

Extrait du Helico-Fascination

<http://helico.fascination.free.fr/spip>

Refuge Vallot

- Récits - Jean-Marie Potelle -



Date de mise en ligne : jeudi 14 août 2008

Helico-Fascination

Refuge Vallot 4362 m le chantier le plus haut d'Europe

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->A seulement 448 m du toit de l'Europe occidentale, sur cet itinéraire qui donne accès au sommet du Mont-Blanc dont la surfréquentation lui vaut le surnom de « Voie Royale », il existe un petit bâtiment non gardé, qui se contente d'abriter une radio qui met les alpinistes en détresse directement en liaison avec le Peloton de Gendarmerie de Haute Montagne de Chamonix. Vallot, qui ne se souvient pas de ce nom rendu célèbre par le premier sauvetage par hélicoptère réalisé par Jean Boulet et Petit à plus de 4000 mètres pour secourir une personne victime d'un malaise cardiaque, c'était en 1956 avec une des premières Alouette 2. En 1957, on en reparlera lors de la tragédie de Vincendon et Henri et la récupération par Jean Boulet et Gérard Henry des équipages et guides lors de chute de leur H 34 en essayant de sauver les deux jeunes alpinistes. Au même endroit, 50 m plus bas se trouve l'Observatoire Vallot. Propriété du CNRS, fermé au public, c'est là que régulièrement des équipes de médecins se livrent à des études sur le « Mal Aigu des Montagnes », et la vie en hypoxie. Parce qu'il ne supportait plus l'envahissement de son laboratoire par les touristes, Joseph Vallot fait ériger, en 1893, une cabane en bois. En 1938, face à l'état de délabrement qui ne permet plus à ce bâtiment de jouer de façon très imparfaite son rôle, il est décidé de monter un abri métallique, « petite maison de 35 m² pour laquelle la technique la plus moderne avait été pour la première fois mise à contribution en haute montagne ». Toute la charpente est en Duralumin permettant ainsi une importante économie de poids. Il en va de même pour les parois constituées de feuilles d'aluminium placées de part et d'autre de deux minces couches de contreplaqué entre lesquelles se trouve une couche d'Isorel.

Tous ces matériaux seront montés à dos d'homme, les porteurs hissant des charges de 40 à 50 kg, à une altitude où le souffle est coupé au moindre effort. Quatre pièces principales, pesant de 65 à 72 kg seront portées par Henri Blanc de la Chapelle d'Abondance, seul homme capable d'une telle prouesse. C'était vraiment un spectacle émouvant de voir ce robuste gaillard, le cou tendu, la mâchoire crispée, ne répondant même pas aux exhortations que lui prodiguaient les touristes stupéfaient devant cette force extraordinaire.

En 1970, le refuge est restauré une nouvelle fois et c'est Gérard HENRY, Pilote d'Essais très connu qui va s'en charger et monter, avec une Alouette 2, 15 tonnes de matériaux et de ravitaillements en une semaine. Il sera remplacé par Robert PLAY qui, lui, en montera pratiquement le double. 67 ans plus tard, la même urgence de redonner à la Cabane un sérieux coup de jeunesse s'imposait. Le problème d'un chantier à cette altitude reste beaucoup la météo d'une part et l'aérodynamisme d'autre part. Situé sur un promontoire rocheux, exposé de ce fait aux quatre vents, la boîte que représente ce petit édifice ne peut rester ouverte. Chaque démontage de panneaux doit s'accompagner dans les heures qui suivent de son remplacement par un élément neuf. <!-- htmlA -->

<!-- htmlB -->De plus, le peu de place pour stocker, que ce soit les matériaux à évacuer comme les pièces de rechange, a largement contribué à un nombre élevé de rotations. Encore que tout soit relatif. Débuté dès les premiers jours de juillet 2006, le chantier a été terminé avant la mi novembre, la mauvaise météo d'août ne permettant aucune journée de travail. L'équipe était composée de 4 membres, 2 spécialistes de la métallerie, par ailleurs férus de montagne (Constructions Métalliques du Val Montjoie) et 2 guides de la Compagnie de Saint Gervais, commune sur laquelle se trouve le refuge. Seuls les guides ont assurés un tour de rôle, les chaudronniers restant toujours les mêmes.

Une rotation en début de semaine pour monter le personnel, le petit outillage et la nourriture et à chaque demande de leur part, un approvisionnement en matériel. C'est le B3 de la Société Chamonix Mont Blanc Hélicoptère (CMBH), dirigée par Pascal Brun, pilote très expérimenté dans ce type de travail qu'est le levage en Haute Montagne, qui se chargea des transports. Environ 7 tonnes de matériaux montés pour un peu plus de 10 tonnes de descendus. Le tout en une quarantaine de rotations avec des charges d'un poids maximum de 480 kg. Les temps de vol étaient de l'ordre de 7 à 9 minutes selon l'aérologie et pour une dénivelée de 2950 mètres. A noter l'enlèvement exceptionnel d'une charge de 720 kg à 4362 mètres sans jamais aller dans le rouge. Pour information, il faut dire que ce jour-là le vent laminaire soufflait à 40 Kts.

Place aux commentaires du pilote

« Pour avoir volé plus de 8000 heures sur Lama SA 315 B, je dois avouer que lorsque je suis passé au B3 cela n'a pas été sans que je n'émette une certaine réserve... En effet, fort d'une relative expérience sur B2 en montagne, je voyais plus dans cet appareil une sorte d'avion de ligne qu'un hélicoptère de travail aérien. Un peu plus de 4000 heures de vol plus tard, je ne peux que reconnaître les performances de cette machine. Une excellente voilure, un confort d'assise et sonore sans comparaison d'avec mon « bon vieux tracteur », une modularité cabine sans égale tout quiétude d'esprit qu'offrent et le VEMD pour la mise en route et le FLI pour le travail dans les limites les plus fines. Ce dernier mettant à la base tous les pilotes sur un même pied d'égalité pour l'exploitation des performances de leurs appareils. Seule ombre au tableau (sans vouloir faire de jeu de mots) le manque caractéristique de visibilité avec cette planche de bord digne d'un Airbus et les ouvertures de cabines. On a l'impression d'être enfermé dans un avion ».*

Si par ailleurs la structure épurée du Lama permettait de travailler dans pratiquement tous les secteurs de vent, il n'en va pas de même avec le B3 qui oblige, surtout en altitude, à opérer vent de face. Ce qui nécessite, autant par souci de sécurité que d'efficacité, de travailler avec une élingue de plus de 10 mètres (en l'occurrence pour Vallot, 14 mètres). L'avantage étant alors de disposer d'un peu de marge entre l'appareil et le sol pour se récupérer en cas de mauvaise surprise au moment de déjauger la charge.

C'est aujourd'hui le prix à payer pour une sécurité accrue, la dérive ayant fait sa preuve d'élément salvateur en cas de rupture accidentelle de la transmission arrière. Autre élément positif de cette machine, la signature sonore, qui n'a plus rien à voir avec les décibels du Lama. De plus en plus en montagne nous sommes critiqués pour le bruit que nous occasionnons. L'Écureuil va dans le bon sens, même s'il reste des améliorations à apporter. Mais là presque plus qu'ailleurs, c'est avant tout le comportement responsable du pilote qui permet de marquer une nette différence *« Il est regrettable de constater que cette sensibilité ne soit pas innée ».*

« Plus Haut, Plus Loin » sont, depuis quelques années maintenant, les termes de la devise de l'entreprise CMBH. En filigrane on peut y lire *« Avec toujours plus de Sécurité ».*

En tant que Pilote et Chef d'Entreprise, je me dois aujourd'hui de reconnaître que c'est grâce à l'exploitation de ce très bon appareil qu'est l'Écureuil B3.

* VEMD : Vehicle and Engine Multifunction Display - Affichage de gestion des paramètres moteur et véhicule.

Pascal BRUN en quelques lignes

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->»Chamoniard d'origine, ancien Pilote de l'ALAT, il entre au service d'une Société basée dans les Alpes, spécialiste reconnu du levage, il décide de s'installer en créant CMBH.

Aujourd'hui il affiche 22 années de vol en montagne, plus de 16 000 heures de vol, plus de 1000 posés au sommet du Mont-Blanc. Il a reçu la Médaille du Secours en Montagne et celle pour Acte de Courage et Dévouement. A 48 ans, c'est pas mal !

► Cliquez [ici](#) pour en savoir plus sur Pascal Brun

En prime, les monteurs témoignent

« Le plus dur était de résister au froid, à la neige et au vent qui soufflait à plus de 100 km/h. Les températures descendaient jusqu'à -15° C mais avec le vent, la sensation de froid est de -20° C, voire -30° C. Il est alors difficile de visser des plaques métalliques à ces températures. On avait monté des bouteilles de vin pour fêter la fin des travaux, elles ont gelé et les bouchons ont sauté. Le refuge, qui se trouve sur un rocher, est lesté avec 17 tonnes de pierres, il a fallu les déplacer pour refaire les fonds des caissons dans lesquelles elles se trouvaient. Ce fut un travail de Romains « 11 heures de travail par jour ont été nécessaires pour remettre en état Vallot ».

Photos © CMVM (Constructions Métalliques du Val Montjoie) publiées avec leur aimable autorisation