

UN HEUREUX ÉVÉNEMENT

À une époque où de nombreux terrains d'aviation sont menacés d'extinction, il est toujours agréable d'annoncer la naissance d'une nouvelle piste d'atterrissage.

Le baptême, qui a eu lieu le 7 juillet 2007, s'est tenu à Val d'Isère, en Savoie. La célèbre station de ski continue, après les exploits d'un fils du pays, Jean-Claude Killy, à produire des œuvres de valeur pour le patrimoine national !

Au fil des ans

L'aventure aéronautique à Val d'Isère commence le 30 avril 1961 quand Michel Ziegler et Robert Merloz créent la compagnie Air-Alpes. Les Pilatus équipés de skis atterrissent sur les altisurfaces de la Tovière et de la tête de Solaise. Cette dernière était plus sportive, mais avait l'avantage de se trouver à côté d'un téléphérique. Les appareils embarquaient ainsi des skieurs et les déposaient sur les sommets environnants. Les machines ravitaillaient aussi des refuges (Carro par exemple). En 1963, pour permettre aux avions d'amener des touristes dans la station de ski savoyarde, Air-Alpes a mis en place une liaison entre Val d'Isère et Courchevel qui fut avant l'heure le hub de la compagnie dans la région. Pour le Sa-



voyard que je suis, le site www.air-alpes.com offre un charmant et fort nostalgique retour dans les années 1960 et 1970. En 1978, l'aventure montagnarde s'achève en France suite à la loi que fait voter M. Giscard d'Estaing. Ce texte qui interdit les déposes sur les sommets des Alpes françaises sonne le glas de l'épisode alpin de la compagnie. En 1982, Air-Alpes est reprise par TAT.

Le terrain de la tête de Solaise est abandonné et celui de la Tovière tombe un peu dans l'oubli. Patrick Procot, natif de Val d'Isère et décédé d'une douloureuse maladie, fut le premier initiateur de la reprise de la piste. Avec son ULM *Weedhopper*, il avait essayé tous les coins herbeux ou neigeux autour de Val d'Isère et avait finalement décidé que Tovière restait le meilleur choix pour une altisurface. Il existe aussi des mouvements d'avions durant la période hivernale. Puis un jour, des passionnés créent un aéro-club. Une fort modeste bicoque est installée sur la plate-forme et les avions et ULM recommencent à fréquenter les lieux.

Le terrain et les autres terrains environnants appartenaient à des propriétaires privés et étaient en indivision. D'ailleurs l'un d'eux, un jour, envoya un courrier au président de l'aéro-club lui rappelant qu'il avait remarqué une nouvelle construction précaire sur sa parcelle. Après un échange de lettres fort courtoises, le propriétaire accepta sans difficulté ce nouvel édifice et rappela quand même qu'il se gardait le droit de changer de position suivant l'évolution de la situation. Il est toujours agréable de rencontrer des personnes qui favorisent le développement aéronautique dans nos contrées.

La situation évolua et favorablement pour l'aviation de montagne. Les différents propriétaires se mirent d'accord et vendirent leurs biens fonciers à la commune de Val d'Isère. Elle prêta la parcelle sur laquelle se trouve le terrain à l'aéro-club. Parallèlement, elle se mit à rénover des vieilles bergeries de montagne appelées en ce lieu les boyus du haut, pour favoriser la conservation du patrimoine. L'occasion était trop belle, car certaines de ces fermes se trouvent à proximité de l'altisurface. L'équipement sur place, l'aéro-club en a profité pour faire des travaux et réhabiliter la piste grâce à l'aide du personnel de la station.

Des drains ont été creusés le long de la piste et les trous furent bouchés avec des cailloux concassés. Comme souvent en station, durant l'été et l'automne, le service des pistes travaille sur le domaine skiable. La terre végétale disponible fut étalée sur la piste qui ensuite fut recouverte de tourbe afin de permettre au gazon de mieux prendre dans le sol.

Il a aussi fallu dévier légèrement un

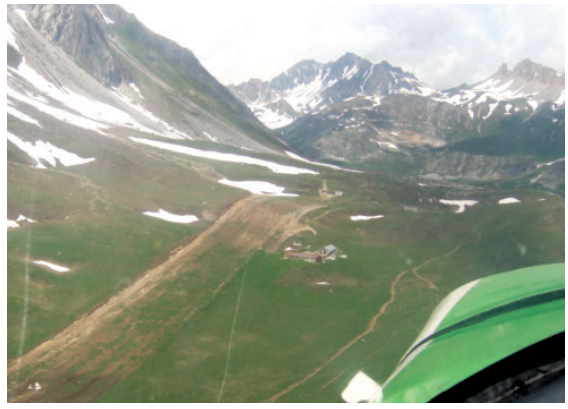
1 - La piste se trouve entre La Daille et le Lac de Tignes.

2 - Atterrissage d'un Pilatus sur la Tête de Solaise.

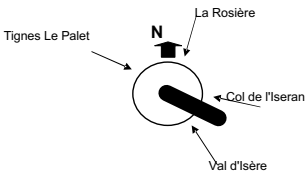
Ci-dessous :

Cette carte ne doit pas être utilisée pour la navigation. Les pilotes qui souhaitent obtenir une carte utilisable doivent être membres de l'Association française des pilotes de montagne (www.afpm.org)





Fiche AFPM	*N° 02-08*	Région Savoie
Aéro-club Méribel 04-79-08-61-33 Val d'Isère sce pistes 04-79-06-01-69 MTO Bourg st Maurice 08-36-68-02-73	**LA TOVIERE** **Val d'Isère** **73155 - Savoie**	
latitude **45°27'56" N** longitude **006°56'03" E** carte Michelin n° **74 pli 19**	fréquence **130,00** altitude **2240m/7350ft** **Sol Naturel / enneigé l'hivers** **altisurface**	





FICHE INDICATIVE - LE PILOTE EST SEUL RESPONSABLE - SVP SIGNALER LES MODIFICATIONS

AFPM 00 édition 02

QFU atterrissage	**30**	**LA TOVIERE**
décollage	**12**	**Val d'Isère**
TDP main	**D**	**73155 - Savoie**

approche **Ligne EDF non balisé parallèles à la piste**

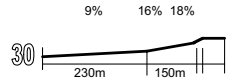
piste 360 x 60 m

profil 11% moyen - léger concave

observations # nombreux cables
remontées mécaniques dans l'axe
damage non assuré

	OUI	NON
¤ manche à air	X	
¤ balisage		X
¤ abri avion		X
¤ gîte		X
¤ repas		X

L'hivers restaurant avec serice moto neige






1


2


3


4


5


6

chemin de Grande randonnée (le GR-5) qui permet aux montagnards de se promener dans nos massifs magnifiques. Des panneaux de signalisation ont été installés pour avertir les piétons des mouvements d'avions. Un pylône EDF qui se trouve sur l'axe de la finale fut peint et des boules ont été placées sur les câbles électriques. L'installation de la manche à air clôtura ce chantier quasi présidentiel. À ce stade, la piste ressemblait pratiquement à un terrain de golf. Cependant, dans nos régions, l'hiver a la mauvaise habitude de laisser des traces sur le relief. Donc, un *Notam* qui interdisait l'accès à la piste durant la fonte de neige parvint aux autorités.

Durant toute cette période, notre vénérable institution, à savoir la DGAC, a fait des visites régulières pour contrôler le terrain et apporter son aide à l'aéro-club afin que la piste soit aux normes. Jean-Pierre Stary, le président de l'aéro-club apprécia beaucoup les relations cordiales et professionnelles qu'il entretint avec les fonctionnaires. Ensuite, les inspecteurs des travaux « finis » sont arrivés pour donner l'absolution à cette nouvelle altisurface. La DGAC fut tellement impressionnée par le terrain qu'elle a suggéré à l'aéro-club d'entreprendre les démarches pour qu'il soit classé en altiport. En été, la piste est uniquement accessible… par la voie des airs, ou à pied, voire avec un véhicule 4x4. Il n'y a pas de hangar, sauf l'abri mentionné et aucun projet routier n'est à l'étude pour l'instant.

Métamorphose

Il faut savoir qu'une altisurface est une plate-forme qui par essence est éphémère. En effet, une commune peut très facilement la fermer. Par contre, un altiport devient une structure qui est plus pérenne. Toute fermeture implique un processus plus compliqué avec les avis de différents organismes (dont la DGAC).

Il est logique que l'antithèse d'une clôture, l'ouverture impose obligatoirement des exigences contraignantes. La procédure requiert tout d'abord une enquête publique. Ensuite, le conseil municipal donne son aval. Pour l'instant, par un arrêté municipal, la mairie a accordé à l'aéro-club l'autorisation d'utiliser ce terrain.

Le maire perçoit tout l'intérêt de ce nouvel outil de transport. En 2009, Val d'Isère accueille les championnats du monde de ski alpin. Pourquoi de ne pas rêver d'une liaison avec Chambéry, Genève, Lyon ou d'autres grands aéroports et faire renaître le rêve d'Air-Alpes? Donc, une consultation publique va être mise sur pied afin de déterminer la faisabilité d'un tel projet.

À propos, il faut savoir qu'un altiport n'a pas nécessairement une piste en dur. Donc, le changement de classification n'impliquera pas de gros travaux additionnels sur la piste. En plus, durant l'hiver 2006/2007, l'altisurface a connu une grosse activité. En effet, le terrain enneigé est considéré comme un outil important pour l'école de vol montagne. Les aéro-clubs de Courchevel, Méribel et

→ Un sport de montagne et d'endurance



Il était une fois en hiver un avion qui se posa un peu court sur l'altisurface de Val d'Isère. Voyant qu'il n'arriverait pas à décoller car les 20 à 40 centimètres de neige fraîche empêchaient tout mouvement de son appareil, le pilote comprit qu'il devait payer de sa personne. Il chaussa ses raquettes qu'il avait eu l'intelligence de prendre avec lui et commença à damer la piste. Après plusieurs aller-retours épuisants, la rédemption arriva sous la forme de motoneiges. Les conducteurs l'aidèrent à terminer le damage de la piste et à décoller ses skis. Il repartit et fit quelques circuits afin de savourer le fruit de son dur labeur.

Suite à cet incident, plusieurs conclusions s'imposent. Il est indispensable lors de vols en montagne (été ou hiver) d'emporter l'équipement vestimentaire et athlétique nécessaires. Un cierge pourrait remplacer le minimum vital, mais faut voir à l'usage. Il est vrai que les Savoyards peuvent parfois être des gens rugueux. Dans ce cas, les routiers des neiges de Val d'Isère ont fait preuve d'une belle solidarité d'amoureux de la montagne. Finalement, que l'on ne dise plus jamais que l'aviation n'est pas un sport physique exigeant des pilotes en bonne forme athlétique.





Les pistes, et le relief, à proximité immédiate. Des lignes élect...ques sont également présentes.

Megève sont venus s'entraîner régulièrement sur la piste. La volonté de l'aéro-club de Val d'Isère est également d'apporter à la station une activité supplémentaire pour les vacanciers. Les pilotes pourront se familiariser au vol en montagne en compagnie d'un instructeur. Les autres découvriront les massifs alpins vus des cieux.

La gastronomie offre une raison tout aussi recevable pour venir visiter les lieux. Il est possible après réservation d'obtenir une liaison en scooter des neiges entre la plate-forme et un restaurant d'altitude, *la Fruitière*, renommé pour la qualité de sa cuisine et de ses prestations. Les aventuriers peuvent aussi pique-niquer sous tipi pour retrouver le climat de l'ouest américain à proximité de la piste !

Terre d'aventure

L'altisurface de Val d'Isère mérite absolument une visite aérienne. C'est une des pistes les plus facile dans le secteur. Elle fait 380 mètres de long et 60 mètres de large avec un faux plat d'une pente moyenne de 11 % qui se termine à 18 %. Une grande plate-forme est située au sommet et permet des évolutions confortables. Ces conditions ne doivent absolument pas encourager les pilotes non expérimentés à aborder les atterrissages sans en avoir fait avec un instructeur montagne. La région en compte d'excellents. Je citerais bien des noms, mais ces gens sont modestes et timides ! De plus, il faut obligatoirement posséder soit une qualification montagne soit une autorisation de site.

Il est vrai que la mariée est très belle, mais on ne la courtise pas si facilement. Tout d'abord, la piste se trouve à 7 350 pieds avec tous les inconvénients que l'altitude engendre sur la puissance des moteurs. Le danger le plus important provient de la présence d'une ligne électrique à haute tension qui longe la crête au nord de la piste. Les câbles se trouvent sur le long du trajet de la reconnaissance et vagabondent à environ 7 600 pieds. Comme il convient de regarder la piste de près, on va devoir voler fort proche des 200 000 volts. Si les différences de pression entre l'aérodrome de départ et Val d'Isère sont importantes, l'altimètre de l'avion va très probablement sous-estimer les altitudes. Les lignes sont balisées, mais les boules n'ont pas été installées à l'endroit idéal ! Les pylônes auraient dû être peints, mais pour l'instant un seul a bénéficié des traditionnelles couleurs blanches et rouges. La montagne ne se trouve pas très loin et peut engendrer des perturbations qui sont toujours sources de dérangement pour le pilote. Donc une vigilance accrue s'impose.

Aucun problème pour l'éloignement qui se fait vers la Daille et en finale, on retrouve la ligne, mais elle n'est pas *a priori* un problème. La trajectoire (main droite) qui amène l'avion dans l'axe de la piste passe au-dessus d'un pylône.

Finalement, les 50 premiers mètres ne sont pas drainés et s'apparentent plus à un marécage qu'à un terrain de montagne. Bien entendu, si la pluie a mouillé la surface, les atterrissages ne seront que plus difficiles voire impossibles. Les *Notams* renseigneront les pilotes sur l'accessibilité du terrain. Il faudra aussi rester attentif au décollage et garder un œil sur le pylône. Celui-ci sert d'ailleurs de repère de l'axe de départ quand l'avion s'apprête à décoller. L'envol se fait dans la direction opposée à l'arrivée avec tous les risques de collision avec d'autres machines volantes que des trajectoires convergentes peuvent générer.

L'aérologie est un facteur important, comme pour toutes les surfaces en altitude. Val d'Isère se trouve proche de la frontière italienne et l'endroit est réputé pour subir les effets de fœhn. Les vents de vallée constituent un autre problème. Il est généralement recommandé de venir le matin (avant 11 heures) alors que l'altisurface est ensoleillée, ou le soir, mais elle est dans l'ombre notamment après 15 heures en hiver. Voilà au moins 20 ans qu'une piste sur terre n'a pas été ouverte dans les Alpes du Nord. Merci à toutes les personnes qui ont œuvré sur ce projet. Ils vous demandent de respecter la nature et seront heureux de vous accueillir chez eux dans un décors montagnard exceptionnel. ■

Merci à Jacques Martinasso et Jean-Pierre Stary. Nous autres pilotes avons la chance de sillonner les cieux pour satisfaire notre passion.
Certains enfants luttent contre la leucémie tout simplement pour survivre, alors pourquoi ne pas leur faire don d'un peu de mœlle osseuse ?
Plus d'infos sur mon site : http://desirs.ailes.free.fr ou en me contactant (via ppreiller@free.fr).
Mes deux fils, Jérémie et le Benj. vous remercient d'avance pour votre geste.

→ Un complice majestueux


©Lutz Lücker

Le gypaète barbu, qui avait totalement disparu de nos massifs, a été réintroduit dans cinq sites des Alpes et notamment Val d'Isère en 2002. Contrairement aux légendes populaires quasiment hitchcockiennes, qui l'accusaient d'attaquer les troupeaux et les enfants, il se nourrit d'animaux morts. Ce charognard mange essentiellement des os qu'il brise en les lâchant en vol sur les rochers. Totalement inoffensif, cette oiseau majestueux, d'une envergure de 2,45 à 2,85 m plane pendant des heures en quête de nourriture. Ce « casseur d'os » se reproduit très lentement.

Un couple de cette espèce nichait dans les environs de l'altisurface. Apprenant qu'ils avaient eu des petits, les gardes du parc de la Vanoise téléphonèrent au président de l'aéro-club de Val d'Isère pour lui demander de modifier la trajectoire du tour de piste afin de ne pas déranger nos amis volatiles. Il est indispensable que les pilotes tiennent compte de ces impératifs naturels. Je considère qu'il est de notre devoir d'œuvrer pour protéger la faune et la flore de nos magnifiques massifs. Il suffit d'ailleurs de le regarder voler pour admirer sa grâce aéronautique.

La survie des gypaètes est déjà menacée par le tir des braconniers (hé oui!), les câbles électriques ou les remontées mécaniques.

Depuis que j'ai découvert la légende selon laquelle le dramaturge grec Eschyle était mort assommé par une tortue lâchée par un gypaète barbu car il avait pris son crâne chauve pour une pierre, je scrute les cieux d'un air inquiet !