55-60 mont blanc.qxd 18/09/06 14:17 Page 55



Le Mont Blanc vu d'un Ecoflyer à 15 000 pieds.

# Voyage au pays du Mont-Blanc

***Le soleil se lève lentement sur le Grand-Arc (2 484 m). L'aérodrome d'Albertville est toujours dans l'ombre. Dans peu de temps, la 23 sera inondée de lumière. Il va bientôt falloir partir afin de tirer avantage de l'air froid du matin. Non seulement, l'avion montera mieux, mais en plus j'éviterai des turbulences au-dessus des glaciers.***
***Le survol du massif du Mont-Blanc est optimum, soit le matin, soit le soir, quand les glaciers ne sont pas trop chauds. Au milieu de la journée, notamment en été, il faut avoir le cœur bien accroché.***



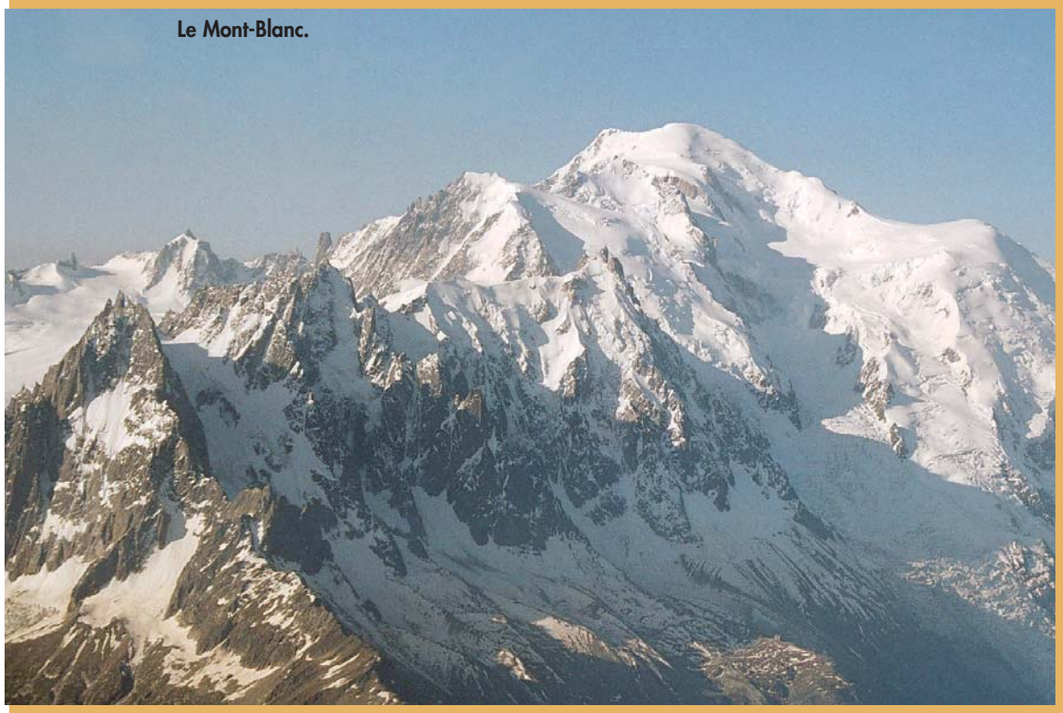
Dent du Géant, glacier du Géant avec la Tour Ronde.

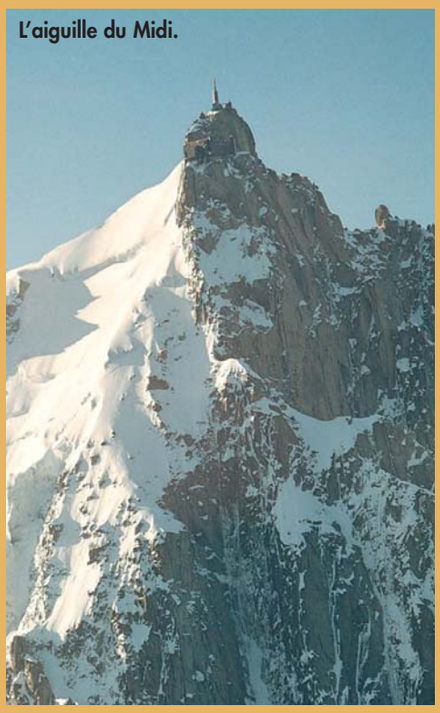
## L'Aéro-club d'Albertville

Le DR-400 du club d'Albertville est prêt pour le départ. Comme d'habitude, j'essaie de faire une visite pré-vol très précise. En effet, en montagne, les terrains de dégagement ne sont pas légion et je n'ai aucun désir d'augmenter les statistiques d'accidents. Avant de partir, je regarde une dernière fois le Grand-Arc avec un peu de nostalgie. Je me dis qu'un jour il faudra bien que j'aie le courage de descendre en ski de randonnée ce couloir qui m'avait tant impressionné.

Albertville a accueilli les Jeux olympiques en 1992. Le plus grand avantage

55-60 mont blanc.qxd 18/09/06 14:17 Page 56


Le Mont-Blanc.


L'aiguille du Midi.

de la venue des olympiades, à part l'augmentation perpétuelle des taxes locales, est la piste en dur. Les Jeux nous ont donné un statut d'aérodrome quasi international ! Comme la piste est à 1 033 ft au-dessus du niveau de la mer, les pilotes n'ont pas à s'inquiéter des risques de l'altitude sur les performances de l'avion. Ce problème surviendra plus tard, quand j'atteindrai les 10 000 pieds. L'autre avantage est qu'il n'y a aucune taxe d'atterrissage. Il faut cependant, si l'on ne vient pas d'un aérodrome voisin, demander une autorisation à la DAC Centre-Est. Tout le monde est le bienvenu. Je sens que je vais encore me faire des amis avec les riverains.

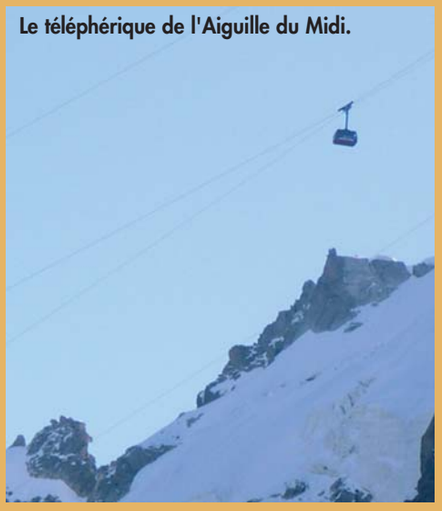
Dix degrés de volet, mixture riche, réchauffe carburateur poussée et j'aligne l'avion sur la 23. Avant que j'oublie : si vous venez un jour à Albertville au mois de novembre en fin de journée, je vous conseille d'éviter la 23 et, si le vent le permet, d'atterrir en 05. Le soleil est dans l'axe de la piste prioritaire. J'ai fait l'expérience personnellement une fois. De retour en ville, je suis allé brûler un cierge au Saint protecteur des pilotes.

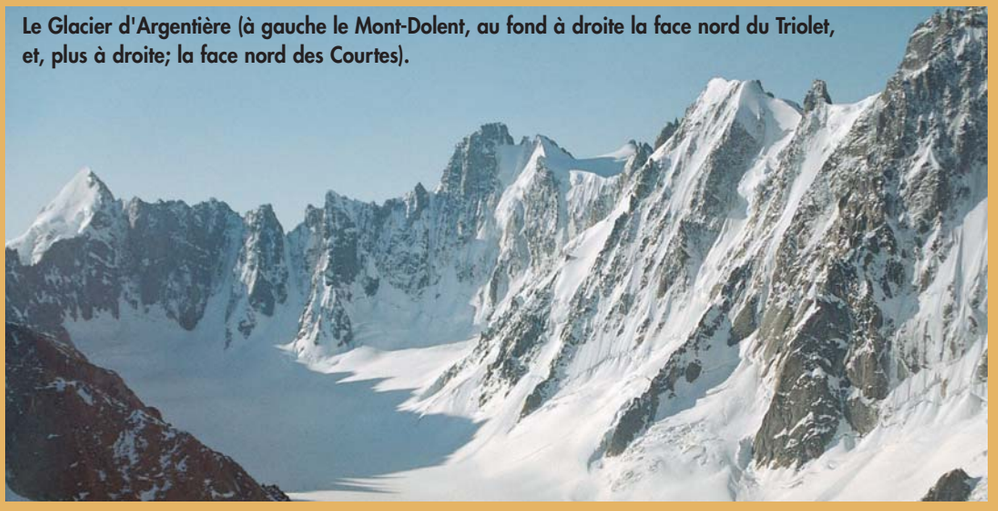
Lights, caméra, action : c'est mon côté pilote hollywoodien qui me permet de ne pas oublier les phares et le transpondeur. L'avion roule et s'élève. A 1 600 pieds, je tourne de 180 ° et me dirige vers la ville. Il va bientôt falloir quitter la fréquence d'Albertville (123.5) et passer sur la fréquence montagne (130.0). Je rentre dans la vallée du Beaufortain et longe de nombreux sommets que j'ai gravis été comme hiver. Je laisse Beaufort (patrie du célèbre fromage, le Beaufort, prince des gruyères – on est des gens simples en Savoie) derrière moi.

Tout en montant vers le col du Joly, je vois les barrages hydroélectriques – Roselend, La Girotte – dont est pourvue la région. Pour votre information, si le barrage de Roselend cède, les Albertvillois ont vingt minutes pour monter en altitude et éviter la colère de la nature.

## Première décision

Si j'arrive à 7 500 pieds au col, je suis satisfait : l'air porte bien. Je peux voir les pylônes de la station de ski. Le paysage devient plus dramatique. Le Mont-Blanc dans toute sa splendeur m'attend. Il faut


Le téléphérique de l'Aiguille du Midi.


Le Glacier d'Argentière (à gauche le Mont-Dolent, au fond à droite la face nord du Triolet, et, plus à droite; la face nord des Courtes).

55-60 mont blanc.qxd 18/09/06 14:22 Page 57

# Randonnées et gastronomie savoyardes

Il serait dommage, si vous êtes dans la région, de ne pas compléter votre voyage par des sorties de ski ou à pieds, suivant la saison. Pour le ski, vous n'avez que l'embarras du choix : les meilleures stations de ski du monde se trouvent à 1 heure 30 maximum d'Albertville. Pour les plus téméraires, vous pourrez faire de la randonnée à ski. Avec un peu de chance, la poudreuse sera au rendez-vous. Mais attention, la montagne ne pardonne pas l'imprudence ni le manque de préparation physique.
En été, les parcs nationaux (la Vanoise, par exemple) sont à portée de main. Je vous conseille une nuit dans l'un des nombreux refuges gardés ou non gardés de Savoie. Vous pourrez y goûter le calme de nos montagnes et peut-être admirer un lever de soleil à 2 500 m d'altitude. Avec un peu de chance, vous rencontrez chamois, bouquetins, marmottes et peut-être un renard. De plus, vous verrez très certainement le Mont-Blanc (c'est le concept du demi-dieu !).
La nourriture typiquement savoyarde n'est pas réputée pour sa légèreté. Elle remplit les estomacs et fournit de l'énergie pour le lendemain. Au menu, diots au vin blanc, raclette, fondue savoyarde, gratin savoyard (il est plus riche - fromage, etc. que le gratin dauphinois), lapin polenta, tartiflette. Tout cela arrosé d'un vin de Chautagne. Vous imaginez les soirées au coin du feu de bois, sur les peaux de bêtes que vous aurez chassées dans la journée ! Ambiance rustique.
Il existe aussi d'excellents restaurants. Je n'en citerai qu'un seul (je n'ai aucune action dans cet établissement et n'en connais pas les propriétaires) : la Tour de Pacoret. La cuisine est excellente et la vue imprenable sur la vallée de la combe de Savoie. De plus, on voit passer les avions qui décollent de l'aérodrome d'Albertville. Détail supplémentaire : vous pouvez vous y rendre en hélicoptère !

que je vous avoue que pour nous, Savoyards, le Mont-Blanc est une sorte de demi-dieu. Où que l'on soit, on le recherche et le vénère.

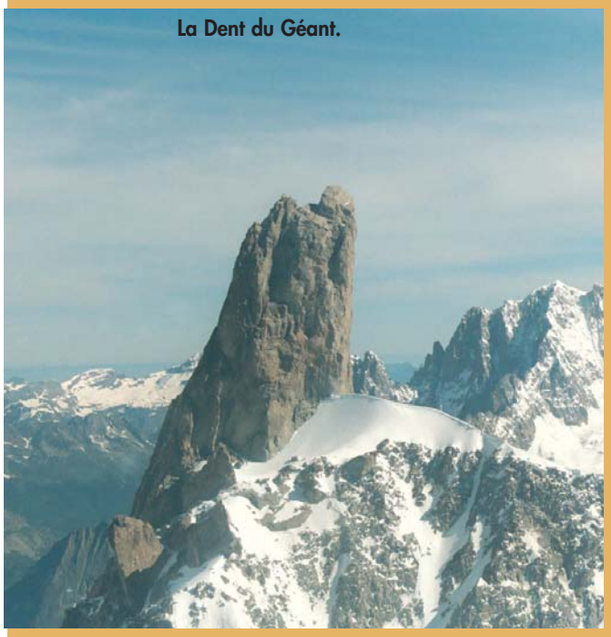
Si vous avez l'intention de voler dans la région, je me permets de vous donner un conseil. Si à cet endroit, vous ressentez des turbulences qui vous mettent mal à l'aise, je vous conseillerai de faire demi-tour. Elles seront pires plus vous avancerez vers le massif du Mont-Blanc. De toute façon, tous les pilotes de montagne déconseillent de partir au Mont-Blanc quand il y a un vent du sud. Si vous le faites, vous bénéficierez des quinze minutes de célébrité qu'Andy Warhol promettait à tout un chacun. Votre famille et vos amis verront votre nom dans les rapports du BEA. Il m'est arrivé plusieurs fois d'admettre ma défaite et de rebrousser chemin. Un bon moyen de déterminer la force et la direction du vent est de prendre une montagne pointue comme repère (rassurez-vous, le massif en est rempli) et de voir comment se comporte l'avion. S'il dérive rapidement, respirez profondément, vous allez avoir besoin de votre souffle pour la suite des opérations.

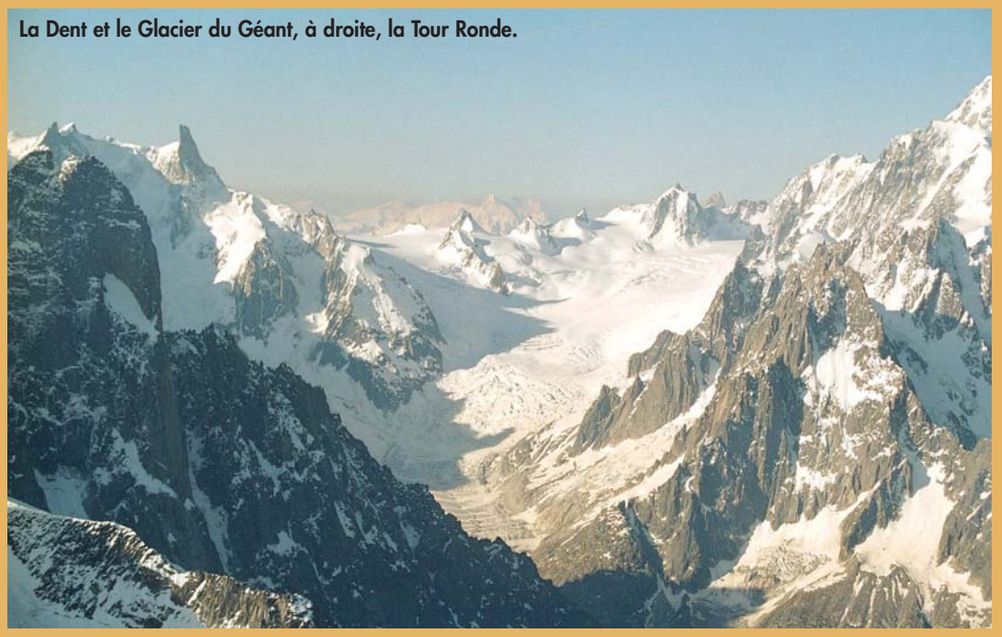
Un jour, alors que j'avais parlé à un pilote qui volait à 13 000 pieds dans le massif, je me dirigeais avec confiance vers mes montagnes favorites. Il ne m'avait annoncé aucune turbulence. A 11 000 pieds, j'ai pris un repère sur l'aiguille du Chardonnet, à l'entrée du glacier d'Argentière. Je notais une dérive importante. Le temps que cette information cruciale monte dans mon cerveau privé d'oxygène et soit analysée, les montagnes russes avaient commencé. J'ai réussi à tourner, tout en voyant l'aiguille verte s'approcher dangereusement et en perdant 1 000 ft en vingt secondes. Je me rappellerai toujours


Séracs du Géant, à droite le glacier d'Envers de Blaitière.


Le Mont Blanc.

55-60 mont blanc.qxd 18/09/06 14:23 Page 58


La Dent du Géant.


La Dent et le Glacier du Géant, à droite, la Tour Ronde.

qu'une fois la situation maîtrisée, j'entendis le battement de mon cœur. Je suis vite rentré chez moi, un peu plus humble qu'au départ.

## Le toit de l'Europe

Au col du Joly, on peut voir le glacier de Tré-la Tête. Dans des temps immémoriaux, le glacier était une alti-surface. D'ailleurs, je me demande pendant encore combien de temps les avions vont pouvoir se poser sur les glaciers sans tomber dans des crevasses. J'ai noté personnellement une dégradation inquiétante de nos chers glaciers.

Je vole le long de tous les célèbres sommets : l'Aiguille des Glaciers, l'Aiguille de Bionnassay, le Dôme du Goûter. Le Mont-Blanc, majestueux, culmine au-dessus de cet ensemble. Après le glacier des Bossons qui descend fort bas dans la vallée de Chamonix, j'arrive à l'Aiguille du Midi (3 842 m). Mon jeu favori est de tenter de repérer le téléphérique qui monte vers le sommet. Si un jour vous êtes à Chamonix (Cham pour les intimes), je vous recommande de faire l'excursion au sommet. En hiver et au printemps, vous pouvez, bien entendu, descendre la Mer de Glace à skis. C'est un souvenir que vous n'oublierez jamais. Pour l'instant, le seul paysage que je connaisse, qui rivalise avec celui-là est le massif de l'Oberland en Suisse. Je ne désespère pas cependant d'en découvrir d'autres de par le monde.


Au milieu (au fond), la Verte et les Drus. Au premier plan, le glacier de Bionnassay

J'atteins maintenant les 9 500 pieds. J'ai besoin de monter plus haut. Je règle la richesse une fois de plus et je me dirige vers le glacier du Tour et la Suisse. A cette altitude, l'avion grimpe difficilement. Quand je m'élève à 250 pieds à la minute, je suis heureux.

## Le glacier d'Argentière

A 11 000 pieds, je me prépare à rentrer dans le glacier d'Argentière. Je dois avouer que je suis toujours un peu tendu et très attentif. Le glacier n'est pas très large et j'ai souvent rencontré des turbulences dans le fond au moment où je dois tourner. Je m'approche le plus possible des immenses parois (Aiguille du Chardonnet et Aiguille d'Argentière) afin de me donner le plus de marge possible. Tout au fond, se trouve le Mont-Dolent. En tant qu'Européen convaincu, je vénère à ma manière cette montagne qui est à la frontière de la Suisse, de l'Italie et de la France. Il n'est pas rare qu'au mois de juin ou de juillet je voie des randonneurs à skis qui descendent sur le glacier des Améthystes.

En quittant le fond du glacier, je laisse d'abord les Courtes et les Droites. Voilà des sommets qui sont largement au-dessus de mes capacités de montagnard. Je reste pantois devant des couloirs tels le Couturier qui ont été descendus à skis…

Je dois aussi avouer que mes faibles connaissances aérologiques sont mises à mal dans cette partie. Le long des Courtes, je reçois le bénéfice d'ascendances, mais un peu plus loin, le long des

55-60 mont blanc.qxd 18/09/06 14:23 Page 59

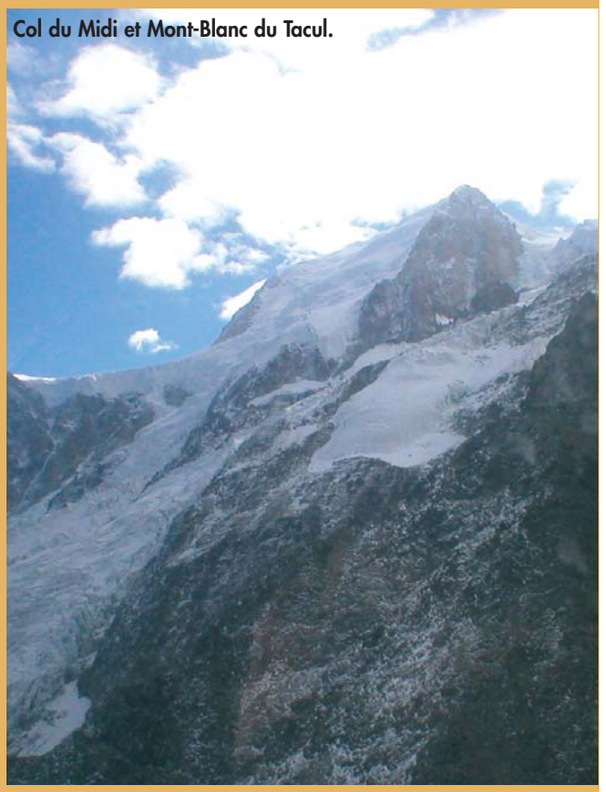


## La qualification montagne

Cette qualification comporte deux volets : roue et neige. Il convient de les passer dans cet ordre. Il faut en moyenne une vingtaine d'heures pour se préparer à chacune d'entre elles. Pour information, la qualification montagne ne fait pas partie des JAR. Lorsque l'on obtient le diplôme, l'administration délivre au titulaire une double licence : JAR et française. Il est dommage que le JAA ne reconnaisse pas cette qualification car comme je vais l'expliquer plus bas, elle permet une bien meilleure connaissance des techniques de pilotage.

Je fus aussi surpris d'apprendre qu'il n'y a pas de formation montagne en Allemagne ou en Autriche, et très peu en Suisse. Leurs pilotes viennent en France pour se former. La France fait figure de novateur (si l'on peut parler de nouveauté, car cette formation existe depuis de nombreuses années) en ce domaine. Au Canada, aux Etats-Unis ou en Nouvelle-Zélande, la qualification montagne n'existe pas même si des écoles de pilotage offrent des formations. Je ne suis pas un grand enthousiaste des positions françaises dans de nombreux domaines aéronautiques mais dans ce cas-là, je délivre une mention très bien.

Il faut cependant savoir qu'il est possible d'obtenir des autorisations de site après vérification par un instructeur-montagne. Ces autorisations permettent l'atterrissage sur tous les altiports et deux altisurfaces. Elles doivent être maintenues par au moins un atterrissage tous les six mois. Il vaut mieux intégrer le fait qu'un seul atterrissage tous les six mois est la recette assurée pour augmenter les statistiques d'accidents en montagne. La qualification montagne donne le droit d'accès à tous les terrains sans limite de temps.



Col du Midi et Mont-Blanc du Tacul.



La face Nord du Triloet avec sa rimaye.

Droites, je perds de l'altitude. Je remarque que lorsque je m'éloigne, les descendances sont moins importantes, donc je m'écarte. J'ai soulevé ce problème devant de nombreux instructeurs et je n'ai jamais obtenu de réponses satisfaisantes. Donc si l'un de mes lecteurs a même un embryon de réponse, je serais enchanté de le lire.

### La Mer de Glace

Je tourne autour de l'Aiguille Verte, gardienne du glacier d'Argentière. Je dirige maintenant l'avion vers la Mer de Glace. A cet endroit, je suis environ à 12 000 pieds. L'espace au-dessus de la Mer de Glace est vaste et les options nombreuses : on peut survoler les différents glaciers qui se trouvent dans ce cirque. Sachez cependant que la réglementation vous impose d'être à 3 300 ASFC/FL115. Le tour de l'Aiguille du Midi, en gardant ses distances pour ne pas déranger les touristes, offre un contraste saisissant. Dès que l'on passe le Col du Midi, on peut voir Chamonix, 3 000 m plus bas. Récemment, j'ai longé la face nord des Grandes Jorasses pour ensuite passer en Italie par le Col des Hirondelles. L'itinéraire classique est de traverser à côté de la Dent du Géant pour rejoindre Courmayeur. Par contre attendez-vous à des turbulences quand vous serez en Italie. Le glacier de la Brenva, qui est orienté au sud, chauffe rapidement. Quel que soit l'itinéraire, la beauté des paysages et les reliefs dramatiques ne pourront que vous séduire. Malgré les accords de Schengen, il faut déposer un plan de vol pour traverser la frontière. Chaque fois, je fulmine devant ces restrictions frontalières. Donnez-nous en Europe un espace aéronautique libre, s'il vous plaît !

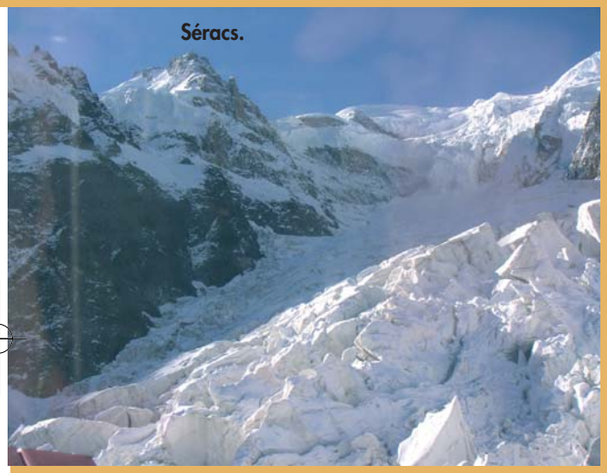
Finalement, vous pouvez toujours passer entre les deux aiguilles de Peuterey (la noire et la blanche), en vous assurant cependant de ne pas toucher les parois. Puis vous poursuivrez jusqu'à l'Aiguille des Glaciers, et remonterez le glacier de Tré-la Tête pour atteindre un col au nom intéressant : le col Infranchissable. Vous aurez une vue magnifique sur le côté italien du Mont-Blanc. Cette face est en fait peu prisée des alpinistes.

J'aime bien, au retour, me diriger tout d'abord vers le col du Petit-Saint-Bernard. De toute façon, j'ai de l'altitude à perdre, alors autant visiter un peu la région. A côté du col, se trouve une montagne au nom coquin : Lancebranlette (2 936 m). Je n'épiloguerai pas sur ce terme (nous autres Savoyards, savons être facétieux quelquefois). Cependant, je vous conseillerais de la gravir à pied un jour. Il faut compter de deux à trois heures à

55-60 mont blanc.qxd 18/09/06 14:24 Page 60



Les Grandes Jorasses, le col des Grandes Jorasses et l'arête de Rochefort. Au premier plan, les Périades.



Séracs.

partir de la route du col. Au sommet, vous y trouverez une table d'orientation et même un banc dans un état, je dois le reconnaître, un peu délabré. Le sommet est isolé et vous aurez une vue imprenable sur le Mont-Blanc, le Mont-Rose, le Cervin, et toutes les Alpes jusqu'au massif des Ecrins. Inoubliable. Evitez les mois de juillet et d'août si vous aimez la solitude ou alors levez-vous tôt.

## Les stations de ski

Le voyage n'est pas terminé. Sur le chemin du retour, si vous faites un très léger détour, vous trouverez les altiports de Courchevel et Méribel. Prudence, car il faut soit une qualification montagne, soit une autorisation de site pour pouvoir atterrir. Je conseille d'ailleurs de passer l'une des deux. Vos qualités de pilote s'en trouveront nettement améliorées. Courchevel est à 6 580 pieds, et sa piste est suffisamment longue pour les TBM-700. La pente atteint à son maximum 18,5 %. La piste est gratuite en été. En hiver, il faut payer environ 70 euros, mais les remontées de skis sont au bout de la piste. La piste de Méribel fait 400 m avec une pente à 11 %. Il vaut mieux s'entraîner avec un instructeur. L'altiport de Méribel est gratuit toute l'année, mais nécessite des skis en hiver, donc la qualification skis.

Après cette brève incursion, on survole Moutiers – je vous demanderais un moment de silence respectueux, car c'est ma ville natale. Puis vous passerez au-dessus de la basse Tarentaise et finalement Albertville. L'atterrissage en 23 devrait être sans problème ; attention au seuil décalé. Donc à bientôt au terrain d'Albertville ou en vol autour du Mont-Blanc.

**Pierre-Philippe REILLER**
**Photos Michelle Lucas**
**et Reitzig Rüdiger**

Note : L'auteur a passé ses brevets de pilote privé et professionnel au Canada, et a dû repasser le PPL français. Il possède sa qualification montagne (roue). Son site Internet (http://desirs.ailes.free.fr) est dédié à ses deux enfants, Jérémie et le Benj. L'aîné, atteint de leucémie, a bénéficié d'une greffe de mœlle osseuse. Vous pouvez devenir un donneur.

**Infos sur www.efg.sante.fr**

# Bibliographie

Ce paragraphe complète également le dossier Montagne d'Aviasport de juin dernier.

La DGAC publie un livre intitulé « Formation au vol montagne ». C'est un très bon précis relativement technique qui offre les bases théoriques pour le vol en montagne.

le Guide du Pilote, les Alpes et le Massif central de Robert Barrier donne une sorte d'atlas de cartes VAC plus photos des terrains de montagne. A posséder si on part vers l'inconnu ou tout simplement pour réviser.

J'ai trouvé deux excellents livres en anglais :

Flying the Mountains – a Training manual for flying single-engine aircraft, de Fletcher Anderson. En plus de photos de terrains nord-américains, ce livre est une mine de renseignements sur le vol en montagne.

Mountain Flying Bible and Flight Operations Handbook en version « expanded » : Sparky Imeson y passe tout en revue. Voilà donc un livre à garder sur sa table de chevet. Un bémol cependant : l'auteur défend la méthode opposée à celle enseignée en France sur l'utilisation de la puissance pour contrôler la vitesse.

Les membres de l'AOPA abonnés à ses publications ont accès à toute une panoplie d'articles sur le vol montagne. En voici certains :

AOPA's A Pilot's Guide to Mountain Flying

Mountain Ways, Coping with mountain weather by Thomas S. Horne

Mountain Flying by the AOPA Air Safety Foundation

Mountain Flying, A primer for High Country Aviating

Rocky Mountain High, Plotting a rugged course by Bruce Landsberg

The Right Touch, Making short work of small strips by Peter A. Bedell

