Une crevasse au bout des ailes

Le visage ensanglanté, Michel et Robert regardèrent avec une profonde tristesse et un grand désespoir la carcasse du Pilatus qui gisait à côté d'eux sur le glacier des Bossons. Puis ils entamèrent l'ascension vers le refuge Vallot (4 362 m). Tout en grimpant, les images de ce qu'ils venaient de vivre défilèrent en boucle dans leur esprit.

Un peu plus tôt, dès potron-minet, le 1er septembre 1961, un Pilatus PC-6 à moteur conventionnel décollait du terrain de Chambéry avec pour pilote Michel Ziegler et Robert Merloz à droite. L'avion n'était pas équipé de doubles commandes. Direction le massif du Mont-Blanc pour faire des reconnaissances et tester des surfaces enneigées sur lesquelles ils pourraient déposer des skieurs. Le glacier de Tré-la-Tête constitua la première destination. Après trois atterrissages sous le col infranchissable, Michel laissa les commandes à son ami qui effectua son baptême du feu sur cet avion. Le glacier est bordé d'un côté par l'aiguille de la Bérengère (3348 m), les dômes de Miage (de 3 633 m à 3 673 m) et de l'autre par l'aiguille des Glaciers (3 816 m) et Tré-la-Tête (3 930 m). Au-delà du col infranchissable, le Mont-Blanc domine le paysage. En finale, il ne faut pas se laisser distraire par le spectacle qu'offre le plus haut sommet d'Europe. Peu fréquentée par les alpinistes, cette face italienne possède la beauté sauvage et dangereuse des parois difficiles d'accès.

Après ce succès aéronautique, Robert emmène l'appareil vers le Dôme du Goûter (4 304 m). Les conditions de neige n'inspirent pas le pilote qui choisit de se poser au col du Dôme, 100 mètres plus bas. L'atterrissage se fait sans problème et l'avion est immobilisé sur une neige dure, dans un dévers d'environ 10°, en équilibre en travers de la pente. Robert rentre les volets car il n'est pas possible d'ouvrir la porte quand ceux-ci sont baissés. L'avion se trouve maintenant en configuration lisse. Nos deux pilotes sortent et apprécient ce grand moment d'émotion. D'autres pilotes avaient déjà atterri à cet endroit, mais ils en étaient revenus en disant qu'il fallait éviter ce lieu maudit.

Après avoir savouré ce délicieux moment, ils remontent à bord. À cette altitude, Robert éprouve des difficultés à mettre en route le Lycoming à injection. Après plusieurs tentatives, le moteur démarre brusquement avec une puissance importante. L'avion s'engage immédiatement dans la pente, sans que la *check-list* avant décollage n'ait été effectuée. Dans cette situation, il n'est pas possible de freiner. Robert met la pleine puissance et l'avion dévale le glacier. La pente s'accentue très rapidement et les pilotes découvrent avec effroi, face à eux, une crevasse dont la lèvre aval dépasse de plus d'un mètre la lèvre supérieure. Comment éviter de percuter ce mur de glace ? Dans un *flash-back*, Robert se remémore une situation identique vécue par un pionnier de l'Aéropostale dans les Andes ; le récit de Mermoz, il le connaissait par cœur ; il l'avait lu et relu vingt fois dans sa jeunesse ! Il fallait donc tenter de refaire la même chose : pour acquérir le maximum de vitesse, tirer sur le manche le plus tard possible, juste avant de percuter la paroi. Au passage de la crevasse, un choc est ressenti mais le moteur continue de donner sa puissance. La vitesse acquise n'étant pas suffisante pour voler, l'avion retouche la pente neigeuse qui le sépare d'une seconde crevasse encore plus effrayante. Lors du toucher, l'avion s'incline à gauche et le pilote ne parvient pas à contrôler ce mouvement. Il ignore que le train et l'aileron gauches sont restés dans la dernière crevasse. Juste avant la tentative de passage du deuxième mur de glace, Michel résume la situation d'une manière lapidaire en criant : « *Robert, on est morts* » !

Une deuxième rotation tardive ne parvient pas à faire voler l'avion. Il heurte la lèvre aval de la crevasse, quelques dizaines de centimètres au-dessous du cône de l'hélice tripale. Le choc est violent : hélice et moteur quasiment arrachés, flèche des ailes fortement inverse… L'avion est catapulté en l'air comme un skieur sur un tremplin de haut vol. Le dernier souvenir du pilote est de s'être retrouvé en vol balistique dans un silence total, commandes bloquées et totalement aveugle.

L'avion s'avachit alors dans une pente neigeuse très inclinée, glissant vers une zone de séracs et de crevasses en contrebas du glacier.

Par chance, l'hélice s'était repliée sous l'avant du fuselage, constituant un piolet providentiel qui arrêta la glissade de l'avion, épargnant ainsi à l'équipage un destin fatal.

Le chaos le plus total régnait à l'intérieur de l'habitacle. La tête du pilote avait heurté le tableau de bord, et le crâne du passager s'était ouvert sur la tirette du chauffage cabine. Les blessures saignaient abondamment. Du sang recouvrait tous les instruments. À l'extérieur, le moteur en contact direct avec la neige produisit une vaporisation importante, que Michel interpréta comme un début d'incendie. Il eut la présence d'esprit de crier au pilote de couper les contacts moteur situés à l'extrême gauche du tableau de bord. Robert exécutant rapidement la manœuvre, Michel en déduisit qu'il était conscient. Les portes principales étant bloquées, Michel évacua par l'issue de secours et fut étonné de se retrouver seul dans la neige. La cabine étant envahie par une vaporisation d'aspect identique à la fumée, il lui fallut un certain courage pour retourner à l'intérieur de l'avion… Robert était affalé sur son siège, inconscient. Michel le détacha et le traîna rapidement dehors au travers de l'étroite issue de secours.

À cette heure, de nombreuses cordées montaient au Mont-Blanc. Un médecin allemand leur a donné les premiers soins. Une fois vaguement rétablis et transformés en œufs de Pâques, ils se sont demandés comment rejoindre la vallée. Le hasard faisant bien les choses, ils apprennent qu'un hélicoptère civil ravitaillait le refuge Vallot ce matin-là. Ils connaissaient bien le pilote Ross Christian (qui disparaîtra quelques mois plus tard). Ils se sont mis à gravir la pente qu'ils venaient de dégringoler. Une ascension au Mont-Blanc n'est jamais une partie de plaisir. L'altitude et les conditions nivologiques fatiguent vite les organismes en bon état. Quand ceux-ci viennent de subir des traumatismes, il faut du courage et de l'énergie. De plus la pente était particulièrement raide, entre 40 et 50 %. Ils parviennent finalement au refuge et embarquent dans le Bell 47 G-3 qui les redescend dans la vallée. Une fois à Chamonix, ils se rendent à l'hôpital. Michel part ensuite à la gendarmerie pour faire la déclaration d'accident et Robert se retrouve à errer tel une âme en peine et en plein désespoir dans les rues de la capitale de la montagne. Il distingue au loin une personne familière et reconnaît Maurice Herzog, le vainqueur de l'Annapurna. Ce dernier, maire de la ville, est déjà au courant de l'accident. Il invite Robert à boire un café. Durant la discussion, il lui demande quels étaient ses projets. Déprimé, Robert lui avoue que tous ses rêves viennent de s'évanouir au dôme du Goûter. A ce moment-là, Maurice Herzog se met en colère, pose ses mains mutilées par le froid bien en vue sur la table et lui a dit : « *il n'en est pas question, il faut continuer* ». Cette phrase fut le catalyseur qui a permis à Robert Merloz de poursuivre son aventure.

Un peu plus tard, Robert se mit à analyser les événements de cette journée. Il s'est rendu compte que l'avion avait mal décollé car les volets n'étaient pas en position de décollage, ce dont il n'avait pas eu conscience pendant qu'il se battait pour le faire voler. Quelques années plus tard, lors d'une conversation amicale, Henri Giraud lui fit une confidence : « *cet endroit est un piège. Moi-même en décollant un jour avec le préfet de Haute-Savoie j'ai tapé les deux skis principaux sur la lèvre de la première crevasse* ».

Pendant les deux ans qui suivirent, nos deux pilotes fréquentèrent assidûment le massif en déposant des skieurs aux glaciers du Tour, de Leschaux, de Talèfre, aux cols du Géant et du Midi ou dans d'autres endroits

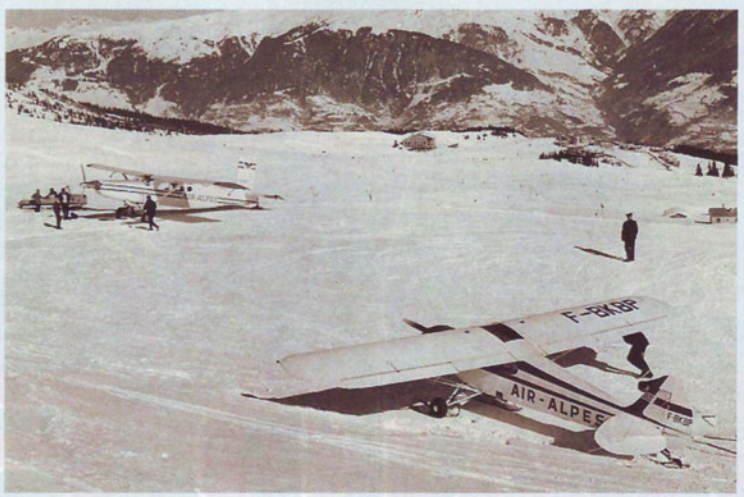


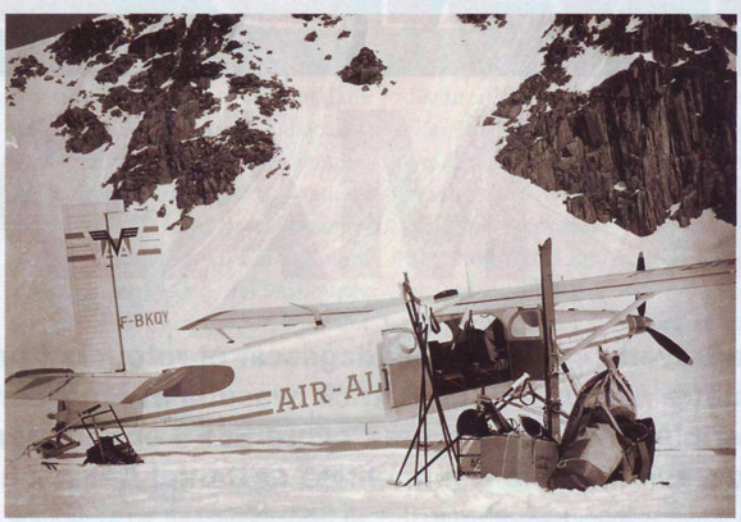
tout aussi magnifiques. Chaque fois, ils rôdaient autour du lieu maudit sachant, sans en parler entre eux, qu'un jour ils y retourneraient. Deux ans plus tard, ils y effectuèrent un grand nombre de déposes de skieurs au départ de l'aérodrome du Fayet, parfois plus d'une dizaine chacun en une seule matinée. La routine, quoi !

Au printemps 1965, Air-Alpes obtint un contrat pour ravitailler le refuge Vallot, le prix de l'avion étant très compétitif par rapport à l'hélicoptère. Les rotations étant terminées, Robert et son mécanicien Gérard Bernadet chargèrent le matériel de servitude dans l'avion et le pilote démarra la turbine *Astazou* équipant le *Turbo-Porter*. Dès le début de la mise en vitesse, Robert réalisa que l'accélération était anormalement faible. Un rapide coup d'œil à l'indicateur de puissance révéla que celle-ci restait « scotchée » à 35 %, même en utilisant le système de secours de contrôle de l'hélice. Une fois encore, Robert se retrouva face à la sinistre crevasse et réalisa qu'il était écrit que sa vie se terminerait sur ce glacier. Pourtant, dans un sursaut de fierté car il ne voulut pas que l'on crût qu'il puisse commettre deux fois la même erreur, il retarda à nouveau la rotation jusqu'à la dernière seconde et souleva l'appareil qui, en configuration décollage avec 30° de volets sortis, prit son envol au-dessus du gouffre avec la majesté d'un 747. Ouf ! Une fois en l'air, le pilote rendit la main et tenta de débloquer le pas de l'hélice pour retrouver la puissance. Le mécanicien qui connaissait bien le moteur refit la même manoeuvre sans succès. Vers 3 800 m, Robert passa l'hélice en drapeau, ce qui eut pour conséquence immédiate d'arrêter le moteur. Puis il plana jusqu'à l'aérodrome du Fayet et atterrit sur la piste de 600 m, et rejoignit directement le parking, ce qui constitua un bel exploit aéronautique. Après vérification, le carter d'hélice s'était fendu et le fabriquant Ratier Figeac dut faire une modification pour renforcer cette pièce.

Le premier Pilatus s'était écrasé non loin du *Constellation* d'Air-India *Malabar Princess*. 42 ans plus tard, le glacier des Bossons a rendu en même temps les épaves des deux avions.









De gauche a droite :

- **Glacier de Talèfre. On distingue sur la droite des traces d'atterrissage.**
- **Glacier de Tré-la-Tête avec le col infranchissable. Au fond, le Mont-Blanc.**

Ci-contre, de haut en bas :

- **Juste après le décollage de Talèfre.**
- **Piper et Pilatus à Courchevel.**
- **Ravitaillement de refuges avec le Pilatus d'Air-Alpes.**
- **Le Mont-Blanc.**

