Valloire

Un patrimoine aéronautique



En finale

L'histoire commença le 23 décembre de l'an de Grâce 1969 quand la préfecture de la Savoie autorisa l'exploitation de l'avisurface au lieu-dit Bonnenuit numérotée LF7332 dans la liste nationale, pendant la seule période d'enneigement. Le 21 juillet 1970, l'arrêté préfectoral précité fut abrogé et remplacé par un autre qui autorisait le décollage et l'atterrissage des avions en toutes saisons.

Le grand Timonier

Entre en scène Pierre Blin dit « *Bidouille* », personnage haut en couleur et amateur passionné d'aviation. Son surnom vient du fait que lorsqu'il revenait d'un vol en planeur, il disait souvent : « *Je n'ai pas fait grand-chose, j'ai bidouillé* ». Il découvrit Valloire après la guerre lors de vacances en colonie dans des camps de jeunesse, et tomba rapidement amoureux de la région. Bien plus tard, lorsqu'il fut pilote professionnel et instructeur avion et planeur à Saint-Cyr-l'Ecole, il voulut absolument créer un terrain d'aviation en ce site magique. Avec Aimé Pillieux, son complice et grand aviateur devant l'Eternel, ils partirent à la recherche de l'endroit idéal. Ils prospectèrent divers sites en survolant la vallée du col du Télégraphe au col du Galibier. Quand ils découvraient un emplacement qui semblait adéquat, ils l'étudiaient attentivement des airs et venaient parfois se poser, plus souvent en hiver, car en été les herbes peuvent cacher des pierres, ces grandes dévoreuses de train d'atterrissage. Une ligne à haute tension et des turbulences éliminèrent le site de Plan Lachat (entre la piste actuelle et le col du Galibier). Celui du Crêt du Quart au-dessus du village de Valloire aurait nécessité de gros travaux d'infrastructure et la construction d'une route. Le plus prometteur fut le site des Granges : une piste avec dégagement possible et un atterrissage dans les deux sens. Un plan avait été dessiné et les travaux étaient prêts à commencer. Seul ombre au tableau : la maîtrise foncière fut refusée car les propriétaires s'opposèrent à la vente de leurs parcelles.

Il fut finalement décidé d'opter pour Bonnenuit car la route qui monte au col passe juste à côté. Les secours peuvent se rendre sur l'altisurface très rapidement et, atout non négligeable, un restaurant refuge se trouvait à proximité. Seule ombre dans le paysage, des câbles pouvaient créer une difficulté ou un danger pour des pilotes non avertis ou en cas d'oubli. Si Mao-Zedong avait connu Bidouille, il aurait pu le citer en exemple dans ses écrits, car si Yugong déplaça les mon-



Bidouille aux commandes de son Piper en 1971

Un peu de théorie météorologique

Même si Valloire n'entre pas dans la catégorie des pistes difficiles d'accès, elle figure tout de même au Panthéon des altisurfaces. A ce titre, il vaut mieux l'aborder avec modestie et prudence, d'autant qu'elle se situe à 5600 pieds d'altitude et mesure 350 m avec une pente de 8,5 %.

Est-il besoin de le rappeler, mais hormis en tout début d'approche, la remise de gaz est impossible, sous peine d'une sanction plus lourde que celle occasionnée par une rencontre avec le talus en bout de terrain... « *Un jour à la Toussuire, en discutant avec Marcel Collot, je l'interrogeais sur la notion d'approche interrompue en parlant de remise de gaz. Mal m'en a pris... "il n'y pas de remise de gaz en montagne !" a-t-il hurlé. J'ai pris acte* » se souvient Jean-Pierre Contal. Précision supplémentaire, des promoteurs immobiliers ont fait creuser une tranchée juste avant les plots qui délimitent le début de la piste. Avant de s'aventurer en ces terres valloiraines, mieux vaut prendre sa cotisation à l'AFPM (afpm.org) et bénéficier ainsi des cartes altisurfaces qu'ils éditent. Un instructeur est un passage obligé, car la grande difficulté réside dans le régime des vents et la précision d'atterrissage.

En très courte finale, au lieu-dit Les Etroits, le resserrement de la vallée crée un effet venturi qui peut avoir des conséquences inattendues suivant le vent dominant.

Le pilote sera confronté à deux types de vent : nord ou sud. Les autres régimes engendrent de légers effets de fœhn qui ne pénalisent pas les approches. En hiver, en période anticyclonique, ces conditions n'existent pratiquement pas car le soleil est bas sur l'horizon et la réfection sur la neige (l'albédo du sol) qui renvoie la lumière ne favorise pas le déclenchement des brises provoqué en été plus ou moins fortement suivant le réchauffement de l'atmosphère. Le vent réellement dangereux provient du sud et souffle en rafale. Par définition, la masse d'air méridional est relativement instable de par sa température et son degré d'humidité. Par effet orographique, le zéphyr, influencé par le col du Lautaret (orientation est-ouest), passe par le col de la Ponsonnière (sud-est de Valloire) et non pas par le Galibier qui se trouve au Sud. Quand il dévale la vallée, le vent rebondit sur le relief avoisinant et situé à gauche de la finale pour prendre parfois une orientation arrière avec l'existence de rouleaux à axe vertical. Ce phénomène est visible en hiver quand la neige est poudreuse. On a donc un mélange qui comprend une composante ¾ avant gauche, une composante arrière et une verticale. Ce brassage cocotte-minute peut avoir des effets désastreux et prolonger un effet de sol qui dure, qui dure et qui dure, augmentant par la même occasion la transpiration du pilote.

Le vent du nord, laminaire, est beaucoup moins traitre car la manche à air annonce clairement sa force et son orientation. Il faut par contre éviter de se poser avec plus de 15 nœuds de vent, voire beaucoup moins pour un pilote moins expérimenté car dans ce cas aussi, les arrondis n'en finissent pas.

Valloire permet d'améliorer ses qualités de pilote. Pour y voir un atterrissage et méditer sur ce qui vous attend, recherchez Valloire atterrissage sur *Youtube*.

Jean-Pierre Contal en circuit court à Valloire



La frontière aéronautique


Aimé Pilleux devant un *Mousquetaire*

Il fut un temps pas si ancien où tout était possible en aviation. Giraud atterrissait au sommet du Mont-Blanc ou du Mont-Aiguille. Mais d'autres pilotes tout autant méritants et moins médiatisés survolaient les montagnes pour explorer et baptiser de nouvelles pistes. Jean Canina, Aimé Pillieux, Janvoine (surnommé Caribou), *Bidouille* (plus rarement), et Giraud se retrouvaient sur une altisurface et sortaient de leur carlingue, pain, tomme, saucisson et festoyaient gaiement...

« *Puis l'un de nous évoquait une prairie qu'il avait repérée et se demandait si un atterrissage ne pourrait pas être tenté. Joignant le geste à la parole, il partait avec son avion. Quand il revenait un peu plus tard et disait : "j'ai bien regardé, mais je ne pense pas que ça passe", un deuxième allait tenter sa chance et confirmait à son retour les impressions du premier. Un troisième s'envolait et annonçait qu'il s'était posé* » évoque Aimé avec nostalgie. Je soupçonne qu'ils célébraient l'exploit et continuaient à repousser les frontières en imaginant d'autres conquêtes possibles. Une telle émulation pourrait amener de nombreux pilotes vers l'accident, mais cette élite aéronautique savait garder la tête froide et connaissait les règles du jeu. « *La montagne est un milieu particulièrement hostile. Il faut toujours considérer chaque atterrissage comme le premier que l'on effectue. Rien n'est jamais acquis, même pour des pilotes avec une très grande expérience* », insiste Aimé.

tagnes avec une pelle et une pioche, le Timonier valloirin d'adoption mouilla lui aussi sa chemise. Il travailla aux remontées mécaniques de la région pour demeurer sur place et superviser les travaux de terrassement. Il sut s'intégrer dans les masses paysannes locales et s'adapter aux us et coutumes du terroir en fréquentant régulièrement, avec les gens du cru, les estaminets de la commune. Tout en étant Parisien d'origine, il gagna le cœur des habitants du village et de leurs édiles. Il a pu ainsi promouvoir l'aviation dans la contrée et démontrer tous les avantages que la création d'un terrain pourrait procurer aux commerçants locaux.

Saute-mouton

Plutôt que d'employer des outils rudimentaires, *Bidouille* opta pour le bulldozer qui transforma le pré choisi en une piste de 280 m. Plus prosaïquement, la mairie de Valloire lança un appel d'offres. En collaboration avec Marcel Collot du SFA (Service de la formation aéronautique) à Challes-les-Eaux, ils mirent la plate-forme aux normes. *Bidouille* surveillait de près les terrassements et Marcel Collot venait inspecter les travaux avant de finalement délivrer l'autorisation administrative. La surface fut utilisée en hiver la première année, car la neige permettait de gommer les imperfections, et l'été suivant elle atteint son plein potentiel. Une nouvelle altisurface venait de naitre. Son parrain, Bidouille, n'était pas venu les mains vides et avait convoyé son Piper PA-18-95 *Super-Cub* (F-BOUI) qu'il utilisa pour l'école et les baptêmes. Au cours d'un violent orage, une nuit, le bel oiseau qui n'avait pas encore de nid s'envola de ses propres ailes et atterrit dans La Valloirette, le torrent en contre-bas. Il ne faut jamais oublier que les conditions climatiques dans les Alpes peuvent atteindre leur paroxysme dans des vallées assez étroites qui créent des effets Venturi. Un peu avant l'ouverture officielle de la piste par l'Administration de tutelle, l'Aéro-club de Valloire vit le jour. Ses statuts furent enregistrés à la Sous-Préfecture de Saint-Jean-de-Maurienne le 7 juin 1969. La commune de Valloire enrichit ainsi le patrimoine aéronautique français de plusieurs naissances (un terrain et un club) en quelques mois.

Du fait d'une butte au seuil de piste, le nouveau-né ne se laissa pas facilement apprivoiser. « *En finale, on prenait le pied de la butte comme point d'aboutissement et on majorait notre vitesse. Puis on cabrait pour sauter l'obstacle et on se posait sans problème car la manœuvre nous avait fait perdre notre excédent de vitesse* » raconte Aimé Pillieux avec malice. D'autres pilotes moins habiles choisissaient un point d'aboutissement plus éloigné et en conséquence et percutaient éventuellement le talus en fin de piste. « *Un jour alors que j'étais allé à l'Alpe-d'Huez avec Bidouille, j'ai rencontré Henri Giraud* » raconte Cyrille Rol, ancien maire de Valloire. « *Je le connaissais assez bien et il me proposa un tour d'avion. Nous avons survolé le massif des Écrins, nous sommes passés dans des endroits magnifiques et très étroits. Au retour, je lui dis que je ne savais pas comment le remercier et il me répondit : tu me remercieras en enlevant la bosse à l'entrée de piste de Bonnenuit !* ». Elle fut rasée dans les années 1980.



Le Piper à Valloire en 1974

Des hommes...

Au début des années 1970, sous l'impulsion de Jean-Baptiste Magnin, la commune de Valloire construisit le hangar actuel qui put dorénavant tenir les machines à l'abri des violents caprices de la nature. L'école se développa, mais hélas, pas au bénéfice des habitants de la commune, mais plutôt des Parisiens qui avaient été convaincus de venir s'entraîner par Pierre Blin. Pourquoi une telle désaffection de la part des Valloirins qui avaient accueilli chaleureusement la nouvelle plateforme en leurs terres ? Ce désintéressement perdure jusqu'à ce jour... Pourtant, Cyrille Rol soutenait activement l'activité et s'impliquait dans les travaux. Comme il avait besoin d'une surface plane pour le concours international de viabilité hivernale qui se tenait à Valloire, il fit enrober la piste par la DDE.

Malheureusement, *Bidouille* rencontra en 1997 un revers de plus, et de trop, après tant d'efforts aéronautiques. « *Alors qu'il venait d'atterrir, il se dirigeait vers le hangar quand une voiture vint tourner devant lui. Il tenta de l'éviter, mais il la percuta. Le Rallye F-BPHA, un petit bijou motorisé en 180 ch, fut fort endommagé. Bidouille venait juste de récupérer son certificat médical. Cet accident le troubla profondément* » explique avec nostalgie Aimé Pillieux. Le Grand Timonier arrêta de voler, et mourut l'année suivante.



Jean Fernique démarre le POIH.





Le POIH décolle

Durant son séjour à Valloire, Pierre Blin avait su fédérer d'autres passionnés autour de son projet. Des instructeurs suivirent le sillage tracé par Bidouille. Le premier, André Chartier, était salarié au Cercle aéronautique du SGAC (Secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale) basé à Saint-Cyr-l'École. Ancien militaire de carrière, navigateur sur *Noratlas*, il passa rapidement sa qualification montagne et vint enseigner à Valloire pendant les vacances d'été. « *André était un bon sportif, et un excellent instructeur. Il racontait parfois des plaisanteries pour détendre ses élèves. Ou alors, il parlait des aigles, des chamois, des marmottes en observateur privilégié qu'il était... ou des filles* », s'amuse encore Jean-Pierre Contal, un ancien président de l'aéro-club. Il était connu pour aimer le défi et par là même, prendre des risques. Cette faiblesse causa sa perte. Il œuvra pour faire découvrir le terrain. Pourtant l'altisurface connut une activité en dents de scie. Les caprices de la météo (vents et perturbations) compliquent la tâche des pilotes et n'autorisent pas des vols quotidiens. En hiver, l'enthousiasme des aviateurs diminue et la surface reçoit peu de visiteurs, à part les ULM pendulaires dont le nombre augmentera au cours des ans.

En 1982, André Chartier convainquit le conseil d'administration du SGAC de lui prêter un avion pendant une semaine. En juillet, lui et son élève Bernard Monnier, électronicien à la DGAC, grimpèrent à bord du PA-18-95 *Super-Cub* F-BOMP pour un voyage initiatique vers Valloire. Après un entraînement intensif, André appela la DGAC pour obtenir un testeur. Le fonctionnaire fort surpris lui répondit : « *Il y a donc de l'activité à Valloire ?*



Les forces spéciales s'entraînent à Valloire

Nous pensions fermer le terrain ». Ce pèlerinage relança ainsi l'activité de l'altisurface.

Pendant l'été 1983, André Chartier forma successivement Jacques Guillem et Jean-Pierre Contal, contrôleurs aériens de la DGAC, puis Jean Fernique, instructeur bénévole à l'Aéro-club de Courbevoie basé à Saint Cyr. La « *Saint-Cyr Connection* » qui prenait forme permettra à de nombreux membres des aéroclubs parisiens de découvrir la montagne. Plus placide que Dédé Chartier, Jean Fernique n'en était pas moins déterminé. Il était d'ailleurs devenu instructeur un peu par obligation. « *Parce qu'il avait endommagé un avion lors d'un atterrissage de précaution dans un champ, il s'était senti redevable envers le club. Il avait alors décidé de passer sa qualification instructeur pour former bénévolement des élèves* », raconte Bernard Monnier.

...et des avions

Durant l'époque Bidouille, au gré des acquisitions et ventes, plusieurs appareils furent utilisés à Valloire. Un Stampe (F-BGGE) et deux Piper, le F-BOUI (dont nous avons déjà parlé) et le F-BOUU furent achetés durant l'année 1969. En 1972, un *Mousquetaire* (F-BKSB) fit son apparition. Puis en 1977, un autre Piper (F-BOUE) du SGAC devint propriété de l'aéro-club, qui avait acheté en 1975 le MS-893 *Rallye* F-BPHA qui fut utilisé pour l'école et les baptêmes. Cette dernière activité connaissait un grand succès lors de fêtes organisées par le club. Durant l'époque Fernique, l'altisurface s'enrichit de deux DR-220 et d'un Jodel 119 que Jean a amené de Courbevoie. Gilbert Bousquet, le chef-pilote de l'Aéro-club Pierre Trébod de Saint-Cyr, a convoyé quant à lui un *Mousquetaire* (F-BOPH). Ces appareils venaient sillonner les cieux de Savoie et des départements limitrophes.

L'activité connut un premier coup dur en 1990 quand André Chartier et Etienne Souille s'écrasèrent avec un DR-220 de Courbevoie au col de Valbuche (cf. encadré). L'aéro-club de Valloire survécut principalement grâce à la présence des Parisiens et d'autres pilotes de France qui, tout en venant en vacances dans la région, apprenaient à maîtriser les techniques du vol en montagne. D'ailleurs, en 1993, l'aéro-club de Valloire ne comptait que deux adhérents. Le conseil d'administration décida alors que les pilotes exerçant une activité aéronautique sur l'altisurface de Bonnenuit devaient adhérer à l'aéro-club de Valloire. La cotisation annuelle pour 1994 fut fixée à 100 F. Ainsi, avec l'augmentation des membres, l'aéro-club devint plus crédible aux yeux de la mairie.

En avril 1995, Robert Vuillermet, alors président, décida d'acheter un *Mousquetaire* (F-BJQZ) pour la somme de 400 000 F (skis compris). Il avait de grandioses projets pour cet avion et espérait faire, non seulement de l'instruction et des baptêmes, mais aussi des vols commerciaux dans le cadre d'une structure non encore définie. Il souhaitait attirer des Vallorins vers cette activité. La mairie prêta la somme de 100 000 francs sans intérêts sur 10 ans, confirmant ainsi une fois de plus son soutien au club. Ce projet se heurta à plusieurs difficultés. Le manque d'intérêt de la population locale et des pilotes extérieurs mit un terme définitif au projet. Le club vendit la machine trois ans plus tard, sans toutefois perdre de l'argent.

En 2003, l'aéro-club de Courbevoie ne désirant plus avoir à charge le D-119 F-POIH, Philippe Blanc, Gilbert Bousquet, Michel Dujardin, Thierry Fehr, Jean Fernique, Paul Haye, Henri Hertel, Jean-Michel Lallé et Aimé Pillieux fondèrent l'association des Ailes du Galibier et achetèrent la machine. Aimé Pilieux s'occupait de la mécanique et les membres volaient à partir de l'altisurface tout en continuant à s'investir avec le club et à proposer de l'école sur la machine. Jean Fernique suggéra qu'on la baptise *Le Bidouille*.

Depuis la disparition de Chartier, Jean avait remué ciel et terre pour continuer l'activité à Valloire. Mais il décéda en 2004. Le flambeau fut repris par Philippe Blanc jusqu'en 2006, date à laquelle toute instruction a cessé.

Le club compte maintenant une dizaine de membres, principalement des pilotes d'ULM (l'actuel président, Christophe Desponds, possède un pendulaire), deux pilotes d'avion dont un FI/FE. Les visiteurs viennent des aéro-clubs montagne de la région (l'Alpe-d'Huez, Méribel, Courchevel, Megève).

Incroyable mais vrai !

Comme souvent, l'historique des aéro-clubs est façonné d'anecdotes qui paraissent incroyables au temps présent. A l'automne 1996, Robert Vuillermet, avec l'accord du maire de l'époque Cyrille Rol, décidèrent d'agrandir la piste et de porter la longueur totale à 375 m. Ainsi, des avions à caractéristiques d'atterrissage et décollage moins courts pouvaient venir opérer sur le terrain. Une intention fort louable. Cependant, les deux protagonistes oublièrent d'avertir la Préfecture qui, dans sa très grande sagesse administrative, aurait transféré le dossier à la DGAC pour étude. « *Il fallait faire vite, car Cyrille Rol avait obtenu l'aval des propriétaires pour l'achat des terrains et il avait peur qu'ils changent d'avis* », rappelle Robert Vuillermet, un ancien président de l'aéro-club. Les travaux amenèrent le seuil de piste au bord de la route. Il n'était pas rare de voir des pilotes qui frôlaient les voitures lors d'approches sous le plan. Pendant près de huit ans, la situation subsista en état sans que personne ne s'en émeuve, et surtout pas notre vigilante administration. La situation fut corrigée en 2004 par le président de l'époque, Jean-Pierre Contal, qui décida de déplacer le seuil de piste vers l'amont pour augmenter la marge de sécurité entre les avions et les voitures. L'administration a accepté ce changement sans blâmer pour les oublis du passé. Le bon sens a prévalu. Il faut rendre grâce à Jean-Pierre qui, durant sa présidence, a assuré la pérennité du site en utilisant toutes les gammes de la pédagogie pour convaincre les pilotes de respecter les lieux.



De l'usage de l'ULM et du chien en montagne

Depuis le milieu des années 1980, une activité ULM s'est implantée sur l'altisurface de Bonnenuit. L'accueil fut assez froid, mais les ulmistes surent convaincre leurs détracteurs. Jean-Jacques Schaller fut un peu la liaison entre les deux composantes aéronautiques. Il venait en avion et effectuait son travail aérien en ULM. Tout doucement les ultralégers prirent de l'ampleur : Christophe Desponds et Frank Toussaint contribuèrent à des études de comportement des ULM sur neige. Avec la marque Air-Création, ils ont effectué des essais d'équipement pour valider les triangulations, les devers, etc. En parallèle, la surface accueillait des pilotes et instructeurs français, belges, américains, australiens ou encore anglais pour qu'ils s'initient au vol montagne. Si leur présence en hiver fut systématique dès 1988, les ULM venaient plus rarement en été.

Le pendulaire a l'avantage d'être adapté pour le vol montagne. « *D'une maniabilité "déboussolante", les machines ont un rapport poids puissance incomparable. Nous pouvons faire des approches assez plates, ou arriver avec un plan*

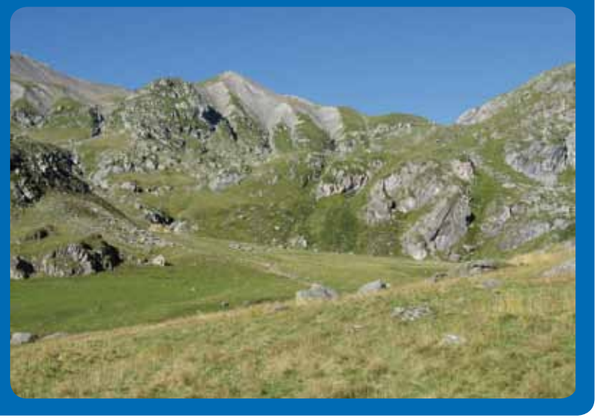


Le Piper F-BFHH au décollage à la Toussuire en mars 1987

Le col de Valbuche

Munissez-vous de la carte IGN 3433ET, d'une boussole, voire d'un GPS car la carte est compatible, et en voiture. A Moûtiers, prenez la direction de Saint-Jean-de-Belleville et une fois dans le village suivez la route qui mène à la Sauce. Vous pouvez laisser votre véhicule au bout du village. Sac sur le dos et bâtons dans les mains, montez un peu sur la route et ensuite redescendez jusqu'au ruisseau. Il faut continuer rive gauche pour commencer l'ascension vers le col.

Recherchez les signes blancs et rouges peints sur les cailloux et les cairns (petits tas de pierres) qui indiquent le trajet. Le carillon des vaches et le bellement des moutons accompagneront votre promenade. La vallée des Nants se dévoilera progressivement. Peu connu des marcheurs, ce petit joyau des Alpes recèle des paysages magnifiques. Avant le col, sur votre gauche, vous apercevrez la stèle gravée et fixée sur un rocher par Etienne Souille. Des morceaux de l'avion, volontairement laissés sur place (le reste fut descendu à dos d'âne et d'homme), témoignent de l'accident d'août 1990. Vous pourrez imaginer la trajectoire de l'appareil et comprendrez que s'il avait été quelques mètres plus haut, l'équipage aurait pu éviter le terrible sort qui l'a frappé en plongeant dans la vallée. Au col, un énorme cairn vous attend et vous pourrez apprécier les montagnes de Belledonne ainsi qu'un morceau de la chaîne de la Lauzière (notamment le Grand Pic). Le décor environnant vous incitera à la méditation.



fort et nous laisser tomber comme des cailloux, un peu comme le faisait Giraud, et nous arrêter sur quelques mètres. La faible vitesse possible (50-60 km/h) permet de gérer les pannes et les courtes finales avec plus d'aisance. Dans certains circonstances, on peut même envisager une remise des gaz, ce qui est rigoureusement interdit pour un avion » précise Christophe. Les attraits des machines ont attiré l'attention des autorités locales. Parmi elles, Michel Viallet, le Monsieur sécurité de Valloire, recherchait un moyen pour arriver le plus rapidement sur le lieu d'une avalanche qui avait emporté des skieurs. Il est reconnu que les quinze premières minutes sont cruciales pour la survie. Un chien d'avalanche se trouvait à la station des Karellis. Christophe ne tarit pas d'éloges pour Michel Viallet : « *Il a eu l'idée d'associer le chien d'avalanche à l'ULM avec le plein aval de la protection civile. Dès lors, on a eu des maîtres- chien à côté des plate-forme ULM de Valloire et de Valmenier* ». Il est difficile pour un ULM de se poser sur la lèvre de l'avalanche (ou point de compression) où le relief tourmenté de la neige n'autorise pas de dépose. Le maître chien est donc déposé au-dessus. Par gravité, le chien peut sillonner un vaste périmètre avant l'arrivée des secours. Les ULM survolent les couloirs à avalanches et signalent les risques au personnel des pistes. « *On parle maintenant d'avalanche en termes de prévention. La commune a reconnu l'importance des machines et laisse les pilotes s'entraîner sur son territoire pour les aguerrir au vol montagne. Nous avons un excellent partenariat avec les édiles qui, par exemple, font damer gratuitement la piste à Valloire ou emploient les ULM pour des photos* ». Ce modèle de confiance pourrait servir d'exemple pour améliorer les relations parfois tumultueuses entre pilotes et élus locaux...



En passagers, un chien d'avalanche et son maître

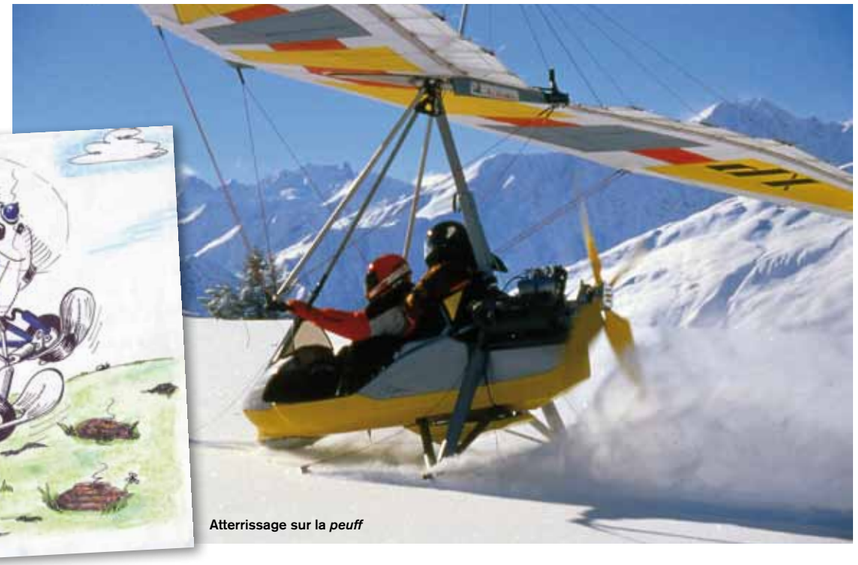
Malheureusement, des nuages s'amoncellent au-dessus des montagnes valloirienne. Des promoteurs se sont intéressés au terrain et ont acheté une parcelle devant la piste. Ils ont creusé une tranchée à la limite du seuil et ont déposé une demande de permis de construire. La construction d'un bâtiment avant le seuil de piste condamnerait la surface. Jean-Pierre Contal et d'autres pilotes luttent pour la survie de ce patrimoine aéronautique. Cependant, le maire Christian Grange, désire aussi le préserver et a engagé des discussions pour racheter le terrain. « *Il faudrait gagner quelques mètres pour donner un peu d'aisance à l'atterrissage et améliorer l'état de la piste. Je voudrais aussi développer l'activité baptême pour proposer une activité touristique supplémentaire* » précise-t-il. Souhaitons-leur bonne chance...

Pierre-Philippe REILLER, photos auteur, dessins de Philippe Blanc, Jean-Pierre Contal, Christophe Desponds, Jacques Guillem, Alain Hérault, Bernard Monnier, Aimé Pillieux, Etienne Souille

Merci à Jean-Pierre Contal, Etienne Souille, Aimé Pillieux, Bernard Monnier, Paul Haye, Robert Vuillermet, Cyrille Rol, Christophe Desponds, Jean-Baptiste Magnin, Christian Grange pour avoir su narrer avec passion l'historique de l'altisurface de Valloire.

Des enfants se battent pour survivre. Leur foi est tout aussi grande que celle des pilotes cités dans cet article. Vous pouvez les aider en devenant donneur de moelle osseuse. Contacts et informations sur dondusang.net ou sur mon site desirs.ailes.free.fr





Atterrissage sur la *peuff*

Entropie aéronautique



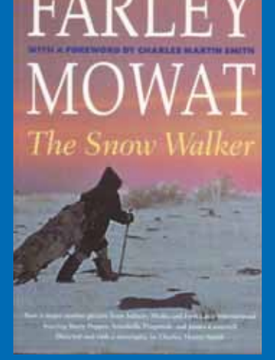
Le DR-220 au col de Valbuche

« *A mon avis, tu devrais vite faire demi-tour : si on continue, on ne passera pas et on ne pourra pas revenir* ». Etienne Souille prononça ces quelques mots prémonitoires juste avant le crash du DR-220 F- BPRN au col de Valbuche... Pourtant la journée avait bien commencé. Après avoir atterri à Tignes, la Rosière et Méribel, l'avion se dirigeait vers l'altisurface de Saint-Jean-d'Arves avant de rentrer à Valloire. Sous la direction d'André Chartier, Etienne se perfectionnait au vol montagne en vue de sa qualification sur roues.

A l'approche du col, Etienne s'aperçut qu'il ne pourrait le franchir et décida d'effectuer un 360. Au deuxième passage, il admit qu'il n'avait pas gagné d'altitude. Il renonça et se dirigea vers le col de la Madeleine. André lui reprit les commandes pour tenter de franchir le passage et commença à s'approcher de la montagne. « *Il était environ 18 heures et le soleil commençait à délaisser ce versant nord du col. Je voyais bien qu'il essayait de gratter quelques pieds supplémentaires en passant sur le côté éclairé pour tenter de bénéficier d'ascendances. Il insistait, mais on n'est pas monté. Sentant le danger, il a entamé son demi-tour. Un rabattant a dû nous plaquer... voyant que l'avion allait s'écraser, André l'a remis à plat* ». Etienne ne se rappelle pas s'il s'est évanoui, mais il se souvient parfaitement de l'état de choc qui a suivi l'impact. « *Mon cœur battait à 220 et j'avais l'impression qu'il allait faire exploser ma poitrine* ». Puis il se rend compte que sa situation est particulièrement dramatique et périlleuse. « *Je me suis retrouvé coincé dans l'avion avec André couché sur moi. Je ne pouvais pas bouger. J'avais la tête en sang, car j'avais tapé le tableau de bord* ». Les deux protagonistes maintenant parfaitement conscients et peuvent dialoguer. André Chartier s'est excusé auprès d'Etienne de l'avoir mis dans cette situation. « *"J'aurais mieux fait de t'écouter et de te laisser continuer à piloter. Je suis vraiment désolé", m'a-t-il répété plusieurs fois. Je sentais qu'il était tenté de lâcher prise tellement il culpabilisait* ». Vers 22 heures, André est décédé de ses blessures. « *Sa mort m'a peut-être sauvé car j'ai pu repousser son corps sur le côté pour tenter de me décoincer. Ma situation demeurait particulièrement précaire. J'avais le manche entre les jambes et les deux pieds coincés. J'ai pu en dégager un, mais l'autre n'a pas voulu bouger. Vers 2 ou 3 heures du matin, un orage s'est déchaîné et je fus copieusement arrosé. Puis la grêle s'est invitée. Ce n'est qu'à 5 heures que j'ai pu dégager l'autre pied* ». Dans son malheur, Etienne a bénéficié d'un atout : le chien d'André Chartier était du voyage. « *Il s'est mis sur moi et m'a protégé. Sa chaleur m'a aidé à tenir. Je ne sais pas si j'aurais survécu s'il n'avait pas été là. Mon moral n'est jamais descendu à zéro, mais j'ai eu des moments très sombres. J'avais pu atteindre un stylo et un morceau de carton et j'avais écrit quelques lignes pour ma femme. J'ai aussi pris des notes sur ce qui se passait* ». A l'aube, une fois son deuxième pied dégagé, Etienne, dont la colonne vertébrale était atteinte, rampa tant bien que mal vers l'arrière de la carlingue pour mettre la balise de détresse en route. « *Le tableau de bord avait volé en éclat et je savais où se trouvait la balise à l'arrière de l'avion. J'ai réussi à la trouver après des efforts considérables et je l'ai enclenchée vers les 6 heures. Quand je l'ai mise en route, je n'étais pas sûr qu'elle fonctionnait. Pourtant, je n'étais pas trop inquiet, car je connaissais l'endroit et je savais que quelqu'un finirait par passer* ». Puis il a attendu. « *Je me rappelle avoir chanté pour garder le moral. Avec un morceau de plexiglas, j'ai pu boire l'eau de pluie qui se déversait sur moi pendant la nuit* ». Etienne est guide de haute montagne, et possède une excellente endurance et une forme physique au-dessus de la moyenne. Son entraînement a dû lui être utile pour survivre dans des conditions aussi précaires sans périr d'hypothermie. Finalement, vers les 9 heures, il a entendu un hélicoptère qui survolait le site de l'accident, mais sans le voir à cause d'une couche nuageuse. Puis la machine est repartie : « *Je suis passé de l'euphorie à une descente aux enfers.* *L'hélicoptère est revenu une demi-heure plus tard. J'ai compris que ma balise marchait bien et que les secours m'avaient localisé. Ils n'ont toujours pas pu passer. Ils sont repartis une deuxième fois, pour revenir finalement en faisant le tour par Albertville et la vallée. Je me rappelle avoir vu deux belles nanas de l'armée descendre de la machine* ». Après l'opération, Etienne a commencé sa longue convalescence.



La stèle dédiée à André Chartier



Le livre de Farley Mowat

Quand on rentre chez lui, on remarque immédiatement les nombreuses photos prises de part le monde : sur les glaces de l'arctique, dans un bateau au milieu de l'océan, sur des skis face au Cervin, etc. Avec sa femme Marie, ils furent des voyageurs impénitents, des marins confirmés et des skieurs hors pairs. Malgré l'accident, Etienne n'a pas abandonné l'aviation et durant sa convalescence, alors qu'il accompagnait des groupes dans les parcs de l'Ouest californien, il sympathisa avec un instructeur américain qui le lâcha sur Cessna 152. Il continue à faire de l'*héliski* en Italie, aux Etats-Unis ou au nord de l'Inde avec ses clients quand il ne s'occupe pas de ses abeilles (comme Edmund Hillary, il est apiculteur !) et de son gîte avec sa femme (gitepierrepaul.free.fr). Si vous souhaitez visiter la région, réservez chez lui et vous découvrirez une personnalité fascinante et captivante. Vous pourrez notamment découvrir avec lui d'un de ses auteurs fétiches Farley Mowat qui relate dans une nouvelle bouleversante (*Walk Well, my Brother, du livre The Snow Walker*) le *crash* d'un *bush-pilot* canadien qui transportait avec une grande réticence mêlée de mépris une femme inuit. Elle va lui apprendre comment survivre dans le grand Nord, lui faire découvrir la beauté qui l'entoure et le convaincre de la grandeur de son peuple.

Lors de l'accident, Etienne a perdu un ami. « *Je suis retourné au col déposer une stèle en bois sur laquelle j'avais gravé : André Chartier, 5 août 1990. Il faut que je retourne voir si elle y est toujours* »...