



Vol montagne dans les **Pyrénées**

Pour le pilote montagne, les Pyrénées sont plus ardues que les Alpes. Aérologie délicate, vallées enserrées, qualité de neige changeante, pistes étroites et courtes. Si les sommets sont ici plus bas, le niveau d'exigence est quant à lui plus élevé. Un endroit parfait pour les pilotes qui veulent découvrir une nouvelle discipline ou relever de nouveaux challenges dans un cadre authentique au charme désuet.

Jean-Stéphane Salles, Jean-Claude Ramon, Daniel Serres, Michel Gautier et Noël Monteil posent devant BKBE, le Super Cub de l'APPM.

Les pilotes de montagne pyrénéens doivent tout à Hercule. Mais oui! Car si la belle Pyrène, fille du roi de Cerdagne, n'avait pas été séduite puis abandonnée par le fameux héros des Douze travaux, elle ne se serait pas aventurée à sa poursuite dans la forêt, rongée de tristesse. Du coup, elle n'aurait pas été dévorée par les bêtes sauvages et Hercule pris de colère, n'aurait pas empilé des tas de rochers pour construire un gigantesque mausolée en l'honneur de sa belle disparue. Bref, les Pyrénées et les altisurfaces n'auraient pas existé et il n'y aurait jamais eu d'article dans *Info-Pilote*. Tout se tient. Aviation et mythologie, même combat.

Des associations à votre service

Le massif s'étire d'est en ouest sur 220 Nm à vol d'oiseau, de Saint-Jean-de-Luz jusqu'à Cerbère. Cinquante jours à pied et 900 km si vous empruntez le GR10. Ou deux heures de vol à 110 kt. Car pour découvrir les Pyrénées de manière plus intimiste et de façon unique, il y a le vol montagne. Sur roues en été, sur skis en hiver, cette discipline est l'apanage des aviateurs rigoureux, exigeants, patients, passionnés, épris de nature et de liberté. Si vous cherchez à perfectionner votre pilotage, découvrir de nouvelles sensations ou si vous êtes déjà qualifié montagne et que vous cherchez à progresser, les pilotes pyrénéens vous accueillent toute l'année. Ambiance familiale, vallées authentiques parfois désuètes, simplicité et nature préservée. On se pose sur cinq départements : les Pyrénées-Orientales, l'Ariège, la Haute-Garonne, les Hautes-Pyrénées et les Pyrénées-Atlantiques. Les montagnes offrent 28 altisurfaces dont deux sont privées (le Bergons, de Christian Exiga, et le Llauro, de Michel Gispert) et un altiport : Peyresourde (LFIP).

L'Association des pilotes pyrénéens de montagne (APPM) et le Peyragudes Air Club (PAC), les deux associations qui regroupent les pilotes de montagne dans les Pyrénées (lire p.26) n'ont pas pour unique but de former des pilotes. Comme l'explique Daniel Serres, président de l'APPM, il s'agit surtout de « l'entretien des altisurfaces, de l'ouverture de nouvelles pistes, mais aussi un long travail de relation avec les communes, les associations écologistes locales, les réunions de riverains... » C'est une question de pédagogie qui permet de préserver cette activité fragile et respectueuse de son écosystème. Le vol montagne n'est pas uniquement une discipline technique, d'analyse météo ou d'aventure, c'est avant tout une



Les Pyrénées offrent aux pilotes 28 altisurfaces dont deux privées et un altiport à Peyresourde.



approche respectueuse de la nature et des autres usagers de la montagne. « Les associations écologistes sont souvent très étonnées quand on leur apprend que nous avons mis en place une trajectoire spéciale pour éviter tel nid

de pygargue ou le survol de tel village pour ne pas déranger les habitants », ajoute Daniel.

Un environnement pointu

Dans les Pyrénées, l'avion roi c'est le Super Cub. « Dans les Alpes, c'est le Mousquetaire, car les pistes sont une fois et demie plus larges et plus longues, les vallées plus écartées, l'ensoleillement meilleur. Ici, c'est plus technique, plus étriqué, les pistes sont courtes, les vallées étroites et le Piper, grâce à ses qualités de vol, est la machine la plus adaptée », lâche Daniel Serres, fort de ses 22 500 hdv. Le regard bleu vif, la brosse au carré, sec, dynamique, rigoureux, Daniel pilote l'APPM depuis le QG de Bagnères-de-Luchon (LFCB).

Du point de vue aérologique, il faut comprendre que l'arc alpin est orienté nord-sud sur sa partie française, c'est-à-dire que les faces est

chauffent le matin, les sud dans l'après-midi et les faces ouest en fin de journée. L'aérologie évolue et il y a bien souvent un côté favorable pour se poser dans la neige. Les Pyrénées en revanche sont orientées est-ouest, c'est-à-dire que le soleil

Vue depuis le Mag de Jean-Stéphane Salles qui, malgré la petite puissance de sa machine (25 hp), ose s'aventurer dans les reliefs Pyrénéens.



chauffe surtout le versant sud. « Ajoutons à cela les perturbations d'ouest régulières, les sommets moins élevés que les Alpes d'au-moins 1000 m en moyenne donc moins froids de 6°C. Le tout rend une neige qui se transforme plus vite et il n'y a malheureusement pas de glacier sur lequel on puisse atterrir », synthétise Philippe Ouvrard, président du PAC. Les pilotes du cru guettent le front froid synonyme de chute de neige. Il faut ensuite attendre deux ou trois jours de froid pour stabiliser la neige et, si l'aérologique est calme, les conditions sont réunies pour aller voler.

Savoir poser ses roues ou ses skis à un endroit précis s'acquiert assez rapidement. En revanche, connaître la montagne prend toute une vie. « Je vole depuis 1966 et j'en apprend tous les jours. Ici, c'est comme l'océan. Il faut être modeste et c'est presque toujours l'aérologie qui nous surprend. J'ai remarqué par exemple que les rotors ne sont pas aux mêmes endroits qu'il y a vingt ans, ils ont bougé »,

explique Daniel. Ici, par vent de sud, on ne pose pas, trop dangereux. « Le vol montagne c'est la petite fenêtre, le petit créneau dans le créneau », précise Michel Gaulier, de l'APPM. Après, tout est une question de température, de qualité de neige qu'il faut savoir apprécier en fonction de l'avancée dans la saison (en général de novembre à avril), d'ensoleillement, de disponibilité machine et de pilotage.

Une philosophie de vie

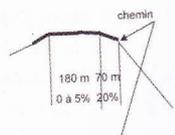
Chaque altisurface a son niveau de difficulté. Le guide du pilote *Les Pyrénées*, écrit par Alain Mathon, aux Éditions Cépaduès, vous aidera à vous en rendre compte. Parmi les plus petites, il y a Pène de Soullit (150 m x 15 m avec 22% de pente), la Laquette sur la commune de Barèges qui est à la fois petite et pentue (200 m et 27% de pente, seuls 100 m de piste sont utilisés). « En montagne, la pente est l'amie du pilote, car elle permet de réduire la distance d'atterrissage et de décollage si le pilote prend

soin de faire un 180° entre les deux », s'amuse Christian Briand. Ce sont les pistes qui ne prévoient pas la remise des gaz qui sont plus délicates et engageantes. Dans les Pyrénées, les débutants commenceront plus volontiers par Artigues, Aleu-Joubac ou Le Bouirex. Plusieurs altisurfaces sont des dômes ou des cols comme Cirres, Cap de Pouyes, Honteyde ou Pène de Soullit.

« S'engager dans une activité de vol montagne c'est presque adopter une philosophie de vie », confie Michel. Le charme ne réside pas seulement dans le pilotage. Il y a aussi les journées d'entretien des altisurfaces, les pique-niques de groupe, les stages de perfectionnement. « En montagne il faut être plus humble qu'ailleurs », vous répète-t-on à l'envi au fil des discussions. « Une erreur de 4 kt en approche c'est peut-être 50 m de trop en bout de piste, ce n'est pas tolérable en montagne », explique Michel. Le diable est dans la tenue des paramètres. Mais avant d'attaquer les altisurfaces, un bon entraînement sur l'altiport de Peyresourde, le Courchevel pyrénéen, sera une première étape. « Tous les pilotes sont les bienvenus à LFIP pour passer leur qualification de site. Peyresourde est une destination sympathique à partager avec des amis ou en famille. D'ailleurs, ceux qui envisagent un jour de traverser les reliefs pour se rendre en Espagne seront heureux d'apprendre avec nous les pièges météorologiques à éviter », ajoute Philippe Ouvrard. Piste goudronnée de 340 m, 17% de

QFU atterrissage	270°	Cap de Barres
décollage	270° ou 90°	CIRES
TDP main	G	31110 - Haute-Garonne
approche	RAS	
piste	250 x 30 m	
profil	20% à 0% (profil convexe)	
observations	remise de gaz possible sur la plateforme (repérer l'axe au cours de la reconnaissance)	

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



QFU atterrissage	210	ARTIGUES
décollage	030	
TDP main	W	65100 Hautes-Pyrénées
approche	RAS	
piste	330 x 20 m	
profil	10% pente régulière	
observations	grange au seuil de piste à l'est altisurface fermée du 1/10 au 11/11 (chasse à la palom)	

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



Ici, pas de cartes VAC mais des cartes artisanales, disponibles dans l'espace privé de l'APPM et qui permettent aux pilotes de montagne de préparer leurs approches sur les porte-avions du sud-ouest.