

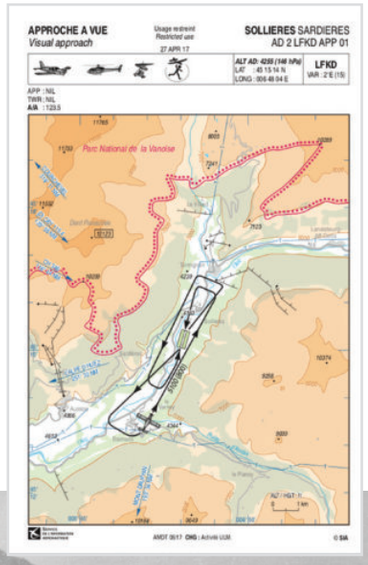
Sollières-Sardières, un terrain propice à l'apprentissage du vol montagne, localisé dans un environnement enchanteur.

Un terrain distingué !

Si vous rêvez de revivre l'aviation d'antan qui sent bon l'herbe coupée, loin des bruits de la ville, il suffit de venir vous poser à Sollières (LFKD), un aérodrome en Haute-Maurienne dans le département de la Savoie. À la limite du Parc national de la Vanoise et proche de l'Italie, cette plateforme vous offrira toutes les joies associées à l'aviation de montagne dans un cadre idyllique. Pour l'anecdote, c'est ici que les scènes d'aviation de *Belle et Sébastien 2 : l'aventure continue* se sont tournées.
L'aventure du terrain a commencé avec

Un brin d'histoire...

l'Onera (*L'office national d'études et de recherches aérospatiales*). Mais qu'est-ce l'Onera ? Pour reprendre les termes du site du tourisme de la Maurienne : « *La soufflerie de Modane, un trésor de guerre devenu un pôle d'excellence technologique sans égal au monde.* » et le rédacteur du site continue en offrant à ses lecteurs un peu d'histoire : « *En 1942, les nazis commencèrent à construire une très grande soufflerie dans les Alpes autrichiennes, alimentée par l'énergie hydraulique et capable d'atteindre la vitesse du son. Découverte à la fin de la guerre par les Alliés, elle fut démontée et transférée à Modane, en Savoie. L'Onera en fit la soufflerie transsonique S1 où furent testées des maquettes des plus grands programmes aéronautiques français et européens : Concorde, Airbus, Mirage, Falcon, Rafale…S1 reste à ce jour la plus grande soufflerie de ce type au monde.* »
Grand consommateur d'énergie, la soufflerie pouvait s'approvisionner grâce aux nombreuses centrales hydroélectriques de la Maurienne, à une époque où le transport d'énergie sur de longues distances était difficile.



L'aventure aéronautique commença grâce à Jean Loniewski, ingénieur Sup Aéro employé à l'Onera. Avec l'aide de plusieurs ingénieurs et le soutien de Maurice Roy directeur de l'Onera, il décide de construire un terrain pour permettre au personnel de la soufflerie d'apprendre à piloter. M. Roy perçoit les synergies entre le pilotage et le corps du métier que le personnel exerce au quotidien et souhaite donc que les employés puissent obtenir le diplôme de pilote. Il apporte donc sa



Aviation d'antan, préparation du planeur...



caution morale et son aide à ce projet.
Pour ceux qui connaissent la Haute-Maurienne, il existe peu d'endroits suffisamment longs et plats pour construire une piste et d'autant plus, une piste suffisamment longue qui puisse permettre les décollages compte tenu de l'altitude. Sur la commune de Sollières (désormais appelée Val Cenis), une bande de 800 mètres de long fut aménagée sans qu'il soit nécessaire d'engager d'importants travaux.
En 1961, la piste est terminée et devient le premier aérodrome d'altitude de France. La piste était promise à un brillant avenir.
Comme Jean Loniewski était au service des sports aériens, il avait des contacts avec des personnes à Saint Auban, centre bien connu pour le vol

L'âge d'or de Sollières

en planeur. Il a ainsi pu obtenir, grâce à une dotation du service de la formation aéronautique, deux planeurs (un biplace et un monoplace) propulsés par un câble. Puis le club fit l'acquisition d'un Storch, particulièrement bien adapté pour le terrain et le câble fut remplacé par cette machine.
Comme on le verra plus tard, l'aérologie de Haute-Maurienne peut s'avérer compliquée et donc, le Storch a dû être retiré de la circulation. Compte tenu de ces éléments, l'aéroclub décide de s'orienter



Le principal outil du pilote : la pelle à neige.

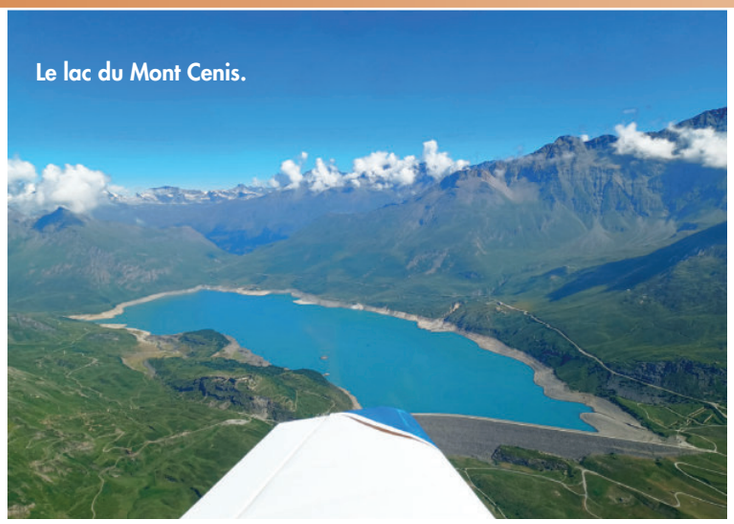
vers l'avion. Un PA12, acquis en région parisienne, et convoyé par le futur instructeur du club, Jean Wallon, devient l'avion école. L'Onera continue de soutenir l'activité en finançant une partie des vols pour son personnel. Comme toute association, l'aéro-club de Haute-Maurienne connaît des vissicitudes. La piste appartient à deux agriculteurs qui perçoivent un loyer annuel. « *Tous les ans, nous rencontrions les propriétaires et nous leur versions une somme d'argent. Malheureusement, en 1969, un des propriétaires refusa de renouveler le bail et nous nous sommes retrouvés orphelin d'un terrain* » explique René Turbil, *nous avons dû déménager à Challes-les-eaux et à Chambéry* ».
À trois ou quatre dans une voiture, les pilotes faisaient 250 kilomètres (aller-retour et sans l'autoroute !) pour aller voler. René, qui deviendra une personnalité de l'aérodrome passe son brevet en 1975 grâce, notamment à M. Beau, commandant adjoint de l'aérodrome de Challes-les-Eaux.
À cette époque, l'agriculteur récalcitrant décida finalement d'en faire cadeau à l'aéro-club. M. Loneiwski obtint du service des sports aériens que le terrain soit aménagé. En effet, la piste avait une pente latérale et longitudinale et les travaux ont permis de la rendre plus propice aux atterrissages et décollages.
Les édiles locaux apportèrent leur soutien car ils avaient pour ambition de désenclaver leur territoire et, à l'instar de Courchevel, Méribel, Megève ou l'Alpe d'Huez, d'aménager un terrain qui pourrait accueillir des avions plus grands. Le pôle touristique qui incluait un projet immobilier avec hôtel et restaurant devait aussi voir le jour. La DGAC était partie prenante dans ce projet car l'autorité souhaite mailler le territoire national avec des aérodromes qui



Le rallye du club.

pouvent servir de dégagement en cas de problème.
René Turbil se décide à passer sa qualification instructeur à Carcassonne et devient un quasi-permanent sur le terrain. Jusqu'en 2004, il officiera comme instructeur au club et formera plusieurs générations de pilotes dont certains poursuivront de belles carrières dans l'aviation. René complémente sa formation en devenant instructeur montagne neige et roue. Durant son entraînement, il a volé avec Marcel Collot et René Giraud. Avec de telles références, on peut se lancer avec confiance dans le vol montagne. Il équipe le PA12 de skis et vole aussi en hiver en visitant tous les sites où il est possible d'atterrir.
Puis l'aéro-club vend le PA12 pour finalement opter pour des Rallye. Qu'elle soit motorisée en 145 ch ou 180 ch (les


En route, la Meije et les Aiguilles d'Arves.


Le lac du Mont Cenis.

deux modèles que le club a possédé), cette machine au train tricycle est néanmoins particulièrement bien adapté aux pistes en herbe grâce à ses amortisseurs oléo-pneumatiques et sa solidité légendaire. En revanche, ce type d'avion signe la fin des vols sur neige. Le club ne fonctionne plus que pendant la période estivale.

Mais attention, le caractère débonnaire et charmeur de la piste qui fait 705 mètres de long et 65 mètres de large cache un caractère bien trempé qui, associé à une aérologie particulière, peut piéger le pilote trop sûr de lui (voir encadré).

Les particularités du terrain...

Avoir une piste au milieu d'une nature sauvage implique d'apprendre à gérer les incursions des animaux sur la piste (cervidés…). Un chemin de randonnée longe le terrain et il n'est pas rare de voir des promeneurs passant aux abords de la piste : « *Je me rappelle y avoir vu une colonie de vacances et il fallut plusieurs passages bas pour faire comprendre aux moniteurs que les avions allaient se poser* » raconte Jérôme avec sourire.

L'entretien de la piste se fait grâce à une technologie ancestrale, mais efficace : le mouton et la brebis. Deux agriculteurs se partagent le terrain : l'un au nord et l'autre au sud. Afin de faciliter la vie des agriculteurs et du club, des Notam sont déposés, sur demande des paysans, lorsqu'il est temps de tondre.

La piste possède une pente de 1,73% qui descend dans la vallée (le décollage en 19 tire profit de cette déclivité). Attention, parfois la tonte n'a pas eu lieu tout de suite et les herbes peuvent augmenter la distance de décollage. Mais le problème le plus conséquent se nomme la Lombarde. Ce vent qui s'oriente entre le nord-est et le sud-est souffle sur les crêtes de Maurienne mais s'engouffre par le col du Mont Cenis balayant le terrain du nord vers le sud. Quand elle fluctue avec des valeurs supérieures à 10-15 nœuds, la vigilance doit être à son maximum. Comme le dit Jérôme : « *Quand on voit des avions décoller en 01, il y a toujours un côté aventure* », d'autant plus que le terrain continue de monter au-delà du seuil 19 et la vallée tourne à droite après le village de Termignon.

Finalement, le terrain est situé à 4255 pieds et si la pression est inférieure à 1013 et la température supérieure à la température standard, l'altitude densité va vite grimper et avec cette augmentation, toutes les conséquences aéronautiques associées.

Ces difficultés attirent d'ailleurs l'armée française et notamment les pilotes des *Forces spéciales* qui viennent parfois s'entraîner sur cette piste afin de parfaire leurs compétences aéronautiques.

La région apporte tout une déclinaison de découvertes, mais je dirai que la force de ce terrain demeure l'accueil chaleureux offert par les membres du club. Ils ne sont pas toujours présents, mais viendront vous aider si vous les appelez (un numéro est affiché au club).

L'aéro-club de Sollières continue de prospérer grâce à l'investissement de ses membres. Nous avons déjà rencontré ses membres fondateurs, mais une nouvelle génération d'enthousiastes a décidé de s'investir pour faire perdurer cette aviation de montagne et la développer vers de nouveaux horizons. Après l'accident du Rallye, l'aéro-club a connu une période difficile. Les finances


Notre reporter Pierre-Philippe Reiller.

Conseils aux pilotes

Toutes les spécificités du terrain incitent à la plus grande prudence. La carte Vac oblige les pilotes à posséder une qualification montagne ou à être autorisé par un instructeur (s'ils sont basés sur la liste établie par l'autorité) ou encore à être instructeur. Cette même carte décrit aussi l'environnement général et les circuits à suivre. Il est essentiel de limiter au maximum les nuisances sonores, d'autant plus que la piste reste bien acceptée par la population locale.

Le Parc national de la Vanoise jouxte la piste et la vallée de la Haute-Maurienne après Modane. La limite des arbres donne une indication de ses limites.

Les arrivées et les sorties se font par plusieurs itinéraires. Le plus classique consiste à remonter la vallée de la Maurienne. On peut aussi arriver par le sud par le col de la vallée étroite ou par le col du Mont Cenis- 2085 mètres (qui amène vers l'Italie). Le col des Encombres -2325 mètre- attention aux pylônes électriques et en face, le col du Galibier -2642 mètres- feront monter les avions assez haut offrant des sorties par le nord et le sud. Le panorama autour du Mont Cenis révèle un lac et son barrage dans un décor somptueux.

du club étaient au plus bas. Finalement, plusieurs événements sont survenus. Des propriétaires d'ULM ont décidé de baser leurs appareils sur le terrain, notamment Jean-Baptiste Buttard, l'actuel président. Le club a acheté un Tétras de 80 cv pour que les membres puissent continuer à voler.

Avec l'arrivée des ULM, la piste est à nouveau damée en hiver et peut être utilisée avec des skis. La tradition des vols d'hiver a repris. Car n'oublions pas que voler dans cette région durant les mois froids de l'année apporte une vision complètement différente de la montagne.

La vidéo de Jean-Baptiste Buttard (voir encadré) : *https://www.youtube.com/watch?v=yUAMNoIw9Gg (J'irai poser chez vous à Sollières, 2020)* reste probablement la meilleure publicité pour vous inciter de venir à Sollières.

Le club organise des baptêmes pour faire découvrir l'aviation aux nombreux touristes qui fréquentent la région. Des journées portes ouvertes permettent de découvrir le terrain et l'aviation. Récemment, les « Jeunes ailes » ont organisé un rassemblement avec des participants enchantés ! Des corvées d'entretien sont effectuées par les membres du club sur le terrain Bien entendu, tous les pilotes visiteurs sont toujours les bienvenus pour partager un café ou un repas sur le terrain.

A bientôt donc à Sollières pour un vol et un séjour d'anthologie.

Merci à Jérôme Mollard, René Turbil, Jean-Baptiste Buttard, Maxime Facchinello, pour leur temps et leur aide précieuse. Deux articles parus dans Terra Modana en décembre 2006 (un journal de Modane) détaillent les activités du terrain.



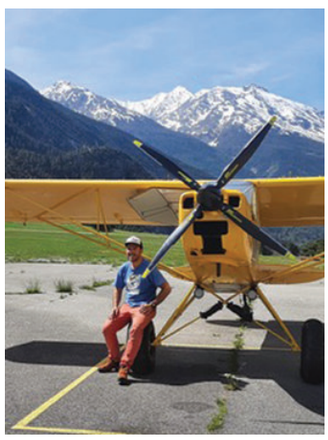
Le terrain de jeu des Savannah...



DR400 et Haute Maurienne.

Texte : Pierre-Philippe Reiller
Photos : Aéroclub de Haute-Maurienne, Dr Bernard Grange, Cécile Authier et Pierre-Philippe Reiller.

MAXIME FACCHINELLO
La pierre angulaire du club



Tout commença dans les Vosges. À bord d'un ULM Tétras, Maxime Facchinello passe son brevet d'ULM. Après avoir déménagé en Savoie, cet ingénieur de formation décide d'entreprendre une carrière aéronautique. Tout en continuant de travailler, il est venu à l'aéroclub d'Albertville où il fit une formation rapide et brillante. Puis il prend une décision lourde de conséquences, quitte son travail, réussi son ATPL en deux examens et passe son CPL IRME en Pologne. Comme rien ne l'arrête, il décide de devenir instructeur et commence la qualification à l'ENAC en liste une. Il donne aussi des cours d'ATPL au SAF pour les futurs pilotes d'hélicoptère et effectue même des missions de surveillance et de lutte contre les incendies en forêt avec la Sécurité civile. En même temps, il rejoint l'aéroclub de Haute-Maurienne à Sollières et en devient le trésorier et un membre très actif. Pierre angulaire du club, il supervise aussi les rassemblements, l'entretien de la piste et le barbecue !

JEAN-BAPTISTE BUTTARD
De la petite reine au Bell 206



Jean-Baptiste qui habite à côté de Sollières découvre l'aviation alors qu'il circule sur sa petite reine. Il décide d'économiser pour passer le brevet de base dans les années 2000. Puis, il bifurque vers l'ULM et en 2008 investit dans un pendulaire, fonde une structure, *Maurienne ULM*, et propose des baptêmes de l'air été comme hiver après avoir investi dans une paire de skis. Ensuite, les diplômes défilent : multi-axe en 2010, hélicoptère classe 6 en 2013 et son brevet de parachutiste en 2015. Parallèlement, il intègre la société *SAF hélicoptères (Aviasport 622, janvier 2007)* comme assistant de vol/treuilliste. Il décide de devenir pilote professionnel d'hélicoptères et part au Canada en 2008 pour y passer son CPL. Depuis 2011, il travaille au Canada et découvre toutes les facettes du métier : lutte contre les feux de forêts, support à l'industrie forestière, levage de charges, prospection et exploration minière, et héliski. Entre deux voyages au Canada pour des missions saisonnières, Jean-Baptiste retrouve Sollières et prend les rênes de l'aéroclub de Haute Maurienne. Il a parfaitement intégré qu'un président qui réussit est un homme ou une femme qui sait s'entourer de compétences et les utiliser. Il dynamise une jeune équipe enthousiaste faite de passionnés qui vont laisser sans aucun doute leur marque sur le terrain.