

# L'Arpette

## Un terrain savoyard



Patrick Houms est en finale, avec une précision toute « Sefaienne ».

© Patrick Houms

**Lorsque la Savoie annexa la France le 24 mars 1860 avec de la signature du traité de Turin (l'Histoire officielle soutient que les pays de Savoie furent rattachés à la France !), notre nouvelle nation hérita d'un trésor géographique exceptionnel. Plus rien ne serait comme avant...**

**A** une époque maintenant révolue, quand l'aviation de montagne prenait son envol, les pilotes exploraient tous les recoins des Alpes à la recherche de pistes potentielles. Un jour, Nano Chapel, pilote instructeur et président de l'aéro-club de Méribel, vint se poser sur le site de l'Arpette qui se trouve au-dessus du

hameau de Béranger dans la vallée des Belleilles. Situé à cinq minutes de vol de l'altisurface de Méribel, le terrain possède de nombreux avantages qui convainquirent rapidement Nano Chapel de l'utiliser comme piste d'entraînement pour ses élèves. Il obtint l'autorisation pour l'hiver et commença son enseignement.

# Conseils d'un pro

**Comme l'Arpette est un terrain privé, il est réglementairement interdit d'y faire de l'instruction. C'est fort regrettable, car elle possède quelques particularités qui la rendraient très pédagogique.**

Patrick Houms, instructeur au Sefa, épilogue sur le sujet : « Comme la piste est bien dégagée sur le bas, on peut ajuster le tir quand on vise le point d'aboutissement. Son étroitesse oblige une précision rigoureuse lors du touché et du roulage. Il existe un changement d'axe entre la plate-forme et la piste. Il convient de bien prendre ses repères, car au décollage l'étroitesse du terrain peut créer des surprises pour l'aviateur non averti. Tant en vol qu'au sol, ce terrain exige un sens critique et une bonne analyse associés à l'expérience des "locaux". Les observations lors de la reconnaissance peuvent prêter à confusion. Durant la journée, une brise montante s'établit et le pilote devra négocier avec du vent arrière au décollage. De plus, l'aérogologie souvent compliquée en montagne réserve des surprises sous la forme de micro ascendances au seuil de piste qui peuvent perturber la courte finale »

Henri a installé deux manches à air pour aider les pilotes. Patrick apprécie énormément cette altisurface et s'entoure de précautions pour limiter les nuisances sonores : « Je m'interdis de remettre les gaz intempestivement. Quand les virages en palier ne sont pas indispensables, je laisse descendre l'avion pour éviter de faire ronfler le moteur. Henri a fait un excellent travail et il serait dommage de gâcher tout cela. De plus, on est toujours accueilli à bras ouvert et sa femme est un fin cordon-bleu »...



L'Arpette

© CREDI

## Un homme, un projet

C'est lors de ces entraînements que le futur propriétaire du terrain, Henri Balas, découvrit le site. Il fut immédiatement touché par la beauté du lieu et le magnifique panorama qui s'offre au spectateur. Lors de ses passages, il avait remarqué près de la piste une vieille mesure, appelée « montagnette » en ces terres savoyardes. Il questionna les différentes autorités locales et rencontra la propriétaire de la demeure. Elle consentit à vendre son bien qui venait avec cinq hectares de terrain. « Nous avons eu de la chance, car quand on regarde le cadastre, toutes les autres propriétés autour de notre terrain sont morcelées. Un achat de ces différentes parcelles aurait été un cauchemar », précise Henri Balas.

Une fois l'acquisition finalisée, il entama la rénovation de cette montagnette datant de 1820. Il pu garder les murs et conserver les aspects originels (cheminée, les pierres de taille) de sa future demeure. Il fut aidé par sa fille qui avait fait des études d'architecture d'intérieur en se spécialisant dans la conservation du patrimoine. Parallèlement, n'oubliant pas ses priorités, il œuvra pour créer une altisurface qui puisse accueillir de nombreux visiteurs.

« Au début, nous avons simplement fait les foins. Puis progressivement, le terrain prenant forme, nous avons pu tondre. Bien entendu, le ramassage de pierres est une activité pérenne. Certaines d'entre elles sont tellement volumineuses, de la taille d'un divan, qu'il faut utiliser des moyens mécaniques conséquents ». Des journées d'entretien sont aussi organisées. La dernière a eu lieu le 4 septembre 2010. Onze avions et un hélicoptère vinrent atterrir pour emmener une trentaine de personnes qui profitèrent d'un repas convivial.

## Aéronautique et politique

L'altisurface est maintenant bien ancrée dans son environnement tant géographique qu'humain, mais cette harmonie fut acquise dans la douleur. Au tout début, les pilotes faisaient la vent arrière main gauche et passaient au-dessus du village de Béranger. Ces nuisances sonores incommodaient les habitants et l'un d'eux s'employa à décrédibiliser le terrain. Muni de jumelles, il s'allongea près de la piste et compta le mouvement des appareils. Une fois ses statistiques obtenues, il fit circuler une pétition et envoya une lettre au maire pour se plaindre

Rassemblement pour une journée de travail



© Jean-Pierre Coniat



Une ambiance très conviviale

Au travail !



# L'AFPM

L'Association française des pilotes de montagne publie une carte de l'Arpette mise à jour par Henri Balas. Ce document prodigue toutes les informations nécessaires au survol, à l'atterrissage et au décollage.

Pour en bénéficier, ainsi que d'une mine de renseignements et de nombreux autres bienfaits (photos, altimètres infos, petites annonces, bonnes adresses de restaurants...), il suffit tout simplement d'adhérer à l'AFPM. Tous les renseignements sur [afpm.org](http://afpm.org)

Fiche AFPM N° 02-02		Région Savoie	
Henri BALAS 04-79-81-24-53 06-10-25-29-83		<b>L'ARPETTE</b>	
Aéroclub Meibel 04-79-08-61-33		St Martin de Belleville	
MTO Bourg-St-Maur 06-30-68-02-73		73440 - Savoie	
latitude <b>45°24'40" N</b>		fréquence <b>130,00</b>	
longitude <b>006°31'05" E</b>		altitude <b>6200ft</b>	
carte Michelin <b>74 pli 17</b>		O	
		sol naturel	
		aérodrome privé (1)	

Moules 180°

hameau Beranger SW  
4,5 km au S de St Martin



NOTE INDICATIVE - LE PILOTE EST SEUL RESPONSABLE - ESP SIGNALER LES MODIFICATIONS  
AFPM 01 - édition 02 (1) Autorisation préalable

© AFPM

QFU atterrissage	<b>02</b>	<b>L'ARPETTE</b>
décollage	<b>20</b>	St Martin de Belleville
TDP min	<b>D 6500 ft</b>	73440 - Savoie
approche	<b>RAS</b>	
piste	<b>560 x 40 m (hiver) 250 x 30 m (été)</b>	
profil	<b>de 13 à 18%</b>	
observations	# survol village prohibé # silencieux obligatoire	

	OUI	NON
# manche à air	2	
# ballastage		X
# abri avion		X
# gîte		X
# repas		X

ZONE INTERDITE

13% 18% 5% 0%

0m 40m 50m 60m 80m




Utilise-t-il des canons à neige ?



du bruit, documents à l'appui. Le premier magistrat fit parvenir un courrier à Henri Balas l'avertissant qu'il fermait le terrain.

Le pilote se rappelle encore ces moments douloureux : « *J'étais anéanti. Pendant deux nuits quasiment blanches j'ai cherché une solution. Finalement, une stratégie se dessina et je rencontrai le maire. Je lui rappelai qu'il avait lui-même donné l'agrément pour l'utilisation de la piste. Je voulais qu'il comprenne que j'étais déterminé et que je me battrais pour conserver ce terrain* ». La suite consista à réformer substantiellement le circuit. Après avoir observé attentivement la configuration géographique du lieu, il créa un nouveau trajet, main droite, qui passe le long de la montagne. Il a aussi prescrit le dépassement de l'axe de piste. Ainsi les villageois sont protégés du bruit des avions, d'autant que sur la gauche du terrain une petite colline offre une excellente isolation phonique.

Mais la subtilité s'imposa quand il demanda au maire d'assumer ces décisions. Pour un homme qui se vante de ne pas être politicien, Henri fit preuve d'une rouerie audacieuse.

Le maire accepta la proposition et publia une liste de cinq pilotes habilités à profiter de la piste. Au cours des ans, cette liste s'est étoffée et a fini par disparaître. À la demande de la gendarmerie de l'Air, une association a pris le relais (cf. encadré). Cinq ans plus tard, le maire renvoya une lettre à Henri qui le félicitait : « *Votre terrain d'aviation est un modèle de gestion* ». Le travail accompli a porté ses fruits. D'autant plus qu'il y a quelques années, Henri avait offert un baptême à un jeune de 10 ans. Cet adulte qui se rappelle toujours avec émotion de ce vol a été élu au conseil municipal.

Mais pourquoi Henri met-il un tel acharnement à inscrire dans le patrimoine de la Savoie cette piste 5 étoiles ? « *À l'image de Mé-*



Henri Balas, un pilote sérieux



Début de la vent arrière



En longue finale

ribel où j'ai créé le centre de ski de fond des Trois-Vallées en 1978, je souhaite que ce site devienne un stade aérien autour duquel se regroupent des disciplines diverses : ski de fond, biathlon, course de chiens, raquettes, VTT, tennis, etc ». Avec cet objectif en tête, une fois l'écueil de la franche opposition au terrain dépassé, Henri s'est attaqué à la construction d'un refuge pouvant héberger très confortablement les visiteurs. « Pour construire dans cette commune, il fallait pratiquement montrer sa carte d'identité savoyarde ». La philosophie d'Henri était non

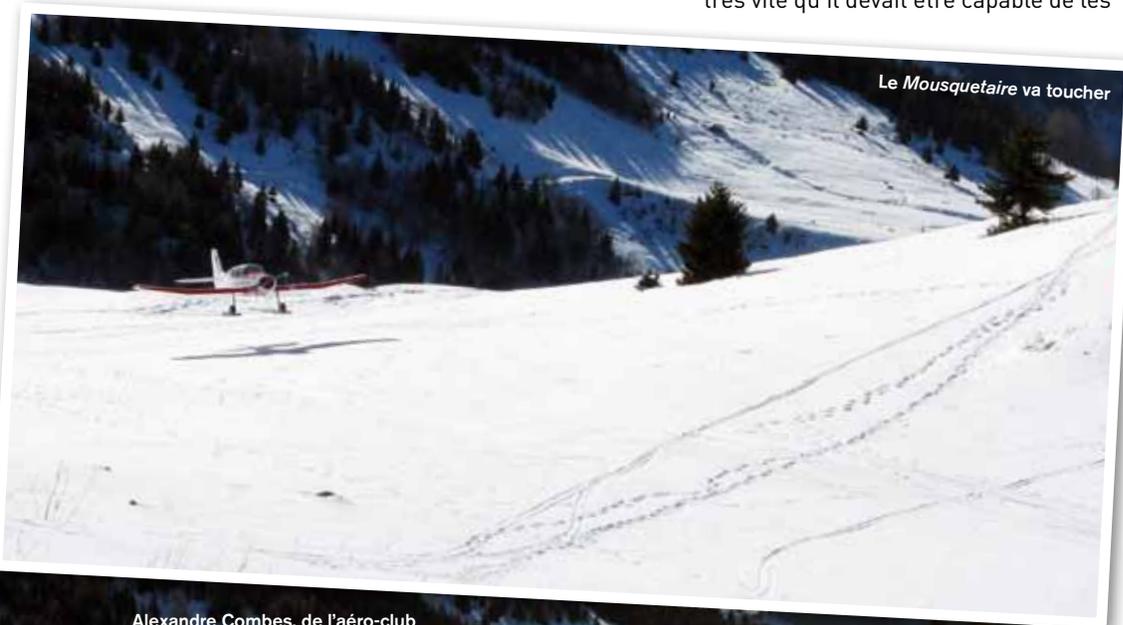
seulement de créer une altisurface, mais aussi de donner la possibilité aux pilotes de profiter du panorama aussi longtemps qu'ils le souhaitent.

### Innovation agricole

Fasciné par la vitesse, Henri Balas s'était investi professionnellement et sportivement dans l'automobile. Concessionnaire pour Volkswagen et Porsche, il s'est passionné pour la course automobile et s'est lancé dans la course de côte. Comme les parcours se trouvaient dans toute la France, il comprit très vite qu'il devait être capable de les

reconnaître de manière efficace. L'avion s'imposa. Il entreprit sa formation sur D-112 et DR-250 avec M. Drieux qui revenait d'Afrique et avait peut-être acquis des habitudes particulières, car il initia son élève aux vrilles sur le 112. Puis il passa au niveau supérieur. « J'ai obtenu ma qualification montagne roue avec Henri Giraud. Depuis, je suis un adepte inconditionnel de sa méthode. Puis, je suis venu à Méribel où j'ai rencontré Nano qui m'a dit que Giraud était un charlot. Il m'a donc refait passer mon examen... Après Giraud et Chapel, Henri a entamé sa qualification neige avec Michel Kossa. « Quand j'arrivai à Courchevel et que je lui parlais de ma formation avec Nano Chapel, il me répondit que Chapel est un charlot »...

C'est avec Michel Kossa qu'il découvrit l'aviation sans pilote (cf. encadré). Depuis, Henri Balas a possédé plusieurs avions, et a remporté la première coupe d'Europe de pilote de montagne. Il dispose maintenant d'un D-113 qu'il pilote avec main de maître. Il a gagné la première coupe d'Europe de pilote de montagne. Lors de deux courts vols avec lui, j'ai pu apprécier ses talents au point de ne même pas sentir que l'avion avait posé ses skis sur la piste de Méribel. Henri Balas a même fréquenté des surfaces où la main de l'homme n'a jamais posé un ski... Conscient de l'importance croissante de l'impact environnemental de l'aviation, il a équipé son D-113 d'un pot d'échappement Chabord et d'une hélice tripale Duc, et gagné ainsi une quinzaine de décibels. Rigoureux, il cherche sans cesse à se perfectionner : « En aviation de montagne, on ne cesse d'apprendre. À mon âge, je continue à faire des progrès. Quand je commencerai à me rendre compte que je n'apprends plus et que je perds mes connaissances, j'arrêterai l'aviation et j'irai à la pêche ». En prévision, il possède déjà une vieille barque sur le lac du Bourget !



Le Mousquetaire va toucher

Alexandre Combes, de l'aéro-club des Trois-Vallées, décolle le Mousquetaire



# L'aéro-club de Saint Martin-de-Belleville

Ce club créé sous l'égide d'Henri Balas accueille volontiers les adhérents. Il suffit de payer une cotisation de 50 euros par an et de se faire lâcher sur la piste de l'Arpette par un instructeur confirmé ou par Henri lui-même. L'utilisation de la piste n'est pas autorisée autrement, car le propriétaire veut s'assurer que tous les utilisateurs peuvent être couverts par une assurance.

De plus, les membres peuvent bénéficier gratuitement du magnifique gîte qui se trouve juste au-dessus du terrain. Construit en bois, ce refuge (qui a déjà sauvé deux vies humaines) qui se marie parfaitement avec son environnement est entièrement équipé : cuisine, salon, chambre en mezzanine et comme dit Henri « chauffé avec la Rolls des poêles : un Go-



L'intérieur du refuge

din ». Une mauvaise gestion de l'eau par les visiteurs a contraint à condamner la salle de bain pendant l'hiver. Mais en été, confort 3 étoiles. Le banc extérieur permet de suivre confortablement l'ensemble du circuit des avions, y compris leur atterrissage. Entre deux avions, on peut apprécier 30 kilomètres de montagnes de 1600 à 3200 m, dont le Mont du Fut (ou Bellachat), le Cheval noir et la Cime Caron. C'est beaucoup plus passionnant que la télévision. L'aéro-club de Saint Martin de Belleville dispose d'un instructeur bénévole en la personne de Jean-Baptiste Pennazio. Comme le club est jumelé avec celui de

Savoie à Chambéry, Jean-Baptiste œuvre sur les deux terrains. Pour s'inscrire, il suffit de contacter Henri au 06 10 25 29 63.

Une autre particularité non-aéronautique du personnage concerne l'élevage des bovins. Il a remarqué que l'aviation affectait le comportement des vaches. « Lorsqu'un avion arrive sur un terrain, les vaches se regroupent au seuil de piste. De plus, le passage successif des avions favorise la production de lait ». Henri certifie que les avions en vol font donner plus de lait aux vaches, et il est prêt à défendre cette assertion avec preuve à l'appui. Il ne vous reste qu'à adhérer à l'aéro-club de Saint-Martin-de-Belleville pour venir ferrailer verbalement avec lui sur ce sujet. Trêve d'argumentation bovine, revenons à notre mouton comme aurait pu dire Saint-Exupéry.

## Sécurité

« L'Arpette est probablement le terrain le mieux adapté à l'aviation de montagne en Europe. Si quelqu'un me prouve le contraire,

je lui paie un repas dans un bon restaurant. Pour l'instant, la piste possède une carte de visite immaculée. À date, il n'y a eu aucun incident. Je ne crois pas qu'un seul autre terrain puisse se vanter d'un tel palmarès et je souhaite que cela continue ». Henri Balas s'est appliqué à mettre tous les facteurs géographiques et physiques du côté de la sécurité. Il considère que celle-ci commence par une discipline personnelle et une attitude qui évite la prise de risque inutile. « Si tu ne veux pas avoir d'accident, il faut commencer par une grande responsabilité personnelle, et ensuite bénéficier d'un terrain qui possède toute une gamme de points sécuritaires ».

Le terrain est orienté nord-sud. Dans les Alpes, les vents dominants sont la bise et le foehn. Une configuration au

360 évite d'affronter les vents de travers. Cela n'élimine pas les dangers occasionnés par le vent arrière, mais au moins le pilote, une fois les manches à air observées, pourra prendre sa décision en connaissance de cause. Car deux biroutes, une au point de toucher et une autre sur la plate-forme juste avant la cassure de la piste offrent ici une



Au départ vers le col de la Lune

Henri Balas et son fidèle destrier





© A. Guzzi

avion qui arriverait trop vite. L'absence de butte en bout de piste et la présence de la tourbe évitent une sortie de piste fâcheuse, à l'image des bacs à sable en circuit automobile.

Avec un son pedigree, cette piste se range dans la catégorie des bijoux des Alpes.

Sans verser dans un

prosélytisme excessif, je ne peux que vous inviter à venir explorer ce petit coin de paradis. Il faut aussi savoir qu'Henri Balas accueille avec plaisir tous les pilotes, même ceux qui n'ont pas de carte d'identité savoyarde !

**Pierre-Philippe REILLER, photos auteur, Jean-Pierre Contal, Fabrice Exertier, Alain Guzzi, Patrick Houms, et via Henri Balas**

Henri s'associe à moi pour tenter de vous convaincre de devenir donneur de moelle osseuse. Plus d'infos via mon site [desirs.ailes.free.fr](http://desirs.ailes.free.fr) ou sur le site officiel [dondusang.net](http://dondusang.net)

compréhension complète des micro-vents. La pente continue après le seuil de piste. En cas de problème, le pilote peut emmagasiner de la vitesse sans avoir à éviter une montagne. La vallée à l'ouest de la piste autorise un dégagement lors d'une finale mal engagée. La plateforme suffisamment longue permet les manœuvres et une perte de vitesse. Au début, cette plate-forme s'était révélée être une tourbière infâme : « *Après quelques atterrissages, la tourbe remontait et la piste devenait impraticable* ». Cette partie a été asséchée, mais la tourbe a été conservée en bout de seuil pour freiner un



Henri décolle de la combe Barral. Au second plan l'Arpette et au fond la Grande Casse

## L'avion qui vole tout seul

**Il est souvent admis que le pilote est un élément perturbateur qui s'échine à contrarier l'instinct du vol que possède intrinsèquement sa machine.**

Par une magnifique journée d'hiver, Henri Balas et son moniteur Michel Kossa décollèrent avec un Piper de Courchevel pour aller s'entraîner sur le glacier de Bellecôte proche de la station de ski de la Plagne. Après un atterrissage un peu court probablement dû à un problème de moteur, Henri se fit vertement réprimander par son instructeur qui lui demanda de refaire un autre posé, sans faute cette fois-ci. Ils choisirent alors une pente assez forte et après l'atterrissage, l'avion se retrouva bloqué dans la pente face au sommet de la montagne.

« *Michel m'a demandé de descendre, de prendre le bout de l'aile gauche, de le maintenir pendant qu'il ferait pivoter la machine au moteur. Quand je suis sorti de l'avion, j'ai eu de la peine à tenir debout tant la pente était conséquente. Je suis finalement arrivé au saumon que j'ai tenté de saisir solidement* ». Malheureusement, la profondeur de la neige rendait toute action particulièrement difficile. Une fois l'avion tourné de 180°, il a commencé à glisser et Henri n'a pas pu le maintenir. Entre temps, Michel Kossa était passé de la place arrière à la place avant. Puis la scène est devenue rapidement cocasse.

« *L'hélice était quasiment arrêtée et j'ai vu Michel qui sortait de la machine et qui s'agrippait aux haubans dans un vain effort de retenir le Piper. Comme un cow-boy qui se fait traîner par son cheval, les deux pieds devant lui, Michel dévalait la pente accroché à l'avion. Il dû finalement lâcher prise et le Piper s'échappa* ».

Henri vit décoller l'aéronef dont l'hélice espiègle refusait de tourner... « *Je me suis bouché les oreilles pour ne pas entendre le crash*

*que je croyais inévitable. Puis j'ai aperçu l'avion qui se mettait à tourner et qui revenait en finale. Une fois enlevé mes doigts des oreilles, je fus stupéfait par le silence qui régnait dans la montagne. Ayant perdu l'avion de vue, je suis resté assis pendant une heure, puis finalement, comme il ne se passait rien, je suis descendu sur le glacier et j'ai découvert la machine intacte sagement posée sur la neige. Troublé, je me suis approché sans méfiance du Piper et ma tête a heurté un hauban. Cela m'a valu une belle entaille au front.* »

Henri ne savait pas qu'un hélicoptère avait tout observé, et était venu embarquer Michel Kossa. Celui-ci revint un peu plus tard en compagnie de Michel Ziegler. « *Une conférence au sommet s'organisa. En tant qu'élève, j'avais surtout le droit de la fermer* », commente Henri. Les hautes (l'avion se trouvait à près de 3 000 m d'altitude) instances aéronautiques autoproclamées décidèrent de ramener la machine au bercail.

Ils rapatrièrent Henri vers les 14 heures. Quand il revint à Méribel, il retrouva sa femme et ses amis Killy et Mauduit qui le demandèrent d'où il sortait. Comme il tentait de leur raconter l'histoire, ils lui suggérèrent de se calmer et de respirer par le nez. « *Je lui ai demandé d'où lui venait sa barbe de trois jours, car il s'était rasé le matin même. Le stress avait dû avoir des effets secondaires inhabituels* », raconte sa femme. Nano Chapel n'a pas non plus voulu le croire. Henri est retourné prendre des photos pour authentifier les traces sur la neige. « *Un Piper sans passager*

*se comporte pratiquement comme un planeur. Il a aussi bénéficié des ascendances dus au soleil. Finalement, on ne sert pas à grand-chose dans la carlingue* », conclut-il.

Courchevel Airport, le livre de Michel Kossa publié aux Editions Cépaduès, narre parmi d'autres cette aventure atypique.



© Cépaduès