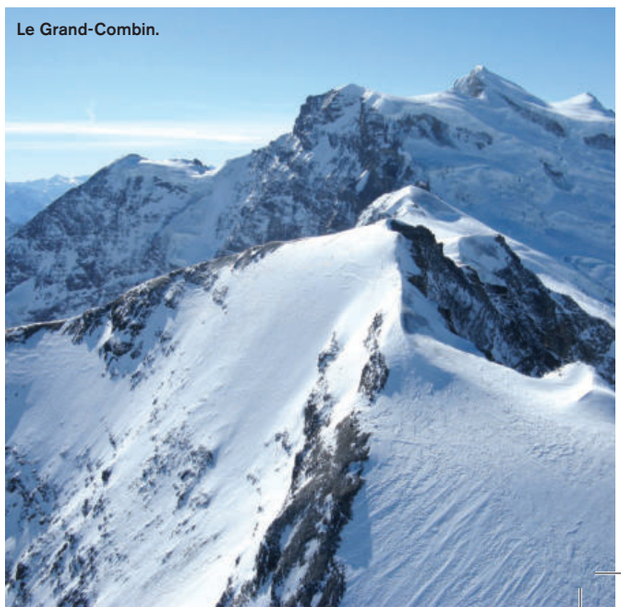
Puis, alors que mon esprit
silencieux s'élevait,
Au travers du sanctuaire
inviolé de l'Espace
J'ai sorti une main et caressé
le visage de Dieu.

Je prends la vallée de droite et à nouveau, nous sommes entourés par des sommets prestigieux aux noms plus abordables, le Weissorn, le Rimpfischhorn, la Dent-Blanche. En dessous de nous Zermatt et droit devant, le Breithorn (un cousin des précédents), le Mont-Rose (Monte Rosa en italien) et bien sûr le Cervin à ne pas confondre avec la Dent d'Herens qui se trouve à

La Jungfrau

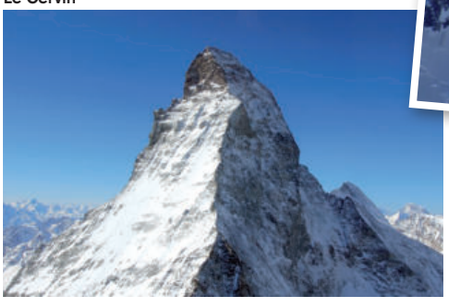
Pour les amoureux de la montagne qui n'ont pas encore eu la chance de survoler l'Oberland bernois en avion, il est possible d'en retirer la substantifique moelle en vous rendant tout d'abord à Interlaken puis soit à Lauterbrunnen ou à Grindelwald en voiture. Pour environ 130 euros (aller-retour), vous montez tout d'abord au col de la Petite Scheidegg (2 061 m).

Un train à crémaillère commence alors son voyage vers le pays des merveilles. Ainsi débute un parcours époustouflant qui emmène le voyageur jusqu'à la station de la Jungfraujoch à 3 453 m (appelée toit de l'Europe). La construction de la voie commença en 1896 et se termina en 1912. Bel exploit technique et humain pour l'époque. La voie ferrée traverse des tunnels creusés dans les parois de l'Eiger et de Mönch. Deux gares intermédiaires à 2 864 m et 3 158 m permettent aux passagers de descendre et d'admirer le paysage. Le souffle non seulement coupé par l'altitude, les touristes auront du mal à inspirer tant la vue est spectaculaire. Depuis le col, un ascenseur conduit au sommet du Sphinx, un pic de 3 571 m qui se trouve entre la Jungfrau et le Mönch. Une fois au sommet, de la plate-forme d'observation, la vue sur les glaciers de l'Oberland finira de bloquer votre respiration et vous laissera en état d'hypoxie devant cette perspective. Cette vision vous convaincra définitivement de prendre un avion et d'envisager un périple vers ces sommets mythiques.


Le Grand-Combin.



Le Cervin





Le Mont-Blanc

quelques encablures. Quelques turbulences nous accueillent.

Je passe le col Furggjoch pour survoler Breuil Cervina où apparemment d'après un ami suisse, les filles sont plus jolies ! Je regarde avec attention les sommets (Dufourspitze, Castor et Pollux, les deux jumeaux de la mythologie grecque qui sont considérés comme des sauveurs dans des situations désespérées et les protecteurs des marins et j'espère par extension des aviateurs !) que je n'ai toujours pas gravis. L'arc alpin s'étend des deux côtés de l'avion à l'infini et invite le voyageur à découvrir ses beautés. Une fois le Cervin enroulé, cap à l'est pour aller frôler le Grand-Combin, survoler le col du Grand-Saint-Bernard et son abbaye (pour un moment spirituel) et finalement arriver sur le glacier du Trient où Georges peut admirer les traces d'atterrissage qu'il a laissées hier. Je contacte Genève-info qui souhaite me garder avec eux jusqu'à Albertville. Je doute de pouvoir leur parler une fois dans les vallées glacières et surtout en approche vers Albertville. De plus, je préférerais veiller le 130.00, pour éviter des abordages en plein vol dans un massif qui connaît une fréquentation aérienne assidue et importante. Je les avertis des deux difficultés que je risque de rencontrer et le contrôleur me libère et me suggère 130.00. Satisfait, les oreilles attentives, je peux entamer la troisième visite de la journée.

Nous commençons le grand tour des glaciers du Massif. Tout d'abord, le bassin d'Argentières. Au fond, le Mont-Dolent, qui culmine à 3823 m, est à la frontière de la France, la Suisse et l'Italie. Une montagne qui résume le périple accompli. Puis nous rentrons dans la mer de glace et allons admirer les glaciers et les sommets éponymes de Talèfre et Leschaux. Le glacier du Géant s'ouvre devant nous et après avoir passé le col du Midi (tout à côté de l'Aiguille), en réduisant le moteur pour ne pas incommoder les montagnards, nous arrivons au-dessus glacier des Bossons (qui au début de siècle dernier arrivait jusqu'à Chamonix !) et finalement un peu plus loin Tré la Tête. Le Mont-Blanc, dans toute sa majesté, domine ce panorama. Nous autres, hommes et femmes des vallées et montagnes de la Savoie considérons ce sommet comme un demi-dieu et le vénérons comme il le mérite.

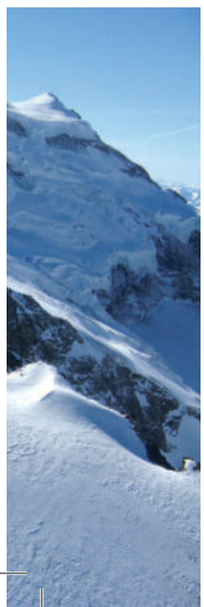
Du haut de ses 4807 m ou 4810 m (mais cela change tout le temps), il est visible de très loin et constitue un point de repère pratique. 2 heures 44 plus tard, j'atterris à Albertville et je n'oublie pas de clore mon plan de vol, mais il faut dire que depuis la dernière fois où j'avais oublié de téléphoner au BRIA (ils ont eu la gentillesse de téléphoner aux usagers de la plate-forme qui m'ont averti), je suis passé au XXIe siècle et je possède un portable que je peux programmer pour me rappeler de m'astreindre à mes obligations légales.

Maintenant que j'ai défloré cet itinéraire des cieux, il va falloir que je consacre une partie de mon énergie à venir caresser délicatement le visage de cette gente dame et surveiller avec un peu de jalousie les nobles sommets qui la courtisent.

Pierre-Philippe REILLER, photo auteur,
Aldo Di Bernardo, Bernard Grange,
Jacques Fumex, Craig Johnston Michèle
Lucas et Swisstopo

Ce superbe poème fut écrit par John Gillespie Magee, Jr, le 3 septembre 1941

Merci à Swiss Topo pour l'autorisation de publication de la carte Suisse.





Le glacier du Grand-Combin.

High Flight

Oh! I have slipped the surly bonds of Earth
And danced the skies on laughter-silvered wings;
Sunward I've climbed, and joined the tumbling mirth
Of sun-split clouds, – and done a hundred things
You have not dreamed of – wheeled and soared and swung
High in the sunlit silence. Hov'ring there,
I've chased the shouting wind along, and flung
My eager craft through footless halls of air. . .
Up, up the long, delirious burning blue
I've topped the wind-swept heights with easy grace
Where never lark, or ever eagle flew –
And, while with silent, lifting mind I've trod
The high untrespassed sanctity of space,
Put out my hand, and touched the face of God.

John Gillespie Magee, Jr.