

Le soleil s'est couché. D'autres étoiles prennent le relais. Comme deux abat-jour posés sur le glacier, nos igloos sont la promesse d'une nuit un peu moins froide qu'à l'extérieur.

# BIVOUAC AU FL 90

Bivouaquer sur un glacier est un privilège ultime du pilotage en montagne. Se poser sur skis, construire un igloo, planter sa tente ou dormir à la belle étoile, partager ces instants uniques entre amis, confère au magique. Notre reporter nous embarque pour une nuit en Suisse, sur le glacier du Tsanfleuron à 3 000 m.



Vue aérienne des deux igloos en cours de construction. On distingue bien leur architecture, le refuge et la cantine. Si le bivouac existe depuis l'*Homo sapiens*, le mot, lui, vient du suisse-allemand « biwacht » et désignait, à l'origine, les abris utilisés par les soldats qui montaient la garde à l'extérieur des villes fortifiées.

**d**ormir sur un glacier dans un igloo. Un rêve de petit garçon. Les amateurs de récits en montagne, les randonneurs ou les parapentistes comprendront. En montagne, le pilote se pose souvent sur les glaciers, mais il y reste peu. Dommage. Spécialité des alpinistes au long cours, le bivouac reste confidentiel chez les aviateurs qui fréquentent pourtant les mêmes altitudes. Couper le moteur, descendre de l'avion, planter sa tente est sans aucun doute la meilleure manière d'apprécier le dépaysement subit et total qu'offre un avion léger. Bienvenue dans l'univers acéré des cimes, au cœur d'un glacier, un peu plus près des étoiles.

### Question d'organisation

Une nuit sur un glacier, ça ne s'improvise pas. Entre la météo, l'avion, le matériel, les conditions de neige et la sécurité, une savante alchimie doit s'opérer. Dans les Alpes, avant 1914, le bivouac était perçu par les Britanniques comme indigne d'un vrai montagnard. Les mentalités ont changé. C'est un alpiniste français, Pierre Allain, qui, dans les années 1930, a mis au point le duvet et optimisé l'équipement de bivouac. Une révolution à l'époque. Ayez une petite pensée pour lui

en préparant votre fond de sac. Chaussures étanches, grosses chaussettes, guêtres, collant, pantalon, salopette étanche, t-shirt à manches longues, polaire, gants, bonnet, lunettes de soleil, lampe frontale, crème solaire, petite trousse à pharmacie, paracétamol, vêtements de rechange, couverture de survie, tapis de sol, sac de couchage grand froid, sursac, couteau, briquet, réchaud, pelles, cordes, tente, téléphone... et en route. Avec Emmanuel de Maistre et Frédéric Sarkissian, deux amis pilotes, nous prenons la direction de la Suisse en DR 500. Nous avons rendez-vous à Saanen (LSGK) de l'autre côté de la frontière, avec Cédric Pasche, un pilote professionnel membre de l'aéroclub de Genève et organisateur de la traditionnelle semaine montagne pour les aviateurs suisses. C'est Joseph Rais (cf. Miracle au mont Blanc, *Info-Pilote* n°671) qui nous a mis en contact et Cédric a accepté avec enthousiasme l'idée d'un bivouac commun entre pilotes français et suisses. L'occasion de resserrer un peu plus les liens entre nos deux pays.

Au petit matin, sur le tarmac, les sacs à dos et les vivres s'empilent devant le bon vieux Pilatus Porter à la déco prometteuse. Notre groupe est composé de seize personnes. Côté sécurité, nous

avons Hans Allemah, un guide de haute montagne suisse-allemand qui sera aussi le pilote du PC-6. Pour le bivouac, André, Monique et Miguel, trois Suisses spécialistes de la construction d'igloos, vont nous encadrer tandis que Joseph Rais et Cédric Pasche, deux instructeurs montagne, formeront tour à tour le reste du groupe au vol glacier sur des Super Cub tout au long de la journée. La météo est excellente. Comme la construction d'un igloo prend du temps, nous accélérons le départ. En moins de 250 m, le puissant Pilatus s'arrache du sol de Saanen. L'avion est plein, cinq pax, le pilote et tous les bagages. Nous montons rapidement. En vingt minutes à peine nous survolons le glacier du Tsanfleuron, connu aussi sous le nom de glacier des Diablerets en français. Reconnaissance haute, personne sur le glacier. L'endroit est large, la pente est à double cassure, plus émoussée sur la partie supérieure. Une barre rocheuse flanque la partie septentrionale et le pilote cale son aile dans la paroi. Nous descendons tandis que la pente monte vers nous. L'ombre de notre avion épouse son original, l'appareil glisse, la couche supérieure de neige éclate et s'envole par plaques. Hans botte à gauche et HB-FLG s'immobilise

« -15°C sur le glacier, -13°C à la belle étoile, -10°C en abri, -8°C sous tente et -4°C dans l'igloo. Le bivouac offre plusieurs possibilités, une question de temps et d'équipement. »



Posé sur le Tsnfleuron, il faut porter vivres et équipement jusqu'au campement. Emmanuel de Maistre, un pilote privé passionné de montagne, ici en pleine action.



dans la pente. Nous déchargeons les bagages et une série d'allers-retours s'installe entre l'avion et le camp. La neige est parfaite. Nos pas s'enfoncent d'une dizaine de centimètres et les premiers mètres s'accompagnent d'un essoufflement normal car les poumons sont au niveau 90.

### Captain igloo

Transformer des pilotes privés en bâtisseurs d'igloos n'est pas chose aisée. André, Monique et Miguel sont déjà à pied d'œuvre quand nous arrivons. Ils ont eu le temps de construire les fondations, le premier étage de parpaings de neige du premier igloo et les toilettes igloo version cabriolet à 150 m du campement. Des bouts de tuyaux d'arrosage délimitent l'architecture de notre future demeure. Nous nous lançons dans la fabrication de deux igloos reliés entre eux par un couloir extérieur au centre duquel il y aura une cantine avec une table et deux bancs en neige. Un projet ambitieux quand on sait qu'il faut à peu près une heure par personne à cinq pour un igloo de cinq places et que la journée est courte. Frédéric est d'entrée le plus malin. Avec ses raquettes, il dame deux mètres carrés et monte en moins de cinq minutes une tente elle aussi... igloo. Bon, d'accord, il est plus rapide, mais nous verrons cette nuit quelle température il fera dans sa tente ! Beau joueur, il accepte de venir prêter main-forte

à ceux qui doivent construire l'igloo, le vrai, celui-là même que les eskimos habitent. C'est d'ailleurs dans la langue inuit et plus particulièrement en inuktitut qu'igloo veut dire « maison ».

Première étape : planter un piquet dans la neige. Dessiner un cercle constant autour du piquet avec une corde d'environ 1,50 m et un bâton de ski. Dégager la neige, tasser et niveler le sol. Cette opération prend environ une heure. Ensuite vous pouvez commencer l'atelier parpaings. Ça se passe sous la surface du sol. En effet, pour les fabriquer, il faut atteindre la deuxième couche neigeuse où l'on trouve une matière plus compacte. Une scie à la main, il faut découper des blocs d'environ 75 cm de long par 45 cm de haut sur 15 cm de large. L'astuce étant de découper les côtés en biseau afin de les décoller facilement sans les casser. Il faut ensuite un porteur de parpaings qui achemine cet or blanc au « maçon charpentier » qui va s'emmurer petit à petit au fil de la journée. Ce dévoué constructeur va ajuster à l'aide d'un long couteau chacun des blocs pour qu'ils s'encastrent le plus possible. Il construit son mur en colimaçon jusqu'au dernier bloc « faitier ». Là, une fois sur dix, tout peut s'écrouler. Alors que le camp prend forme, le ballet des Super Cub sur le glacier s'enchaîne. Un Husky vient se joindre à la ronde, des F-18 et des PC-7 passent dans le ciel helvète. Deux Mousquetaire français rejoignent le bivouac. Ils sont venus obtenir de l'administration suisse, l'OFAC, l'autorisation de se poser sur les glaciers suisses. Eric Darmanin, instructeur et examinateur vol montagne à la DGAC, Laurent Belair, pilote inspecteur à Lyon, Vincent Labrosse, instructeur vol montagne à l'ENAC et Jack Porte, instructeur montagne à Huez débarquent au bivouac. L'heure est avancée et ils n'ont pas le temps de construire un igloo. Sous les conseils d'André, ils fabriquent quatre murs en neige et tirent une bâche en guise de toit.



Il faut être vigilant à la masse que vous emportez pour votre bivouac. Vérifiez vos abaques et prévoyez plusieurs voyages si besoin.

La nuit arrive à grands pas. Le soleil disparaît derrière les cimes. Aussitôt un vent froid descend du glacier. Les igloos ne sont pas encore finis. Emmanuel et Joseph, à peine posés de leur dernier vol en Piper Cub de la journée, viennent prêter main-forte pour terminer la construction. Le soleil qui a brillé toute la journée laisse la



Le PIC, un Super Cub suisse piloté par Joseph Rais, en étape de base pour le glacier du Tsnfleuron.

La construction de l'igloo doit être rigoureuse et précise. Comptez une heure de travail par personne à cinq pour un igloo de cinq places. Frédéric Sarkissian porte son parpaing de neige religieusement, évitant de le prendre par les coins. André monte le mur en colimaçon. Au petit matin, la lumière révèle les strates de neige du mur. Alain, Jérém, Joseph, Emmanuel avant de « dormir », un bien grand mot.





scène à d'autres étoiles. Les doudounes et les bonnets sortent des sacs, on échange nos lunettes de soleil pour des frontales. Le ciel étire une palette de couleurs du bleu encre au rose pâle. Quelques loupottes s'allument dans les villages au fond des vallées. Au loin le Cervin, alias le Matterhorn, marque du haut de ses 4478 m la frontière entre la Suisse et l'Italie.

### Echange au sommet

Sous les patins des avions, les pilotes ont glissé des mousses pour éviter que ça ne colle le lendemain matin. Les ailes sont attachées au sol, les verrières protégées par une bâche. La nuit est bien là maintenant. Il est temps de se restaurer. La cantine conviviale réunit les travailleurs pilotes. Des bougies chauffe-plats ont trouvé place dans les murs de neige. Frédéric a apporté le champagne. Les bouchons sautent, on trinque dans des verres en plastique ou dans des quarts en fer-blanc. On se raconte des anecdotes d'aviateurs, des histoires de montagne, on rit, on discute, on partage sa gamelle. Joseph a apporté du saucisson fait maison, Jack son génépi et André un petit alcool de prune. L'amitié franco-suisse bat son plein.

Dehors, les contemplatifs observent les étoiles. Au FL90, l'air est moins pollué et les constella-

tions se détachent clairement. Orion, Bételgeuse, la Grande Ourse, le Taureau, les Gémeaux... Illuminés, nos deux igloos posés sur l'horizon ressemblent à deux abat-jour diaphanes. Vision transcendante, privilège de montagnards. Une grande inspiration dans l'air frais... Il est temps d'aller se coucher.

En bivouac, dormir est un bien grand mot. Disons que la nuit est une succession de phases de sommeil plus ou moins profondes où l'on a jamais l'impression de s'endormir. Par contre vous assurerez à votre voisin qu'il a ronflé toute la nuit. Chacun a pris place dans son abri. Quatre dans un igloo, cinq dans l'autre, trois dans la cabane de neige, deux dans deux tentes séparées et deux puristes à la belle étoile qui se sont creusé un trou pour se protéger du vent. Dans chacun des abris nous avons mis un thermomètre. A cause de l'altitude, le cœur travaille davantage, la respiration est plus difficile et le sommeil s'en ressent. Emmitoufflés dans les duvets, chacun essaie de se reposer au mieux en priant que le toit de l'igloo résiste à la gravité jusqu'au petit matin. Aux premiers rayons du soleil, les murs changent de couleur. La lumière perce les jointures et révèle les strates du manteau neigeux. 6h00, Joseph se réveille d'un bond dans l'igloo et lâche : « On va

Le groupe des pilotes franco-suisse. L'entrée dans l'igloo s'effectue par le plancher pour que l'air froid descende et l'air chaud monte.



voler ? » Les sourires se lisent sur les visages tirés par la fatigue. La nuit a été courte mais magique, sentiment unique d'être dans un endroit retiré du monde. Nous relevons les thermomètres : il a fait -15° sur le glacier cette nuit. Les deux braves de la belle étoile ont connu -13° dans leur trou, la cabane affichait -10° au petit matin, la tente -8° et l'igloo -4°. Le soleil s'élève rapidement dans le ciel. Un café à la main, le spectacle majestueux de la nature qui s'éveille rembourse mille fois le prix des cernes sous les yeux. Le temps d'emballer les affaires et le Pilatus fait un passage au-dessus du bivouac avant de se poser. Dernier coup d'œil au glacier qui nous a offert l'hospitalité et on s'arrache d'un coup d'aile vers la vallée, laissant derrière nous un vieux rêve d'enfant enfin réalisé. ●

Texte et photos : Jean-Marie Urlacher

### ATA COM N°1 ANGLAIS FCL 1028-1200 TOEIC

Grâce à la qualité de nos stages et nos CD Roms

100% DE RÉUSSITE à 1.028 IFR et FCL 1200

Pns Corsair, Air France, Air Austral, Transavia, Cadets Air France, Air Caraïbes, Europe Airpost...

100% DE RÉUSSITE à FCL 1.028 VFR

(stages de 3 à 5 jours, outils CD IFR T3 + 3 livres et CD VFR T1 + 1 livre)

I Test N4 OACI FCL 1.028 PILOTES IFR, Contrôleurs, AFIS, VFR

I TOEIC Niv 850 Air France

I CD-ROM FCL 1.028 - 180€

I Cours par correspondance

I Sélections compagnies

DATES DES STAGES :

FCL 1.200 / FCL 1.028 IFR :

22-26/04, 05-09/05, 10-14/05

VFR (3j-450€) : 10-12/04, 02-04/05, 04-06/06

TOEIC : stage 450€



ATA Com • 75014 PARIS • Tél : 01 45 42 72 90 - 06 80 15 70 74 • www.ata-com.com

ATA Com choisi par Régional Britair Com, Air France cadets laag, Institut Mermoz, Esma Dga, Sefa, Douanes, Sécurité Civile, Armées Air, Alcatel, Epag, Alavia, Air Austral, Air Caraïbes, Transavia et Europe Airpost

BELOTTI

JEAN BELOTTI

des histoires dans l'air...

2<sup>e</sup> édition

+ 65 nouvelles histoires

www.aviation-publications.com

FLIGHT DESIGN

FK PLANES

CORVUS AIRCRAFT

KBI

**INNOVAIR**  
L'INNOVATION AERONAUTIQUE

**IMPORTATEUR FRANCE**  
TÉL : 33 (0) 5 61 51 03 34 / FAX 33 (0) 5 61 51 23 49  
WWW.INNOV-AIR.COM • WWW.KBI-UL.COM

LOCATION-ESSAI  
DU CTLS ELA ET MC ELA  
proposée aux aéroclubs

**LE PLAISIR DE VOLER**

MACH 0.1  
ECOLE DE PILOTAGE

DISTRIBUTEUR EXCLUSIF  
ILE-DE-FRANCE, NORD-OUEST  
ET CENTRE  
AÉRODROME DE MEAUX ESBLY  
TÉL. 33 (0)1 60 04 47 03 • WWW.MACH-01.COM

Take-off

DEALER FLIGHT DESIGN  
ET CORVUS, RÉGION NORD-EST  
BELGIQUE ET LUXEMBOURG  
LA HESSE 15 - B6800 BERNIMONT, BELGIQUE  
TÉL. 32 (0)499 26 49 11 • WWW.TAKE-OFF.AERO

**AERALP**  
Formations - Transport - Travail aérien FTO - TRTO

**Vous invite pour son**

Aeralp Type Rating Department

**ATRD**  
TRTO

**FLY' DEJ**

**Le Samedi 28 AVRIL 2012**  
Aéroport international de GRENOBLE

**L'école de pilotage**

**FTO-TRTO**  
unique en France

**PPL - CPL - IRMEP - IR Privé - FI - QT B737 - QT A320**

**Venez découvrir l'ensemble de ses formations Pilote**  
Son PIPER PA44 équipé d'un GARMIN G500

Ouverture d'une boutique Aéronautique  
en collaboration avec Aéro-Discount

**Nos partenaires :**  
RestoFLY, EASY-ATPL,  
TECNAM et le P2006

Renseignements et réservations au 04 76 06 07 71  
contact@aeralp.com et www.aeralp.com