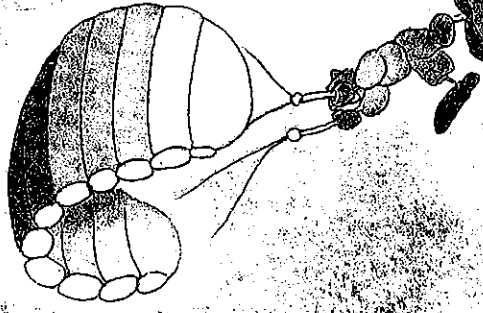
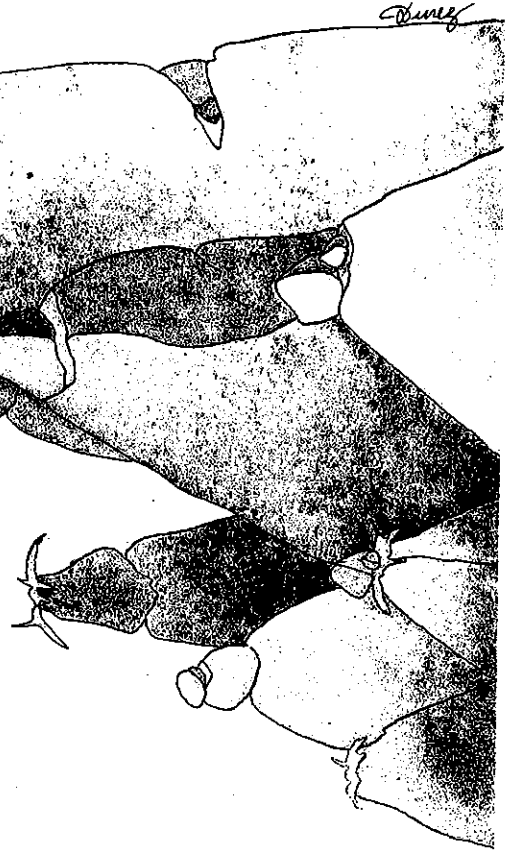


Marc GINDRE
René DESCHENAU



*Ne partez pas
sans Aile.*



Dunlop

SOMMAIRE

Préface.....	p. 5
Avertissement.....	p. 6
Liste des sites décrits.....	p. 10
Liste des sites par ordre alphabétique..	p. 11
Liste des sites par orientation des décollages.....	p. 12
Rappel de législation.....	p. 15
Préparation de la journée.....	p. 17
Le matériel.....	p. 19
Voler seul ou en groupe.....	p. 22
Conseils pour décoller en dehors des sites écoles.....	p. 26
L'atterrissage ou comment éviter le crash.....	p. 35
Voler en haute montagne.....	p. 39
En cas d'accident.....	p. 45
La difficulté d'un décollage est-elle mesurable?.....	p. 47
Echelle des cotations d'un décollage.....	p. 49
Echelle des cotations d'un atterrissage.....	p. 51
Description des sites.....	p. 55

CARTES

Carte générale des sites.....	p. 9
Brasses et Môle.....	p. 65
Sites de Mieussy.....	p. 68
Semoëns - Sixt - Fer à Cheval.....	p. 112
Croix de Fer - Varan - Platé.....	p. 120
Massif du Mont Blanc.....	p. 128
Balme - Salle - Bargy.....	p. 174
Andey - Cou - Leschaux - Jallouvre.....	p. 179
Grand Bornand - Aravis.....	p. 187

PRÉFACE

Ce livre est avant tout une invitation à quitter les sites fréquentés. Il est destiné à tous ceux qui accepteront quelques minutes ou quelques heures de marche en échange du plaisir toujours renouvelé du vol en montagne.

Ce plaisir ne se décrit pas avec des mots. Il naît d'abord dans l'imagination, il s'anticipe sur la carte ou en écoutant les souvenirs de ceux qui nous ont précédés. Et enfin, il se réalise, jamais tout à fait tel qu'il avait été imaginé.

Il n'est pas nécessaire de décoller du Mt Blanc pour éprouver ces sensations. Pas besoin non plus d'être un héros, d'avoir 3000 vols à son actif ou d'être un marathonien des cimes. Nos montagnes sont suffisamment variées pour offrir leur pentes à tous ceux qui auront accepté de faire quelques pas pour sortir des sentiers battus.

Ceci étant, de même que l'on peut devenir fort grimpeur sans avoir mis les pieds sur un glacier, on peut devenir fin pilote en limitant son domaine de vol aux sites faciles d'accès et en profitant de leurs structures accueillantes et sécurisantes.

Il faudra néanmoins en accepter le prix : la promiscuité pour ne pas dire l'entassement au décollage, la "compagnie" de dizaine de pilotes ignorant volontairement parfois - les règles de circulation aérienne peuvent gêner le plaisir du vol sur de tels sites.

Mais si l'on ne subit pas ces contraintes en montagne, on doit en accepter d'autres : rudesse et longueur des montées avec la perspective toujours probable d'une redescente la voile dans le sac, terrains de décollage et d'atterrissage parfois délicats et surtout difficulté psychologique supplémentaire créée par l'environnement et la solitude (notamment pour celui qui vole seul ou part le dernier du groupe). Ces difficultés ne doivent pas rebuter : elles décuplent le plaisir du vol lorsqu'elles sont maîtrisées avec assurance, et elles forgent l'expérience.

Un seul vol en montagne apprend souvent au pilote davantage que plusieurs vols sur des sites hyper-fréquentés et remplit très largement une journée.

REMERCIEMENTS

Bravo

Olivier Durez pour ton humour et tes dessins,

Françoise Clerc pour tes idées originales,

Merci

Anne-Marie Mouvillat,
Jean Tetat,
Roger Fillon,
Joel Favre,
Atain Begain
Pierre Gevaux
et Jean Louis Urquizar

Pour les beaux vols que vous nous avez signalés chacun dans votre secteur.

Et enfin

Patricia Gindre, notre secrétaire, pour ta patience et ta bonne humeur.

AVERTISSEMENT

- Accès routier :

il est indiqué à partir des villes les plus proches. Une carte routière au 1/200'000 est utile pour ceux qui ne connaissent pas la région.

- Dénivelée, durée :

la dénivellation est mesurée entre la voiture et le site de décollage. La durée de la montée est présentée sous forme d'une "fourchette" dont une des extrémités concernerait un pilote bien entraîné à la marche en montagne (500 à 600 m à l'heure) et l'autre un pilote non entraîné (300 à 400 m à l'heure).

- Navette voiture :

elle est indiquée lorsqu'atterrissage et lieu de départ sont différents. Elle est mesurée pour un trajet simple.

++ Décollage

Il est décrit par trois caractéristiques :

- Sa cotation : une mention sur une échelle est proposée et permet de mesurer la difficulté du décollage. Voir ci-après "Appréciation de la difficulté des décollages".

- Son orientation : l'orientation de la pente du décollage est indiquée. Un pilote sûr de sa technique pourra bien sûr, et dans certaines conditions, s'accommoder d'un vent de travers.

- Sa description : herbe, cailloux... La présence éventuelle d'obstacles, de névés tardifs est également précisée, de même que sa pente lorsqu'elle n'est pas idéale.

++ Vol

Deux informations seulement sont données tant les conditions aérologiques, les qualités du pilote et de sa voile l'influencent.

- La dénivellation : mesurée entre décollage et atterrissage proposés.

- La finesse : il s'agit de la finesse nécessaire pour rejoindre le terrain d'atterrissage. La finesse exigée sur une partie du vol peut être supérieure à la finesse globale : dans ce cas, nous l'avons indiquée.

Il est clair que l'on doit toujours garder "en réserves", une marge de sécurité pour faire face à une forte brise de vallée ou un fort vent météo. Cela implique qu'on n'envisagera pas un vol avec 4 de finesse si la finesse théorique de sa voile est elle-même de 4, d'autant plus qu'on n'atteint jamais un terrain d'atterrissage sans avoir fait une approche qui "consommerait" au minimum une centaine de mètres de hauteur.

** LIMITES GEOGRAPHIQUES **

La région décrite ici couvre le Chablais, le Faucigny, le Genevois, les Aravis, le Mont Blanc, les Aiguilles Rouges et la région d'Annecy. La haute vallée d'Aoste et le Grand Paradis sont abordés succinctement.

** CHOIX DES VOLS **

Il ne s'agit ni d'une description exhaustive de tous les vols réalisables, ni d'un choix des plus beaux, ni d'une liste de vols réservés à une élite. Nous avons à la fois voulu couvrir l'ensemble de la région et proposer des vols variés :

- Par leur facilité d'accès : certains sites peuvent être atteints grâce à des remontées mécaniques, des navettes de centre-école ou après quelques minutes de marche. D'autres nécessitent plusieurs heures de montée.

- Par leur difficulté : certains décollages et atterrissages sont accessibles à des pilotes peu expérimentés, d'autres à des pilotes très sûrs de leur technique.

Il s'agit d'autre part d'un choix très subjectif : les auteurs ont réalisé tous les vols proposés, souvent plusieurs fois, et ont volontairement éliminé de beaux vols dont le rapport "intérêt / durée de l'accès / longueur de la navette en voiture" a été jugé insuffisant ou médiocre.

Notons enfin que l'amélioration constatée ces dernières années des performances des voiles - notamment en terme de finesse - est susceptible d'ouvrir de nouvelles perspectives. Mais cela ne sera possible que si cette amélioration ne se fait pas au détriment de la sécurité des matériels.

** FICHE TECHNIQUE **

Une fiche technique accompagne chaque vol et présente - sous forme condensée - l'essentiel des données dont l'étude doit présider au choix du vol prévu. Elle contient des renseignements sur la situation géographique et l'accès, le décollage, le vol et l'atterrissage.

++ Situation géographique et accès

- Massif : il permet d'identifier la région sur la carte.
- Carte : sont données les références et l'échelle de la carte utile.

1.	Salève (Le)	39.	Midi (Aiguille du)	56.	Andey (Pointe d')	5.	Marcelly (Pic de)
2.	Voirons (Les)	40.	Jorasses (Grandes)	26.	Arbaron (L')	8.	Mémise (Montagne de)
3.	Brasses (Pointe des)	41.	Céant (col du)	81.	Arpisson *	47.	Miage (Dômes de)
4.	Joux (Chalets de la) *	42.	Tacul (Mont Blanc du)	61.	Auferrand (Tête d') *	39.	Midi (Aiguille du)
5.	Môle (Le Grand) *	43.	Mont Blanc	18.	Avoudrues (Les)	44.	Mont Blanc
6.	Môle de Marignier	44.	Mont Blanc (Petit)	25.	Balme (Rochers de)	82.	Montzalet
7.	Pertuiset (Mieussy) *	45.	Coûter (Dôme du)	55.	Bargy (Grand)	12.	Morclan *
8.	Coulet (Le) *	46.	Goûter (Aiguille du)	55.	Bargy (Petit)	6.	Motte (Rocher de la) *
9.	Pertuiset (Mieussy) *	47.	Miage (Dômes de)	47.	Bérangère (Aiguille de la) *	4.	Môle (Le Grand) *
10.	Goûter (Le) *	47.	Goûter (Dôme de)	7.	Billiat (Mont)	4.	Môle d'Ayze
11.	Perret (Pointe de) *	48.	Bérangère (Aiguille de la)	60.	Blanche (Pointe)	4.	Môle de Marignier
12.	Couennasse (Pointe de) *	48.	Tondu (Mont)	65.	Bombardelle (La) *	14.	Nanteux (Pointe de) *
13.	Marcelly (Pic de)	49.	Vorassay (Mont) *	16.	Bourgeoise (La) *	78.	Paradis (Grand)
14.	Motte (Rocher de la) *	50.	Joly (Mont) *	3.	Brasses (Pointe des)	71.	Parmelan (Tête du)
15.	Ireuse (Pointe d')	51.	Prarion (Le) *	34.	Brévent (aiguillette du)	5.	Perret (Pointe de) *
16.	Mémise (Montagne de)	52.	Saix (Plateau des)	67.	Calvaires (Aiguille des)	31.	Pertuis
17.	Grammont	53.	Quatre Têtes (Les)	64.	Charvet (Mont)	5.	Pertuiset (Mieussy) *
18.	Dent d'Oche	54.	Salle (Tête de la)	68.	Charvin (Mont)	38.	Plan de l'Aiguille
19.	Cornettes de Bise	55.	Bargy (Petit)	22.	Cheval Blanc (Le)	35.	Plan Praz
20.	Morclan *	56.	Andey (Pointe d')	63.	Chombaz (Pointe de)	32.	Platé (Point 2187)
21.	Grange (Mont de)	57.	Sur Cou *	79.	Coche (Mont de la)	33.	Pormenaz *
22.	Nanteux (Pointe de) *	58.	Leschaux (Rochers de)	72.	Coche (Mont de la)	51.	Prarion (Le) *
23.	Ressachaux (Pointe de)	59.	Jallouvre (Pic de)	74.	Colombier (Mont) *	53.	Quatre Têtes (Les)
24.	Bourgeoise (La) *	60.	Blanche (Pointe)	11.	Cornettes de Bise	17.	Ressacha (Pointe de)
25.	Criou (Aiguille de) *	61.	Auferrand (Tête d') *	5.	Couennasse (Pointe de) *	15.	Ressachaux (Pointe de)
26.	Ressacha (Pointe de)	62.	La Cha (Mont) *	75.	Crammont (Le)	70.	Rochette (Pointe de la)
27.	Avoudrues (Les)	63.	Chombaz (Pointe de)	17.	Criou (Aiguille de)	66.	Roualle (la)
28.	Sans Bet (Pointe de)	64.	Charvet (Mont)	27.	Croix de Fer (La)	29.	Rouge (Aiguille)
29.	Sageroux (Mont)	65.	Bombardelle (La) *	10.	Dent d'Oche	77.	Ruitor (Tête du)
30.	Tenneverge (Pic de)	66.	Roualle (la)	80.	Erban (Mont) *	20.	Sageroux (Mont)
31.	Cheval Blanc (Le)	67.	Calvaires (Aiguille des)	23.	Frêtes du Grenier	24.	Saix (les) *
32.	Frêtes du Grenier	68.	Charvin (Mont)	41.	Géant (col du)	52.	Saix (Plateau des)
33.	Saix (les) *	69.	Tournette (La)	5.	Goûlet (Le)	1.	Salève (Le)
34.	Balme (Rochers de)	70.	Rochette (Pointe de la)	46.	Goûter (Aiguille du)	54.	Salle (Tête de la)
35.	Arbaron (L')	71.	Parmelan (Tête du)	45.	Goûter (Dôme du)	84.	San Orso (Torre di)
36.	Croix de Fer (La)	72.	Coche (Mont de la)	9.	Grammont	19.	Sans Bet (Pointe de)
37.	Véran (Aup de)	73.	Trélod (Mont)	83.	Gran Serz	57.	Sur Cou *
38.	Rouge (Aiguille)	74.	Colombier (Mont) *	36.	Grands Montets	42.	Tacul (Mont Blanc du)
39.	Lachat de Varan	75.	Crammont (Le)	13.	Grange (Mont de)	21.	Tenneverge (Pic de)
40.	Pertuis	76.	Liconi (Testa di) *	7.	Ireuse (Pointe d')	48.	Tondu (Mont)
41.	Varan (Chalets de) *	77.	Ruitor (Tête du)	59.	Jallouvre (Pic de)	69.	Tournette (La)
42.	Platé (Point 2187)	78.	Paradis (Grand)	50.	Joly (Mont) *	73.	Trélod (Mont)
43.	Pormenaz *	79.	Ciarforon (Le)	40.	Jorasses (Grandes)	31.	Varan (Chalets de) *
44.	Brévent (aiguillette du)	80.	Erban (Mont) *	3.	Joux (Chalets de la) *	37.	Verte (Aiguille)
45.	Plan Praz	81.	Arpisson *	62.	La Cha (Mont) *	28.	Véran (Aup de)
46.	Grands Montets	82.	Montzalet	30.	Lachat de Varan	2.	Voirons (Les)
47.	Verte (Aiguille)	83.	San Serz	58.	Leschaux (Rochers de)	49.	Vorassay (Mont) *
48.	Plan de l'Aiguille	84.	San Orso (Torre di)	76.	Liconi (Testa di) *		

* : sites recommandés pour les lers vols en montagne.

LISTE DES SITES PAR ORIENTATION DES DÉCOLLAGES

29.	Rouge (Aiguille)	mm	E	Môle de Marignier	mm	E à S
54.	Salle (Tête de la)	mm	E	Seix (Plateau des)	mm	E à S
74.	Colombier (Mont) *	mm	E	Bargy (Grand)	mm	E à S
80.	Erban (Mont) *	mm	E	Blanche (Pointe)	mm	E à S
03.	Joux (Chalets de la) *	mm	S	Crammont (Le)	hm	E à SW
06.	Motte (Rocher de la) *	mm	S	Mont Blanc (Petit)	mm	E à W
10.	Dent d'Oche	mm	S	Bourgeoise (La) *	mm	E et NE
14.	Nantaux (Pointe de) *	mm	S	Montzalet	mm	N et S
18.	Avoudrues (Les)	mm	S	Joly (Mont) *	mm	NW à E et SW
20.	Sageroux (Mont)	mm	S	Ruitor (Tête du)	hm	S à SW
21.	Tenneverge (Pic de)	hm	S	Croix de Fer (La)	mm	S à W
31.	Pertuis	mm	S	Mont Blanc	mm	S à W
34.	Brévent (aiguillette du)	mm	S	Vorassay (Mont) *	mm	S à W
35.	Plan Praz	mm	S	Parmelan (Tête du)	mm	S à W
47.	Bérangère (Aiguille de la)	hm	S	Môle (Le Grand) *	mm	S à W
53.	Quatre Têtes (Les)	mm	S	Perret (Pointe de) *	mm	S à W
76.	Liconi (Testa di) *	mm	S	Cricou (Aouille de) *	mm	S à W
81.	Arpisson *	mm	S	Lechat de Varan	mm	S et N
83.	Gran Serz	hm	S	Gremmont	mm	S et SW
32.	Platé (Point 2187)	mm	SE	La Cha (Mont) *	mm	S et W
41.	Géant (col du)	mm	SE	Jallouvre (Pic de)	mm	SE à NW
05.	Goulet (le)	mm	SW	Pertuiset (Mieussy) *	mm	SE à W
05.	Couennasse (Pointe de) *	mm	SW	Môle d'Ayze	mm	SE à W
23.	Frêtes du Grenier	mm	SW	Auferrand (Tête d') *	mm	SE à W
28.	Véran (Aup de)	mm	SW	Ressachaux (Pointe de)	mm	SW à NW
31.	Varan (Chalets de) *	mm	SW	Bombardelle (La) *	mm	SW à W
40.	Jorasses (Grandes)	hm	SW	Morclan *	mm	SW à W
02.	Voirons (Les)	mm	W	Grange (Mont de)	mm	W à E
03.	Brasses (Pointe des)	mm	W	Plan de l'Aiguille	mm	W à E
05.	Marcelly (Pic de)	mm	W	Tournette (La)	mm	W à N
11.	Cornettes de Bise	mm	W	Trélod (Mont)	mm	W à N
17.	Ressacha (Pointe de)	mm	W	Andey (Pointe d')	mm	W à N
25.	Balme (Rochers de)	mm	W	Leschaux (Rochers de)	mm	W à N
33.	Pormenez *	mm	W	Goûter (Dôme du)	mm	W à NW
48.	Tondu (Mont)	hm	W	Goûter (Aiguille du)	mm	W . NW . N
68.	Charvin (Mont)	mm	W	Tacul (Mont Blanc du)	mm	W et N
78.	Paradis (Grand)	hm	W	Prarion (Le) *	mm	W et NW
24.	Saix (les) *	mm	N	Sur Cou *	mm	W et S
07.	Ireuse (Pointe d')	mm	NW	Rochette (Pointe de la)	mm	W à E
07.	Billiat (Mont)	mm	NW	Coche (Mont de la)	mm	W à E
22.	Cheval Blanc (Le)	mm	NW	Salève (le)	mm	W à N
63.	Chombaz (Pointe de)	mm	NW	Mémise (Montagne de)	mm	W à N
64.	Charvet (Mont)	mm	NW	Arbaron (L')	mm	W à N
66.	Roualle (la)	mm	NW	Miage (Dômes de)	hm	W à NW
67.	Calvaires (Aiguille des)	mm	NW	Sans Bet (Pointe de)	mm	W . NW . N
84.	San Orso (Torre di)	mm	NW			
36.	Grands Montets	hm	NW			
37.	Verte (Aiguille)	hm	NW			
39.	Midi (Aiguille du)	hm	NW			
55.	Bargy (Petit)	mm	NW			
79.	Ciarforon (Le)	hm	NW			

* : sites recommandés pour les premiers vols en montagne.

mm : sites moyenne montagne

hm : sites haute montagne

RAPPEL DE LÉGISLATION

Il y a d'un côté une réglementation mise en place par les pouvoirs publics (notamment le Ministère des Sports et le Ministère de la Jeunesse et des Sports) et de l'autre des réglementations fédérales dont la FFVL, la FFP et la FFME sont à l'origine.

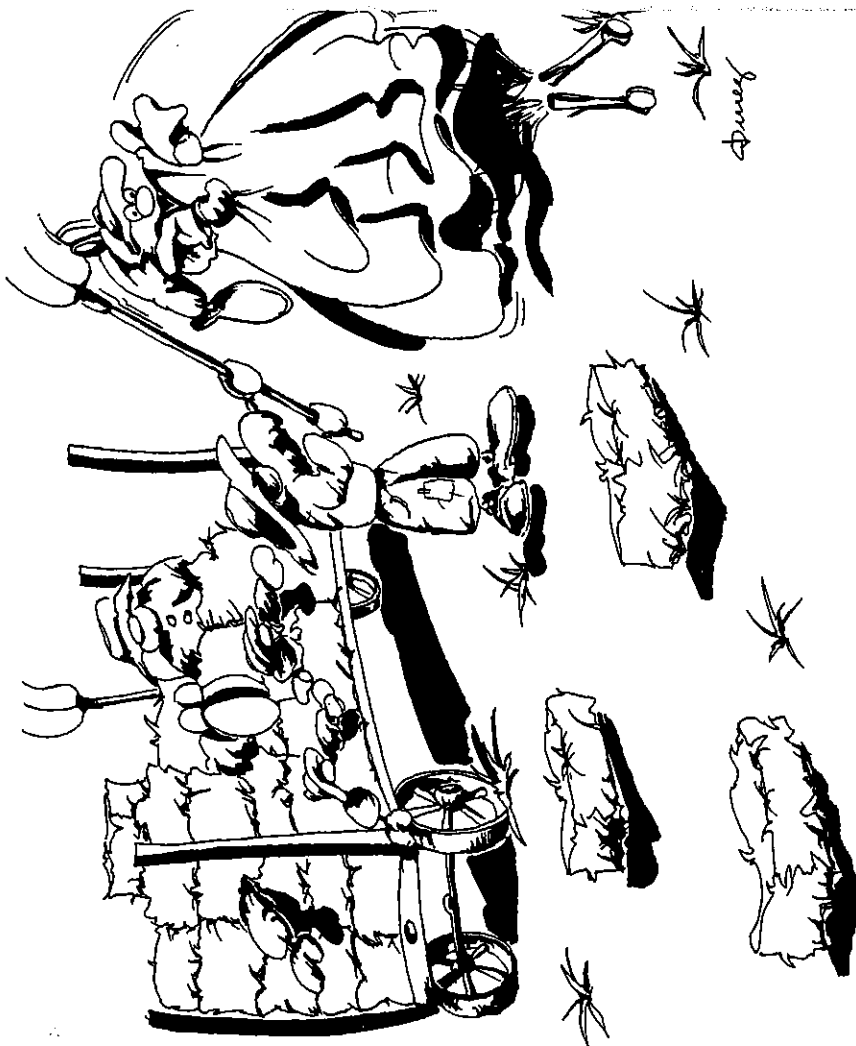
** LA RÉGLEMENTATION FRANÇAISE **

Pour pouvoir voler légalement en montagne, vous devez :

- avoir souscrit un contrat d'assurance "responsabilité civile aérienne" auprès d'une compagnie privée ou d'une des trois fédérations susmentionnées. Ce contrat vous couvre pour les dégâts que vous pourriez occasionner à des tiers (toits de voitures, fils électriques, vaches...)
- avoir obtenu l'autorisation du ou des propriétaires du terrain de décollage.
- avoir l'autorisation préalable du ou des propriétaires du terrain d'atterrissage.
- vous être informé de l'existence éventuelle d'un arrêté municipal interdisant la pratique du parapente sur la ou les communes dont vous allez survoler le territoire. Ainsi, du 1 juillet au 31 août, le versant "Mt Blanc" de la vallée de Chamonix est - à ce jour - interdit aux parapentistes (en raison de la fréquence des secours en hélicoptère et sans doute aussi pour ne pas surcharger l'hôpital de Chamonix... de parapentistes imprudents). Actuellement, aucune loi n'exige un brevet de pilote pour voler en montagne.

** LES RÉGLEMENTATIONS FÉDÉRALES **

- ++ La FFP (fédération française de parachutisme) exige le brevet B pour que l'assurance contractée avec la licence couvre le pilote en montagne, sans encadrement, dans tous les pays d'Europe.
- ++ La FFVL (fédération française de vol libre) exige également le brevet de pilote autorisant le vol sans encadrement avec choix du site dans tous les pays européens.
- ++ La FFME (fédération française de la montagne et de l'escalade) n'exige rien pour l'instant mais prépare une réglementation pour 90. L'activité parapente se voit appliquer une sur-cotisation dès 88.



LA PRÉPARATION DE LA JOURNÉE

** LE CHOIX DU VOL **

- ++ Il sera d'abord fait en fonction :
 - des performances (notamment en matière de finesse) des voiles des membres du groupe.
 - des capacités techniques du moins expérimenté.
- ++ Il dépendra ensuite des prévisions météorologiques : conditions générales, direction et vitesse du vent à 2500 m et (ou) à 5000 m.
 - Ne jamais envisager un vol avec du vent météo dont la vitesse est supérieure à 30-35 km / h à l'altitude du point de décollage.
 - De même renoncer à un décollage-falaise si le vent prévu est nul.

Pour se renseigner, utiliser :

- le répondeur de la météorologie nationale de Chamonix (50 53 03 40)
- les services de la météorologie de l'aéroport de Cointrin à Genève (19/41 22 798 24 25 ou 19/41 22 798 24 24)

** L'ETUDE DE LA CARTE **

Elle permettra de déterminer l'itinéraire voiture et d'obtenir (ou de confirmer) les renseignements techniques utiles : dénivellation, finesse exigée, orientation du décollage, organisation des éventuelles navettes de voiture, possibilités d'atterrissage de secours en cas de nécessité...
Tout cela conduira au choix d'une heure de départ judicieuse et évitera d'attendre au sommet pendant 3 heures "l'arrivée" de la brise de pente en face Ouest (parce qu'on est parti trop tôt) ou de devoir renoncer car la brise de face des versants Est le matin a fait place à un joli vent arrière... en fin d'après-midi.

Il ne faut donc pas systématiquement partir au lever du jour, ni en fin d'après-midi (en espérant "tenir" plus longtemps) : à chaque vol et à chaque époque correspond un créneau horaire optimum.

En conclusion :

- un gendarme n'a pas le droit de vous demander votre brevet de pilote mais une attestation d'assurance en responsabilité aérienne.
- avoir une licence FFP ou FFVL sans être titulaire d'un brevet de pilote ne vous couvre pas : ni en responsabilité civile, ni en individuelle accident.
- Assurez-vous que votre contrat d'assurance couvre bien les frais de secours et de recherche (une heure d'hélicoptère coûte environ Frs 8000.- !).

** AVERTISSEMENT **

Les sites de décollage et d'atterrissage proposés ne sont - sauf cas particuliers - jamais des terrains officiels. Leur description dans cet ouvrage ne préjuge en rien de l'accord des propriétaires de ces terrains et elle ne dispense pas le pilote de son obtention préalable. En conséquence, la responsabilité des auteurs ne saurait être engagée en cas de conflit entre pilotes et propriétaires des terrains utilisés.

++ Laisser systématiquement à un proche - ou à défaut sur un morceau de papier déposé sur le pare-brise d'une voiture - votre destination et une heure de retour au delà de laquelle il conviendra d'organiser des recherches. Cette recommandation s'impose davantage encore si vous partez seul. La présence d'une ou de plusieurs radios ne la remplace pas.

++ Avant d'entreprendre la montée, se rendre sur le terrain d'atterrissage prévu. Demander au propriétaire l'autorisation d'atterrir, installer une manche à air et repérer les limites du terrain, les obstacles et les dangers éventuels. Ne pas compter sur les souvenirs de ceux qui vous ont précédé, ni sur les vôtres : ce qui, il y a un mois était un splendide terrain fauché est peut-être devenu un chantier parsemé de grues.

De même, l'autorisation gentiment accordée par un paysan à un de vos camarades au printemps a pu être remise en cause par la prolifération des parapentes et la poussée de l'herbe. Si l'on veut continuer à profiter d'une législation aussi souple que celle qui nous concerne, encore faut-il l'appliquer à la lettre et respecter l'espace de travail et de vie des habitants des vallées. L'expérience montre que l'accord est presque toujours donné lorsqu'il a été - au préalable - demandé gentiment. Elle montre aussi que, dans le cas contraire, les réactions peuvent être très hostiles voire violentes ! Et si elles se multipliaient, elles peuvent conduire un conseil municipal à adopter un arrêté interdisant le survol du territoire de la commune par un parapente...

LE MATÉRIEL

**** LA VOILE ****

Qu'on n'attende pas de nous que l'on indique ici quelle est LA meilleure voile pour voler en montagne. Existerait-elle aujourd'hui qu'elle serait sans doute obsolète demain ! Nous n'indiquerons pas non plus un type de voile (x mètres carrés, y caissons, voiles fabriquées par z...). Il faut en effet répéter qu'une voile va avec son pilote, notamment sur le plan de la charge alaire. Ceci étant, toutes les voiles ne sont pas "bonnes" pour voler en montagne. Voici en effet la liste des 4 qualités essentielles que l'on aimerait voir réunir dans une voile utilisée dans ce cadre :

- Facilité de décollage : elle est primordiale pour décoller sans aide et en sécurité.
- Stabilité en turbulences : elle est nécessaire pour ne pas trans- former la plupart des vols en montagne en cauchemars et pour limiter les décharges d'adrénaline.
- Vitesse maximum élevée : elle sera salutaire pour gagner la vallée en cas de vent de face fort, ce qui est assez fréquent dans les vallées alpines, l'après-midi et, en règle générale, sur les sommets.
- Encombrement et poids réduits pour permettre de loger dans le sac à dos les objets indispensables et pour réduire les efforts de la montée.

Beaucoup s'étonneront sans doute de ne pas voir figurer "une finesse élevée" dans cette liste. La réponse est simple : les pentes de nos montagnes sont ainsi faites qu'avec 3 de finesse on peut descendre sans problème dans toutes les vallées. Une finesse de 5 ou un taux de chute minimum de 1,5 m par seconde ne sont donc nullement nécessaires. Il permettront seulement - ce n'est certes pas négligeable, mais ce n'est pas indispensable - par conditions favorables, de "tenir" plus longtemps et d'aller plus loin.

Rappelons en outre que plus la finesse maximum est obtenue à une vitesse élevée, plus elle est exploitable en montagne. En cas d'hésitation entre deux voiles dont la finesse maximum est semblable, celle dont la poignée est la plus plate sera préférée.

** SELLETTE OU BAUDRIER? **

La sellette est encombrante et plus lourde mais le baudrier est peu confortable. L'idéal est d'utiliser la sellette en moyenne montagne et le baudrier en haute montagne, celui-ci servant à la fois à l'encordement à la montée et de harnais durant le vol pour peu qu'il soit équipé - c'est le cas sur certains modèles - de boucles d'attache prévues à cet effet.

** ET LE RESTE? **

++ Si des chaussures rigides et imperméables sont indispensables en haute montagne, elles sont déconseillées en moyenne montagne où les chaussures montantes souples sont plus agréables à l'usage : leurs "talons amortisseurs" de choc ménagent les articulations.

++ Des vêtements de protection amples et chauds sont indispensables même en été à toutes altitudes : ils permettront d'attendre l'éventuelle brise de pente. Et en cas d'accident, ils assureront un confort relatif en attendant l'hélicoptère...

++ Les lunettes de soleil et les gants font aussi partie du minimum qui ne doit pas quitter le sac à dos. Le port du casque est vivement recommandé.

++ On emportera au moins une carte au 1/50'000, par groupe : elle servira à la montée et permettra, avant de décoller, de mieux visualiser le plan de vol.

++ L'altimètre et la boussole sont nullement indispensables (mais peuvent s'avérer utiles en cas de changement de temps imprévu). Quant aux instruments de vol (variomètre, anémomètre), les sensations et l'expérience les remplaceront avantageusement sauf si on prévoit de faire un cross.

++ Une petite trousse de secours peut être utile même si elle est toujours incomplète et inutile lors d'un accident sérieux.

++ On ne conseillera jamais assez d'emporter deux radios par groupe : celui qui partira en premier pourra ainsi informer les suivants des conditions de vol, du sens et de la vitesse du vent dans la vallée. Le dernier conservera la seconde et pourra ainsi prévenir ses camarades en cas d'incident ou d'accident au décollage ou durant le vol. Elles ont maintes fois évité des nuits d'angoisse et "sauvé" plusieurs vies humaines.

Attention cependant ! L'usage libre des radios est actuellement interdit en France mais il est toléré... Evitez les fréquences situées entre 144'000 et 146'000 Mhz (fréquences d'entrée satellite). Des discussions, avec les pouvoirs publics, sont toujours en cours pour attribuer une plage de fréquences aux libéristes. Se renseigner au 93.88.62.89. C'est à chacun de respecter ces contraintes pour que la tolérance "ne devienne pas interdiction".

++ Il est d'autre part vivement recommandé de conserver toujours au fond de son sac un sifflet ou (et) quelques fusées de détresse. D'un poids négligeable, ces petits objets peuvent vous sauver la vie.

++ De même, il est conseillé d'avoir toujours dans le sac 4 ou 5 pinces à linge qui serviront à tenir le bord d'attaque pendant que le pilote s'équipe. Elles s'enlèveront facilement au gonflage et avec un peu de chance, on les retrouvera au fond des caissons. Pour un décollage sur neige, des petites sardines de tentes les remplaceront avantageusement.

++ Le sac sera complété par l'indispensable casse-croûte, la gourde et le PQ qui servira - entre-autre ! - de manche à air au décollage !

++ L'ensemble pèsera de 5 à 10 kg sur les épaules : il faut en tenir compte dans le choix de la voile et lors de la course précédant le décollage.

++ On portera toujours sur soi :

- L'attestation d'assurance en responsabilité civile aérienne.

- Le brevet de pilote.

- Le nom et le numéro de téléphone de la personne à prévenir en cas d'accident.

- Un peu d'argent pour "arroser" le vol bien terminé.

- Les clés des voitures pour organiser les navettes.

++ Il est également agréable de se munir d'une paire de batons de ski télescopiques. Repliés dans le sac à dos, ils ne gêneront pas le décollage et faciliteront grandement la montée lorsqu'elle est un peu longue.

VOLER SEUL OU EN GROUPE

On ne saurait conseiller de partir seul en montagne. Et un vol partagé à deux ou en groupe peut procurer un plaisir supplémentaire. Ceci étant, nous savons bien que les horaires et les disponibilités en temps varient en fonction de l'activité de chacun et il n'est pas rare de se retrouver seul alors que les conditions météorologiques et aérologiques sont excellentes.

Faut-il pour autant se priver de voler ? C'est à chacun de prendre ses responsabilités, mais notre expérience nous conduit à nuancer certains discours sécuritaires condamnant toute pratique sportive solitaire en montagne en glorifiant les pratiques collectives et à attirer l'attention sur les risques des vols en groupe.

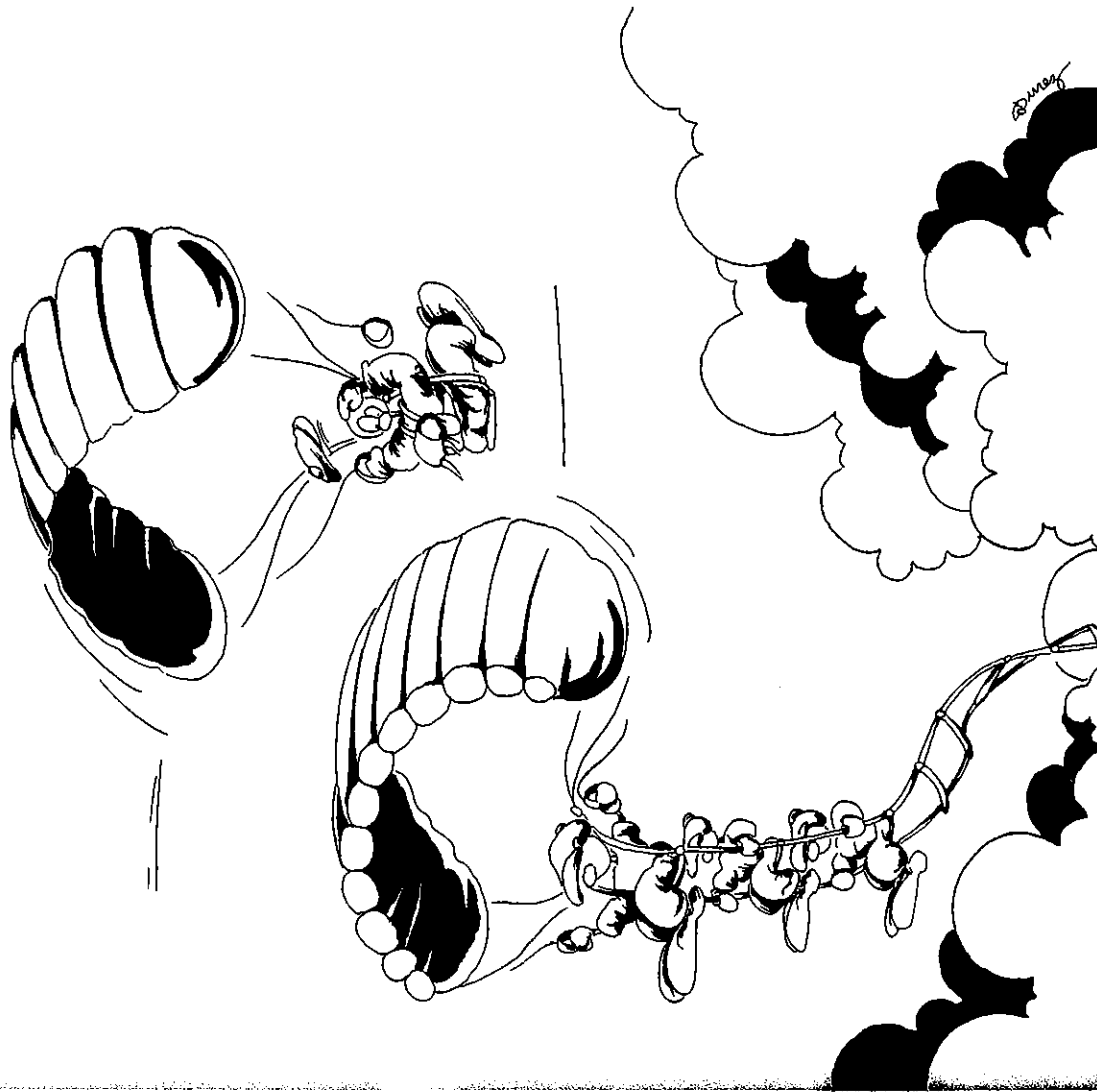
**** VOUS DECIDEZ DE PARTIR SEUL ****

C'est un choix qui doit être mûrement réfléchi. Vous pourriez, en effet, profiter de la belle journée qui s'annonce pour aller sur des sites fréquentés peaufiner votre technique, accumuler des heures de vol et trouver de nouveaux partenaires. Mais vous avez des fourmis dans les jambes et une furieuse envie de solitude vous conduit à affronter seul les risques du vol en montagne. C'est votre droit. Suivez alors ces quelques conseils :

- Choisissez un site facile d'accès, dont le décollage ne présente pas de difficultés particulières et dont le vol est sans problème.
- Ne vous aventurez pas sur terrain glaciaire.
- Laissez impérativement à un proche et dans votre voiture, bien en évidence :

 - ++ Votre jour et heure de départ.
 - ++ Une date et une heure de retour "limite" au delà de laquelle il conviendra de déclencher les secours.
 - ++ Votre itinéraire à la montée.
 - ++ Le lieu de l'atterrissage prévu.

- ++ Emportez une radio : grâce à elle, vous pourrez facilement prévenir quelqu'un d'un ennui majeur, en recherchant une fréquence occupée.
- ++ N'hésitez pas à renoncer au moindre soupçon, si les conditions ne vous apparaissent pas excellentes.



L'expérience montre que, seul, le renoncement est plus fréquent, à conditions météorologiques équivalentes : le poids de la solitude et l'engagement qu'elle impose, créent un climat ou une ambiance qui pousse à la prudence, sauf chez quelques rares inconscients.

Ceci dit, ne sous-estimons pas que, partir seul constitue un facteur aggravant en cas d'accident, même bénin. Une entorse à la cheville (même durant la montée) et ce peut être le drame si le temps se gâte, si le lieu n'est pas fréquenté. Ce sera des heures d'attente insupportables pour les proches et des efforts démesurés pour les secours... De tout cela, il faut en être conscient avant de partir.

** VOUS PARTEZ A PLUSIEURS **

C'est sans doute la solution la plus raisonnable et la plus fréquente. Mais elle présente un certain nombre de difficultés spécifiques et de risques souvent mal perçus.

1 - La question du choix de l'ouvreur du site et du dernier à partir :

Immanquablement, parvenu sur le terrain de décollage, un des membres du groupe mettra les pieds dans le plat au détour de conversations anodines : "Bon, qui part en premier ?" Et un autre d'ajouter, le nez déjà dans son sac : "Quais, et qui part le dernier ?"

Lorsque les conditions sont idéales, l'engagement faible, la question sera vite réglée, mais dans le cas contraire ("vous ne trouvez pas que ça s'assombrit là-bas ?" "Ca ne me dirait vraiment rien de redescendre à pied, moi..."), l'expérience montre que ce genre de questions est suivi d'un silence pesant et que le groupe perd vite sa cohésion...

Les beaux parleurs sur les terrasses des bistrotts sont soudain muets et ceux qui se vantaient d'avoir décollé dans les pires conditions deviennent curieusement et provisoirement amnésiques !

Il n'y a pas, à vrai dire, de règles universelles à conseiller, tant, si règles il y a, elles méritent d'être adaptées à chaque situation. Néanmoins, il s'agit, en priorité, d'assurer la sécurité de TOUS les membres du groupe (ou alors ce n'est pas un groupe !) en observant ces quelques principes :

- Le premier qui partira ne sera pas le plus expérimenté, car c'est à celui-ci que reviendra la lourde tâche de décoller après tous les autres (et donc forcément sans assistance) en subissant le poids de la solitude brutale et parfois oppressante, notamment en haute montagne. Si l'effectif du groupe est supérieur à deux, ce ne sera pas non plus au plus novice d'ouvrir le site et de jouer le rôle du cobaye. En principe donc, on choisira le numéro deux au "Classement de l'expérience" pour assumer ce rôle d'ouvreur.

- On prendra garde d'autre part à l'état de fatigue de chacun et on évitera de laisser seul et bon dernier (même s'il a des centaines de vols à son actif) quelqu'un qui parviendrait au sommet dans un état de "déconfiture" avancé.

- On veillera enfin à ce que le dernier ou les derniers soient techniquement capables d'assumer seuls une éventuelle redescende à pied. N'oubliez pas que sur terrain glaciaire la solitude peut coûter très cher. Dans ce cas, lorsque la configuration du terrain le permet, les deux derniers tenteront un décollage simultané pour éviter ce risque. Si c'est impossible et si les conditions ne sont pas parfaites, les deux derniers redescendront à pied.

- C'est une évidence : avec deux radios - sur la même fréquence ! - les difficultés ci-dessus sont considérablement réduites : le premier pourra toujours donner de précieux renseignements aux autres et le dernier à partir se sentira toujours moins seul.

2/ Les risques liés au "phénomène de groupe"

En effet, contrairement peut-être à une idée fort répandue, partir à plusieurs présentent certains dangers difficiles à déceler mais qu'il ne faut pas ignorer.

- D'abord, un groupe n'est jamais (techniquement et sur le plan de l'expérience) homogène. Et les réseaux d'amitié poussent souvent des novices dans des situations qu'ils maîtrisent très mal. On vous a sans doute fait un jour ce genre de proposition alléchante : "Allez, viens avec nous, on va faire le Tacul, on t'emmène ! T'inquiète pas, on t'aidera !". Résultat : après un décollage plus ou moins bien réussi (merci l'assistance !) un paquet-cadeau survole la vallée de ChamoniX, ballotté au gré des vents locaux. Scénario catastrophe ? Histoire inventée ? Parlez-en au PGHM et aux fédérations concernées !

Morale de l'histoire : que vous partiez seul ou à plusieurs, avec des copains brevetés, expérimentés ou novices, dès que vous aurez décollé, vous serez SEUL et cela jusqu'à votre retour sur le plancher des vaches ! Et durant cette période, les copains, ils ne vous seront d'aucun secours, sauf s'ils vous guident à la radio, du sommet à l'atterrissage. Méfiez-vous donc des propositions alléchantes ou de ne pas inviter dans votre groupe quelqu'un qui risque de ne pas être à la hauteur.

- D'autre part, nous avons remarqué à maintes reprises que le groupe créait une fausse impression de sécurité : le fait d'être plusieurs rend plus difficile le renoncement en cas de conditions médiocres : il y a, dans ces situations, rarement "unanimité" sur la décision à prendre et celui qui, seul, renoncerait ne le fera peut-être pas, par peur de passer pour un "dégonflé", un "rabat-joie" quand ce n'est pas un "incapable", ou tout simplement parce que ses convictions démocratiques le poussent à adopter finalement la décision majoritaire....

Méfiez-vous donc de ces comportements moutonniers, gardez toujours votre indépendance de jugement et n'ayez pas peur d'imposer au groupe votre opinion, même si elle est minoritaire, quitte à passer pour un dégonflé ou un stalinien !

CONSEILS POUR DÉCOLLER EN DEHORS DES SITES ECOLES

Il n'y a pas de différence fondamentale entre un décollage sur un site-école et un décollage en moyenne ou haute montagne. Néanmoins, il est bon de rappeler quelques règles simples qui doivent permettre d'éviter la plupart des accidents.

1/ S'ASSURER QUE LES CONDITIONS AÉROLOGIQUES AUTORISENT LE VOL

On le fera de manière systématique en procédant ainsi :

A - Tout au long de la marche d'approche, étudiez attentivement l'évolution des conditions météorologiques: plusieurs paramètres en effet constituent autant d'indices précieux pour le reste de la journée.

- Observez d'abord le sens, la vitesse de déplacement et l'évolution des nuages : ils peuvent indiquer l'annonce d'une dégradation rapide du temps (évolution orageuse par exemple), une forte instabilité ou révéler l'existence de courants d'altitude violents. C'est à ce niveau que vos connaissances en météo et micro-météo vous seront d'un précieux secours : profitez de toutes les occasions offertes pour les peaufiner.

- N'oubliez pas que 9 fois sur 10, la vitesse du vent (vent météo) progresse avec l'altitude. Si donc vous constatez des rafales à 30 ou 40 km/h à 1500 m, il est inutile de gaspiller votre temps et vos forces pour monter à 3000 m : vous ne sortirez sans doute pas la voile du sac. Cette règle souffre cependant d'une exception : il n'est pas exceptionnel, notamment les chaudes journées d'été, d'avoir un vent de vallée "à décorner les boeufs" et un vent d'altitude quasiment nul. Les vents de vallée constituent des vents locaux de quelques centaines de mètres d'épaisseur seulement. Avant de renoncer, il faudra donc bien distinguer "brise de vallée" et "vent météo".

B - Parvenu au sommet tant attendu, ne vous précipitez pas sur votre matériel. Il faut, en effet, vous assurer que le vent de face qui vous caresse les joues est bien un "vrai" vent de face et pas un "faux" vent de face, c'est à dire un vrai rouleau ! Comment faire ? L'idéal est d'aller au sommet ou sur une crête dégagée. Mais ce n'est pas toujours possible.

1er CAS

Vous parcourez les quelques mètres (toujours trop nombreux) qui vous séparent encore du point culminant ou d'une crête bien dégagée. Et, damned ! Vous vous rendez compte que vous aviez bel et bien à faire face à un vilain rouleau : le vent est carrément ou un peu "arrière". Si c'est le cas, un conseil, attendez qu'il veuille bien s'inverser (s'il y a de l'espoir...) ou renoncez !

2ème CAS

Vous ne pouvez pas (because fatigue intense, passages de 8c obligatoires...) atteindre le sommet pour détecter le piège éventuel : il va falloir le deviner. Comment ? Installez une manche à air de fortune (ce qui confirme le caractère indispensable du rouleau de PQ dans votre sac...) et observez-la :

- Si vous avez bien à faire à un vrai vent de face ou à des brises de pente, leur force peut être irrégulière mais la flamme restera orientée, globalement, dans la même direction.

- Dans le cas inverse, il y a de fortes chances pour qu'elle vous indique tantôt un vent de face, tantôt un vent arrière. Résultat : elle aura tendance à s'enrouler autour de son support. Méfiez-vous donc des vents très irréguliers dans leur orientation !

Ceci étant, à 10 heures du matin, un beau jour d'été, vous pouvez très bien avoir une brise de pente sur un versant Est et un vent météo sur un versant Ouest dont les rouleaux "s'ajoutent" à la brise de pente. Dans ce cas, éloignez-vous du sommet en descendant un peu sur un de ces deux versants pour éviter cette confluence souvent turbulente.

En tout état de cause, si la configuration du relief vous oblige à décoller dans un rouleau, alors un conseil, ABSTENEZ-VOUS ! Tempêtez (après "ces foutus incapables de la météo qui se sont encore plantés", vous en rajoutez un peu, non ?), jurez que l'on ne vous y reprendra pas deux fois (à téléphoner), faites un bras d'honneur aux choucas qui vous narguent ("pâtes imitateurs !"), mais laissez donc votre voile dans son sac.

Vous nous rétorquerez que cela vous est déjà arrivé cent fois de décoller dans un rouleau (ce qui est sans doute vrai) et que "ça c'est toujours bien passé" (ce qui est possible) et que "y'a pas de raison pour que ça n'aille pas aujourd'hui !".

Or rien n'est moins sûr ! A ce petit jeu là, un jour ou l'autre, vous vous retrouverez au tapis (sans que vos compétences techniques ni que votre proto-type finesse 10 n'y puissent rien). Ou bien alors, vous verrez votre voile, après s'être déployée correctement (à la faveur du vent de face), passer devant vous juste au moment où vous "mettiez le turbo" pour courir.

Dans le meilleur des cas, vous vous en tirez avec une jolie frayeur et dans le pire des cas, l'ensemble "pilote + voile" lancé à vive allure formera un joli paquet cadeau que la pente herbeuse, caillouteuse ou que la falaise de 300 mètres absorbera goulûment...

C - Certains que le vent est bien un vrai vent de face, peut-être le trouvez-vous un peu violent. Dans ce cas, et si le terrain le permet, éloignez-vous du sommet et descendez dans la pente : la vitesse du vent doit faiblir (phénomène d'accélération le long des crêtes) et vous risquerez moins d'être entraînés puis précipités dans le versant "sous le vent" lors du déploiement. Si malgré cela, il reste trop fort, patientez. On peut toujours espérer qu'il faiblira (si vous avez du temps devant vous et si le mauvais temps n'arrive pas à vive allure). Calculez néanmoins le temps qu'il vous faudra pour redescendre éventuellement à pied afin de vous fixer une heure limite.

Si le vent faiblit, attendez quelques minutes avant de vous jeter dans votre harnais ou votre sellette : une accalmie peut précéder la tempête ou l'orage. Et il serait regrettable que vous soyez en l'air au moment où elle (il) arrive...

REMARQUE : LE PRIX DU RENONCEMENT

Ce n'est pas facile de redescendre la voile dans le sac... C'est bien pire que de revenir bredouille de la pêche, de la chasse ou d'une cueillette de champignons. Encore faut-il constater que le prix du renoncement subit une inflation proportionnelle aux efforts fournis et à la durée de la montée : il n'est pas difficile de renoncer à deux pas de la voiture mais cela devient carrément affreux après deux jours de galère ou bien lorsque, nous citons, "c'était mon seul jour de congé". N'oubliez pas non plus que, contrairement à une opinion très répandue, ce ne sera sans doute pas lors de vos premières sorties en montagne que vous tenterez le diable et prendrez de gros risques : le manque d'expérience est une assez bonne assurance tout risque ! Par contre, lorsque vous aurez 50 ou 100 vols à votre actif, lorsque vous aurez tenté et réussi "x" décollages en conditions limites, alors méfiez-vous !

Vous en déduirez inconsciemment que fort de l'expérience acquise, vos capacités se sont accrues et que désormais vous êtes infailible : à ce jeu ridicule, à cette surrêcherie imbécile entre vous et les éléments, vous sortirez 10 fois, 50 fois, 100 fois "vainqueurs" mais un jour ou l'autre... cela finira mal. Pour éviter donc que l'accident ne vous ouvre les yeux, n'hésitez pas à renoncer : qu'est-ce qu'un vol de moins dans une vie ?

N'oubliez pas enfin que la plupart des victimes d'accident au décollage voulait simplement "essayer pour voir" c'est ça donne". Or, dès que vous êtes attaché à votre voile, le risque est pris : risque d'être emporté par une rafale plus violente que les autres alors que vous étiez en train de relancer vos lacets de chaussures et risquez de pousser l'essai jusqu'à la course d'envol fatale.

2/ BIEN CHOISIR SON TERRAIN DE DECOLLAGE

Il est bien rare de ne pas avoir le choix du terrain de décollage. Il doit se faire en tenant compte :

- de la nature du terrain : il faut chercher si possible un terrain plat ou peu pentu (pour éviter que la voile ne glisse lorsque vous vous équilibrez), un sol qui n'abîme ni la voile, ni les suspentes (attention aux ronces, aux pierres coupantes, aux bouses de vaches...).
- de la longueur et de la pente de la course d'envol : recherchez le terrain le plus dégagé possible, la pente la plus idéale. Tenez compte de la vitesse et de l'orientation du vent qui tantôt vous permettra de décoller "sur place", tantôt exigera une course assez longue.
- du sens et de la vitesse du vent : lorsque le vent n'est pas parfaitement "de face", il est parfois possible de trouver un petit creux ou le versant d'une croupe qui fasse mieux correspondre axe de plus grande pente et direction du vent. S'il est fort, éloignez-vous, si possible des sommets et des crêtes.

3/ PREPARER SA VOILE AVEC BEAUCOUP DE PRECAUTION

Il faut en effet à tout prix éviter de rater un décollage ! En montagne plus qu'ailleurs ! Vous risquez l'accident "bête" (ex : commande de freins bloquée), vous allez vous énerver (et donc perdre votre sang froid) et perdre un temps qui peut être précieux (des conditions idéales ou convenables peuvent se gâter durant vos essais infructueux).

Pour éviter ces risques, une règle : songez à ce que disait Talleyrand à son valet, un jour où il était particulièrement en retard : "Va doucement Jean, je suis pressé !". Il convient donc, dans l'ordre :

- a/ De s'assurer que les suspentes sont totalement démêlées. Séparez bien "avants" et "arrières", "gauches" et "droites". Vous l'avez toujours fait ? Menteurs !
- b/ De s'assurer qu'il n'y a pas de "tour de sac". Pour cela il suffit de tenir le harnais ou la sellette dans la position où il (elle) sera en vol. Vous verrez alors si tout est en ordre.
- c/ De s'assurer que ni la voile, ni une suspenste n'est accrochée à un cailloux une racine, un rhododendron... Placez l'ensemble des suspentes sur la voile. Cela présente deux avantages : vous diminuez le risque de voir une suspenste coincée par un piège quelconque et vous ne "casserez" pas le bord d'attaque en vous équipant.
- d/ S'il a été impossible de trouver un terrain dont la ligne de pente est parfaitement face au vent, n'hésitez pas à la disposer cependant face à lui. Ceci dit, si le vent est vraiment de travers, il ne faut pas la présenter parfaitement face à lui mais il convient de la placer sur un axe intermédiaire entre la direction du vent et la ligne de la plus grande pente. La disposer face à un vent nettement de travers risque en effet de créer un écart de hauteur entre les deux côtés de la voile qui rendra son gonflage délicat.

e/ Si la pente est trop forte et que la voile ne tient pas toute seule, fixez-la : plusieurs moyens s'offrent à vous :

- Des petites pierres disposées sur les bords de l'intrados (attention alors à votre tête si vous levez la voile brusquement !)
- Des pinces à linge fixant quelques pattes de pliage (sur l'extrados) à des brins d'herbe : c'est très efficace et avec un peu de chance on les retrouvera en bas !
- Sur un terrain enneigé :
- ++ Si la neige est profonde parcourez la surface sur laquelle vous disposerez la voile : vos pas la rendront irrégulière et, parfois, cela suffit.
- ++ Si ce n'est pas le cas, des petits piquets de tentes plantés (délicatement) dans la neige et coinçant les suspentes avant vers le bord d'attaque, en son centre et à chacune de ses extrémités pourront faire l'affaire. Avec un peu de chance, vous les retrouverez à l'atterrissage.
- ++ Les mêmes piquets de tente peuvent être fixés aux pattes de pliages (voir ci-dessus).

4/ S'ÉQUIPER SANS RIEN OUBLIER

Vous l'avez déjà fait "x fois" certes, mais ce n'est pas une raison pour sauter dans le harnais tout en rigolant avec les copains ! Nous avons vu plusieurs fois des pilotes oublier casque, sac, lunettes, gourde... dans leur précipitation. Les affaires rangées dans le sac, vous devez durant quelques secondes faire le vide dans votre tête, et vérifiez consciencieusement les QUATRE POINTS DE SÉCURITÉ.

- Sangles de chaque cuisse correctement attachées.
- Sangle de poitrine fixée.
- Il faut ensuite vérifier une dernière fois qu'il n'y a ni tour de sac, ni emmêlage des suspentes. Il existe pour cela un moyen simple et rapide : l'avant droit dans la main droite, la suspente "extérieure" (celle qui est à l'opposé de vous, sur le maillon rapide qui relie suspentes avant et élévateur avant) doit aller librement et directement rejoindre le bord du premier caisson à l'extrémité droite du bord d'attaque. Un coup d'oeil suffit mais il est indispensable. Faites de même à gauche.
- Enfin, il convient de vérifier qu'à droite comme à gauche, l'élévateur arrière passe bien sur le coude et surtout que le frein coulisse librement dans l'anneau situé sur l'arrière. Il n'est pas rare en effet de voir des pilotes décoller avec un frein bloqué (parce qu'un noeud plus ou moins compliqué l'empêche de fonctionner normalement). On les voit ensuite à quelques mètres du sol parfois, lorsqu'ils ont réussi à décoller, s'évertuer à défaire des noeuds sous un aéronaf qui n'a ni volant, ni freins. On lit ensuite dans des revues spécialisées que le parapente est dangereux...
"Dangereux" ou "sérieux" ?

Si toutefois une telle mésaventure vous arrive, sachez que la priorité est de vous dégager du relief et d'attendre d'avoir une hauteur sol suffisante et un horizon assez dégagé pour se consacrer au décollage. Pour cela souvenez-vous que l'on peut toujours piloter un parapente aux arrières même si la manoeuvre est plus physique et si elle doit être essayée avant d'être utilisée en urgence.

5/ ASSURER UN BON DÉPLOIEMENT DE LA VOILE

Bien sûr, le déploiement de la voile dépend de paramètres sur lesquels le pilote n'a aucune influence (orientation et vitesse du vent par exemple). Mais votre technique joue aussi un rôle prépondérant, notamment les conditions ne sont pas optimales, ce qui est assez fréquent en montagne.

Il n'est pas ici question de refaire un apprentissage qui a dû être fait. Et de toute façon, le plus beau des discours ne remplacera jamais l'expérience acquise par la pratique.

Rappelons cependant, certains points sur lesquels on insiste peu dans les écoles, durant les stages dits "d'initiation" ou de "perfectionnement" (terme bien souvent galvaudé) et qui sont essentiels dès que l'on sort des terrains fréquentés ou classiques.

1 - Il faut d'abord se positionner parfaitement au centre du bord de fuite. Si ce n'est pas le cas, vous risquez de tendre les suspentes du côté droit (ou gauche) avant les autres : la voile montera de ce côté plus vite que de l'autre.

Si la manoeuvre n'est pas volontaire (ce peut être en effet un moyen de décoller avec un vent de travers) la voile risque d'amorcer un mouvement de vrille.

2 - A quelle distance du bord de fuite doit-on se placer ? Cela dépend ! De votre voile et de la vitesse du vent.

- Votre voile, vous la connaissez mieux que nous ! A vous donc d'apprendre à la connaître sur des terrains faciles avant de vous aventurer au-delà.

- De la vitesse du vent ?

Si elle est nulle, faible ou pire, si le vent est (légèrement) "arrière" il faudra démarrer par une course très énergique et acquérir de la vitesse avant que les suspentes ne se tendent.

Pour cela, mettez-vous carrément contre le bord de fuite, l'ensemble des suspentes étant posé sur l'intrados. L'énergie transmise à la voile au moment de la tension des suspentes contribuera à rigidifier le profil et favorisera le déploiement.

Si le vent est plus fort, éloignez-vous du bord de fuite (sans pour autant "casser" le bord d'attaque) et, sans courir comme une brute, faites un ou deux pas en bloquant les épaules pour résister à la traînée de la voile qui se déploie. On voit en effet trop de pilotes confondre le déploiement de leur voile avec la charge d'un taureau dans une arène.

Si le vent dépasse 5 mètres / seconde ou s'il est proche de la limite du possible (laquelle est difficile à définir puisqu'elle dépend de l'altitude - cf chapitre "voler en haute montagne", de la vitesse maxi de votre voile, du poids du pilote et de ses équipements...) disons 10 mètres / seconde, alors dans ce cas, il est impératif d'effectuer un gonflage "face à la voile".

Cette technique très simple et très sûre doit être acquise avant de s'aventurer en montagne. Et elle doit s'apprendre par de multiples essais effectués sur terrains plats et ne présentant aucun risque ou (et) sur sites-écoles sous la surveillance de personnes compétentes. Il va de soi que ce n'est pas au sommet du Tenneverge ou du Mont Blanc qu'il faudra l'essayer pour la première fois... Cette méthode a deux immenses avantages :

++ Elle permet d'éviter d'être entraîné par sa voile, dans une position interdisant au pilote une résistance sérieuse :
couché sur le dos ou sur le ventre...

++ Elle permet de dresser la voile sans courir, de la contrôler aux freins sans bouger et de pouvoir ainsi engager la course d'envol en étant certain d'un déploiement optimal.

3 - Il faut d'autre part bien choisir son moment : il est bien rare que sur un sommet (ou le long d'une pente) le vent soit parfaitement laminaire et régulier dans son orientation.

Observez donc la manche à air de fortune, correctement installée ou - si votre expérience est suffisante - analysez les caresses du vent sur les joues, les oreilles, observez le bruissement des feuilles en aval, les ondes qui se déplacent dans l'herbe... et attendez donc le meilleur moment.

4 - Si vous êtes en groupe, rappelons que l'on peut sans difficulté partir à plusieurs si les voiles sont positionnées les unes à côté des autres, sur une même ligne horizontale mais qu'il serait suicidaire de partir derrière votre copain sans avoir attendu une trentaine de secondes au moins (vous subiriez dans ce cas les turbulences créées par sa voile).

6/ FAIRE UN CONTROLE RIGOREUX AVANT D'ENGAGER LA COURSE D'ENVOL

Cette fois, ça y est ! Elle est au-dessus de votre tête. Il serait aussi fou de considérer qu'il n'y a plus "qu'à mettre le turbo". Tout le monde sait que la course qui précède l'envol ne doit être engagée que si ("et seulement si" comme disent les mathématiciens) on s'est assuré :

- 1/ Qu'elle est parfaitement gonflée.
- 2/ Qu'elle est parfaitement positionnée sur votre tête.

Pendant, il suffit de passer quelques heures sur des sites fréquentés pour constater que même parmi les pilotes confirmés, brevetés et vaccinés, on trouve un nombre impressionnant de chanceux ou d'inconscients.

De même qu'il ne viendrait pas à l'idée d'un pilote d'avion, en bout de piste, d'engager une procédure de décollage sans avoir vérifié AVANT qu'aucun dysfonctionnement n'était signalé sur le tableau de bord, de même, "le coup d'oeil à la voile" suivi des décisions qu'il impose est une nécessité impérative pour nous.

Car il ne suffit pas de regarder sa voile (tout le monde le fait), encore faut-il en tirer les conclusions qu'il convient :

- J'agis sur les commandes pour corriger une situation ou une tendance imparfaite.
- OU, je m'arrête et je recommence tout.

Mais une chose est sûre, l'hésitation, les gestes irréfléchis constituent des risques graves d'accident. En conséquence quatre grands cas se présentent :

1er CAS

Le coup d'oeil révèle une voile parfaitement gonflée et parfaitement positionnée, je mets donc un peu de freins (très peu si le vent est fort car sinon je ne peux pas avancer) ou davantage (si le vent est nul ou faible). But de la manœuvre : augmenter sa portance, rigidifier le profil en augmentant la pression dans les caissons, éviter que la voile ne vous dépasse. Ensuite, je ne la regarde plus, et je "mets la gomme". Le décollage sera obtenu par un léger freinage supplémentaire et sans se jeter ou s'asseoir dans le harnais.

2ème CAS

Le coup d'oeil révèle une voile parfaitement gonflée mais qui penche d'un côté : si elle paraît récupérable, une action ferme mais non brutale sur le frein opposé la fera revenir. On la bloquera sur la tête (pour éviter qu'elle ne passe de l'autre côté) en relâchant le frein abaissé et en abaissant légèrement celui qui est resté en position "haute".

La difficulté vient de ce que, si le vent est inférieur à 5 - 6 mètres / seconde, cette manœuvre doit être faite en courant et en regardant la voile... Cela suppose que le terrain permette de le faire sans danger. Si ce n'est pas le cas (décollage falaise par exemple), on s'arrête immédiatement et on recommence.

3ème CAS

Le même coup d'oeil révèle une voile correctement positionnée mais avec un ou des caissons mal gonflés. La plupart des pilotes, dans ce cas, se contente de "pomper" avec le frein (du même côté).

Cette manœuvre nous paraît plus dangereuse qu'efficace. Parce qu'une voile réagit toujours aux actions sur les freins avec un certain retard : secouer le frein comme on secoue un prunier s'avère donc être souvent d'une efficacité limitée.

Plus grave, l'opération peut être dangereuse parce qu'une action non symétrique sur les freins d'un parapente (comme pour tout aéronef) tend à modifier sa trajectoire. Résultat : si vous insistez, la voile va amorcer un virage du côté où se situe le problème avec pour risque celui de faire un retour à la pente après un 180 degrés involontaire.

Plusieurs accidents (dont certains mortels) se sont produits ainsi : la voile est mal gonflée à droite mais le pilote décolle. Se rendant compte du problème, il "pompe" à droite main gauche levée complètement. L'opération dure car le bord d'attaque obstrue l'ouverture des caissons dégonflés. Ne quittant pas les yeux de sa voile, le pilote ne se rend pas compte qu'elle amorce un virage à droite et va percuter le sol...

C'est un scénario-catastrophe que nous n'avons hélas pas inventé pour les besoins de la démonstration...

Alors comment faire ? Il suffit (c'est plus facile à dire qu'à faire) d'abaisser symétriquement les deux freins. La voile conserve donc sa trajectoire et l'augmentation de la pression dans les caissons suffit en général à gonfler ceux qui ne l'étaient pas (grâce aux "trous" dans les intercaissons notamment).

Il va de soi que là encore, la manœuvre pourra être engagée si le vent est suffisamment fort pour permettre de la faire sans avancer ou dans l'autre cas, si le terrain est sans obstacle.

4ème CAS

Le cas le plus tordu ! La voile est non seulement mal positionnée mais en plus elle est imparfaitement gonflée. Cette situation exige de recommencer si le terrain présente un quelconque danger. Dans l'autre hypothèse, tout n'est pas perdu. Il conviendra, dans l'ordre :

- de la repositionner sur la tête (par action sur le frein opposé. Voir cas 2).

- puis de la gonfler en totalité. On voit souvent des pilotes peu expérimentés inverser cet ordre : il est clair qu'alors la voile tombe au sol ou "embarque" le pilote dans une course en travers de la pente dont on ne peut prévoir comment et où elle se terminera.

7/ EVITER LES FAUSSES MANOEUVRES LE DECOLLAGE ETANT REUSSI

Enfin arraché à la triste condition humaine (et notamment après de longues heures d'efforts ou (et) d'attente), l'homme volant a tendance à relâcher la tension nerveuse et à accumuler les erreurs.

- 1 - Hurler de joie si vous le voulez (est-ce bien nécessaire ?) mais regardez d'abord devant vous : vous êtes encore près du relief et cette position impose une extrême vigilance notamment en conditions turbulentes.
- 2 - Avant de vous retourner pour sourire au photographe de service ou pour faire un bras d'honneur aux copains émerveillés par votre aisance, jetez un coup d'oeil à votre voile. Elle doit être parfaite (si la course d'envol a été précédée d'un check-up complet), mais on ne sait jamais...
- 3 - Attendez d'être suffisamment dégagé du relief pour peaufiner votre installation dans votre hamac préféré. Ne lâchez en aucun cas vos commandes pour ajuster votre sellette à proximité du relief. Ce geste couramment pratiqué a occasionné trop d'accidents stupides.
Et de toute façon, les baudriers et les sellettes actuellement sur le marché sont suffisamment fonctionnels pour ne pas nécessiter une mise en place manuelle. Réglez-le ou réglez-la correctement sur votre balcon, mais pas en vol !

L'ATTERRISSAGE, OU COMMENT ÉVITER LE CRASH

Les statistiques des fédérations et des hopitaux sont sans appel : la moitié des accidents en parapente proviennent d'une rencontre pilote / sol qui manque de douceur...

Réussir un atterrissage, c'est en effet adopter une démarche qui vous permettra de prendre contact avec le sol avec une vitesse horizontale et une vitesse verticale les plus réduites possibles et... accessoirement, à l'endroit prévu !

C'est un objectif qu'il est très difficile d'atteindre systématiquement sans une grande expérience et surtout sans l'observation de ces trois règles élémentaires :

1/ LE REPERAGE DU LIEU D'ATTERRISSAGE AVANT LE VOL :

Cela prend du temps (mais qui échangera quelques minutes de sommeil contre un séjour à l'hôpital ?), ce n'est pas gratuit (à 3.- francs du km... le prix de l'information grimpe avec la distance parcourue) mais c'est une impérieuse NECESSITE : aucune description aussi exhaustive soit-elle ne remplacera une connaissance visuelle des paramètres suivants :

- Où se situe le terrain d'atterrissage ? Qu'est-ce qui le délimite ? Une route ? Une haie ? Une forêt ? Des clôtures ?... Il s'agit ici de repérer et de mémoriser les indices qui vous permettront, très tôt durant le vol, de le situer dans l'espace. N'oubliez pas qu'à 500 mètres du sol on repère davantage les couleurs (toit caractéristique, champs fauchés entourés de champs non fauchés, carrières...) que les formes et les pentes.
- Comment est-il positionné ? Dans l'axe de la vallée ? Sur l'adret ? L'ubac ?
- Quels obstacles éventuels seront à éviter ? Fils électriques ? (repérez la situation des poteaux), barbelés ? Haies d'arbres ?...
- Ces obstacles sont-ils susceptibles de créer des turbulences compte tenu de la direction probable du vent et de l'approche envisagée ?
- Quel est l'état de la surface du terrain ? Herbes ? Cailloux ? Mottes ? Cultures ?
- Enfin : ai-je bien l'accord des propriétaires ?

Ces différentes questions ayant trouvé réponses et ces réponses étant soigneusement rangées dans un coin de votre mémoire, vous pouvez désormais installer une manche à air qui vous sera d'un précieux secours dans quelques heures. Placez-la judicieusement, repérez sa situation (et méfiez-vous des touristes ou des enfants qui partiront à la chasse aux papillons avec...). Si l'état de vos finances ne le permet pas, un "bout de P.Q" fera très bien l'affaire à condition d'être assez résistant... et d'être suspendu à un objet autour duquel il ne s'enroulera pas définitivement....
Cette fois, vous pouvez réunir vos forces pour vaincre la pesanteur.

2/ LA CONNAISSANCE DU SENS ET DE LA VITESSE DU VENT :

Un atterrissage réussi suppose une phase finale de vol face au vent. Il faut donc connaître sa direction et sa force au sol le plus tôt possible. Sous-vent, du lieu de décollage des indices vous donnent ces indications : vous voyez votre manche à air ou - c'est plus probable - vous voyez des fumées s'élever dans le ciel plus ou moins verticalement tout en dévorant votre quignon de tomme ! Vous pouvez déjà en déduire une sorte "d'ébauche" d'approche.

Et si le vent que vous constatez au décollage est d'une orientation différente, vous risquez de traverser une zone de cisaillement plus ou moins turbulente... Prudence donc !

Mais il arrive fréquemment que ces informations précieuses ne puissent être obtenues avant le vol (d'au moins un des membres du groupe qui pourra les communiquer aux autres par radio, si radios vous possédez). Il faudra patienter. Deux éventualités se présentent :

1er cas

Vous avez suivi nos conseils et la manche à air est vite repérée. Dans ce cas, observez-la fréquemment : sa position (+ ou - horizontale), sa stabilité sont autant de paramètres qu'il faudra intégrer dans l'approche.

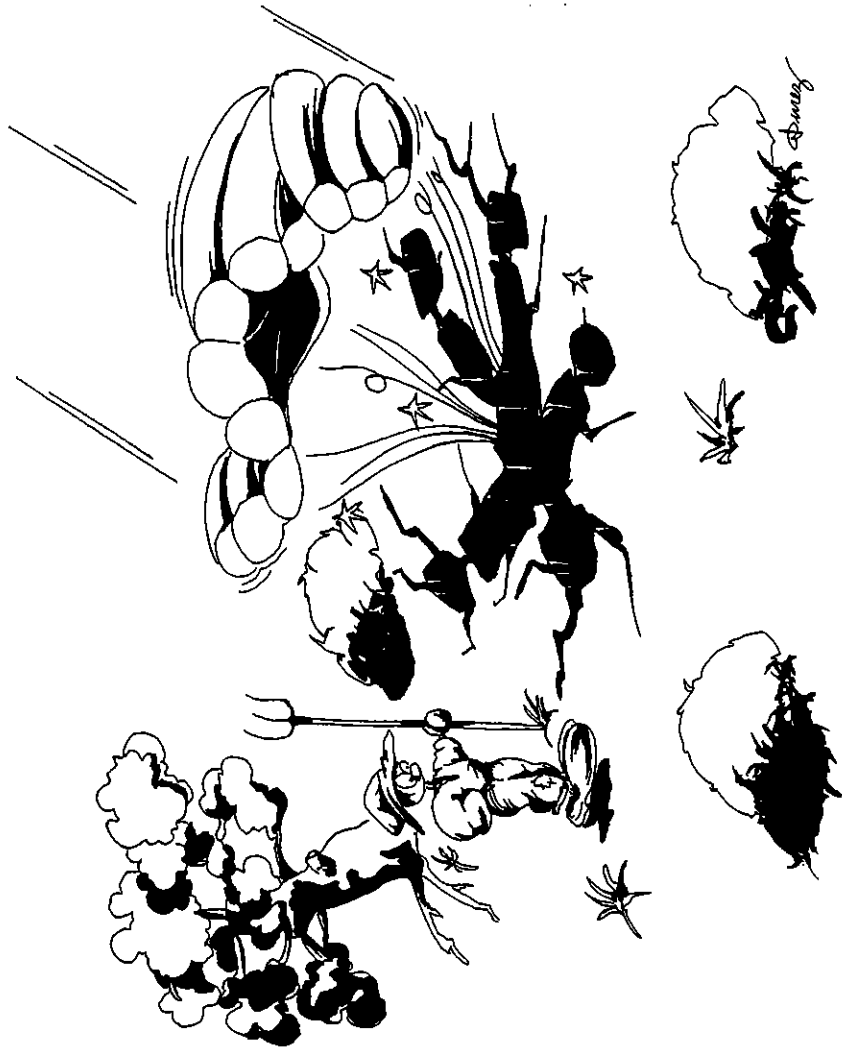
2ème cas

Vous avez eu la flemme... Pas de panique : de multiples indices théoriques, visuels et sensitifs vont la "remplacer" :

- des indices théoriques : observez l'orientation de la vallée dans laquelle vous allez vous poser et repérez l'amont et l'aval. Si vos connaissances en météorologie sont correctement assimilées et comptentenu de l'heure, de l'ensoleillement... vous en déduisez que le vent de vallée remonte (cas classique) ou descend la vallée. Attention cependant ! La décision de se poser vers l'aval ou vers l'amont devra être confirmée par d'autres indices : une forte nébulosité, un vent météo inhabituel ou tout simplement un vol très matinal ou très tardif peuvent brouiller les cartes...

- des indices sensitifs du pilotage : dès que vous le pouvez ou le voulez, prenez un axe de vol perpendiculaire à la vallée (mais pas avant d'être à 200 ou 300 m de hauteur du sol car au-dessus vous ne sentirez sans doute pas le vent de vallée). Et 9 fois sur 10, fixant un point précis au sol, devant vous, vous constatez une dérive qui indiquera une orientation du vent. Mais cela suppose bien sûr de placer les commandes de freins en position symétrique (et à condition que la voilée soit correctement conçue et les freins bien réglés).

Vous ne sentez rien ? Peut-être le vent de vallée est-il nul ou, autre hypothèse, vous avez le vent dans le nez ou dans le dos. C'est peu probable, mais l'hypothèse doit être testée : faites un virage à 90 degrés (peu importe le sens) et le vent qui vous poussait ou vous contraignait vous fait dériver à droite ou à gauche ! Si le vent n'a pas une direction parfaite dans l'axe de la vallée ou perpendiculaire à cet axe, une petite correction et un peu d'expérience (acquise sur des terrains sécurisés par des manches à air) vous feront détecter le "piège".



- des indices visuels : il est bien rare dans une vallée de montagne, même en été, qu'aucune fumée ne s'élève dans le ciel. Ayez donc l'oeil perçant du vautour !
- Observez d'autre part les arbres, les herbes hautes, du linge qui sèche, un drapeau (suisse ?), des "châtons" qui volent... Vous aurez sans doute une indication de ce côté là.

Remarques

Après ce triple examen supposons que vous ne sachiez toujours pas dans quel sens est le vent. Deux causes envisageables :

- vous êtes myope : il est un peu tard pour prendre rendez-vous chez l'occuliste...
- vous n'avez rien vu, ni rien senti : c'est parce que vous manquez d'expérience (retournez voler sur des sites que vous connaissez bien) ou... le vent est nul.

Dans tous les cas, si aucun indice ne vous indique le sens du vent, choisissez-le ! Et ne changez plus ! Il vaut mieux se poser avec un léger vent arrière et manger un peu d'herbe que d'amorcer un 180 degrés à 20 m du sol qui se terminera à... l'hôpital !

En cas de vent nul, c'est la pente du terrain qui déterminera l'approche : mieux vaut se poser en descente, en s'appuyant à courir, que de se poser à contre-pente ou en travers (gare aux chevilles dans ces cas là !).

3/ LA STRATEGIE QUI PRECEDE LE POSE

Vous connaissez désormais l'orientation de votre trajectoire finale. Il s'agit alors de choisir une stratégie pour l'aborder à une hauteur-sol qui vous permettra d'éviter le hors-terrain.

Vous avez appris à l'école et aux cours de vos vols précédents que cela ne s'improvisait pas avec une série de gesticulations dignes d'un singe.

C'est le moment de vous servir de votre expérience ! Aucun type d'approche (PTU -PTL -PTS) ne doit être conseillé, ni systématiquement adopté : la méthode choisie dépendra de la surface du terrain, des obstacles à éviter, de la force du vent, de votre hauteur sol...

UN DERNIER CONSEIL

En montagne, les vents de vallée peuvent être violents voire très violents (notamment les belles journées d'été). Dans la mesure où ils sont peu épais (quelques centaines de mètres) conservez toujours une large "réserve" pour être sûr de rejoindre le terrain prévu pour l'atterrissage.

Si par hasard (sera-ce vraiment un hasard ?) vous vous rendez compte que vous êtes "trop court", ne forcez pas le destin : vous ne disposez en parapente que d'une trop faible plage de vitesse et vous risquez de rencontrer un arbre ou un obstacle non prévu.

Il faut donc très tôt choisir un terrain de secours pour avoir le temps d'en détecter les pièges éventuels, de connaître la direction du vent et d'adopter une approche réfléchie.

VOLER EN HAUTE MONTAGNE

Le petit Larousse et quelques souvenirs scolaires brumeux nous rappellent que la haute montagne, c'est le domaine des neiges éternelles, du froid et du vent ! On pourrait ajouter aussi des turbulences ! Il faut en effet savoir que si à Monaco comme au sommet de l'Everest, le milieu dans lequel se déplace notre "chiffon" est bien identique (l'air étant à toutes altitudes et, jusqu'à près de 1000 km de hauteur, constitué d'azote, d'oxygène et de vapeur d'eau), de multiples paramètres modifient considérablement les conditions de vol entre plaines et sommets élevés.

** LA DENSITE DE L'AIR ET LA PRESSION ATMOSPHERIQUE **

++ La terre est entourée de cette merveilleuse couche de gaz qui nous permet de respirer et - accessoirement - de voler et qui s'appelle l'atmosphère. Son épaisseur dépasse 800 km mais sa densité est très variable : la moitié du poids total de l'atmosphère est concentré dans les six premiers kilomètres. Il en résulte que la densité de l'air est maximale au niveau de la mer (1033 g par cm³) et diminue avec l'altitude (de 3 % environ tous les 300 mètres). La pression atmosphérique au sommet du Mont Blanc est donc égale à la moitié de ce qu'elle est à Monaco.

++ Et alors? Quel rapport avec le parapente ?

Sans rentrer dans des détails qui dépasseraient le cadre de cet ouvrage, retenons de cela l'essentiel : la diminution de la densité de l'air avec l'altitude va notablement affecter le comportement de notre aile. Vitesse sur trajectoire et vitesse verticale vont augmenter avec l'altitude (de 1,5 % en moyenne tous les 300 mètres). Il en résulte qu'un parapente volant à 32 km / h au niveau de la mer (à sa finesse maximale par exemple) volera à 45 km / h à 6100 m, freins dans la même position.

En théorie, l'angle d'incidence et la finesse propre à l'aile ne sont pas affectés par ce phénomène mais le taux de chute minimum, lui, est aggravé. Retenons de ces considérations que, en haute montagne :

- Il faudra courir plus vite et plus longtemps pour décoller.
- Il sera plus difficile de faire un vol de durée.
- Si l'on doit se poser à des altitudes élevées (atterrissage vers un camp de base ou atterrissage "forcé"), il faudra soigner l'arrondi et s'appuyer à courir un peu.

** LA RAREFACTION DE L'OXYGENE **

Quelque soit l'altitude, la proportion d'oxygène et d'azote (respectivement 21 % et 79 %) est invariable. Il en résulte que la pression de l'oxygène décroît dans les mêmes proportions que la pression atmosphérique.

En inhalant un "bol" d'air au sommet du Mt Blanc, on inhale donc une quantité d'oxygène égale à la moitié de celle inhalée sur la promenade des Anglais à Nice.

Cette rarefaction conduit à une hypoxie cellulaire dont les effets sur l'organisme sont bien connus des alpinistes : sensation de fatigue, maux de tête, nausées, manque d'appétit, insomnies... pour les symptômes classiques du mal des montagnes. Oedème pulmonaire ou (et) cérébral dans les cas les plus graves.

On note également avec l'altitude, l'apparition de comportements anormaux : euphorie ou anxiété inhabituelle, lenteur des réactions, difficulté à prendre une décision... Ces symptômes bénins et sans séquelle pour un séjour bref en altitude, peuvent allonger la durée de l'ascension et donc retarder l'heure de décollage. Plus grave, il peuvent compromettre la sécurité du décollage et du vol. Dans la mesure où ils s'atténuent nettement avec l'acclimatation à l'altitude, il est vivement déconseillé - même à un bon pilote - de "faire le Mt Blanc" sans un entraînement préalable.

** LE FROID **

Au risque d'enfoncer une porte ouverte, rappelons que - en conditions normales - la température décroît d'environ 0.7 degré centigrade tous les 100 mètres. Lorsqu'on transpire sur la terrasse d'un bar à Chamonix, l'eau gèle dans la gourde au sommet du Mt Blanc. La diminution de la température n'affecte pas - en elle-même - les performances de nos voiles mais touche d'avantagé son pilote... La réponse coule de source : il faut protéger les extrémités (doigts, oreilles...) et le corps en général, avec des vêtements efficaces.

Deux éléments peuvent aggraver cette sensation de froid : il faut parfois attendre sans bouger plusieurs heures pour que la manche à air veuille bien adopter une attitude plus conforme à nos souhaits. Faire décoller un glaçon n'a rien d'évident ! D'autre part, la position des bras durant le vol, les sangliers du harnais rendent médiocre l'irrigation des mains et des pieds et favorisent donc leur refroidissement.

** LA NATURE DU TERRAIN **

Tous les décollages en haute montagne se font sur terrain enneigé. On peut certes décoller de la vierge des Drus - certains l'ont fait - à la recherche de l'exploit, du pari absurde ou du coup médiatique. Un décollage sur terrain glacière n'est pas forcément plus difficile qu'un décollage dans l'herbe mouillée d'une pente très raide. Mais il peut présenter un danger sérieux si la neige est dure, si affleure la glace vive ou si une couche de neige fraîche masque glace et crevasses. Tout dépendra donc de la nature du terrain.

Et quelque soit l'avis "autorisé" de certains "spécialistes", nous pensons qu'il ne faut pas systématiquement décoller crampons aux pieds. Pourquoi s'encombrer ainsi de ces outils redoutables qui rendront la course délicate, l'atterrissage sur sol dur problématique, si l'état de la neige, la pente et la force du vent permettent de stopper sans difficulté une course d'élan ?

Ceci dit, dès que ces conditions ne sont pas toutes réunies, il ne faut pas hésiter à les utiliser. Il faudra dans ce cas :

- Prendre garde à ne pas couper suspentes et toile lors du déploiement au sol et de la mise en place du harnais.
- Courir en écartant légèrement les pieds pour éviter de se blesser les mollets et de risquer la chute si une pointe avant touche une sangle du crampon opposé.
- Prévoir un atterrissage sur terrain herbeux, lequel posé ne présente aucune difficulté particulière.

Nous déconseillons fortement la manoeuvre consistant - en vol - à quitter les crampons et à les attacher à une sangle du harnais : un atterrissage raté - cela peut toujours arriver - transformera vite le pilote en carton de tir à la carabine !

** LES CONDITIONS AEROLOGIQUES **

L'hôpital de Chamonix reçoit chaque année des dizaines de blessés, "victimes" des conditions aérologiques fortes qui règnent dans la vallée et sur les sommets qui l'encadrent. Mais ce n'est pas une règle universelle : vous ferez, un jour de septembre, un vol dans une mer d'huile en ayant décollé du Mt Blanc ou de la Verte et le lendemain, vous aurez, dans le même cadre, la désagréable sensation d'être balloté comme une feuille morte sans pouvoir réagir. Tout comme une mer peut être sage ou démontée, la haute montagne peut être pour le vol libre, le paradis ou l'enfer. Essayons de comprendre pourquoi.

Le vent météo est - en règle générale - plus fort en haute montagne qu'en plaine. Il n'est en effet par rare de rencontrer un vent de 20 km / h à 2500 m et de 60 km / h à 5000 m. Pourquoi ? Le vent météo est provoqué par le déplacement d'une masse d'air, conséquence d'une différence de pression atmosphérique d'un endroit à un autre.

Ce déplacement est freiné dans son écoulement à toutes ses altitudes par "frottement" sur le relief. Les sommets les plus hauts et les plus dégagés qui n'ont pas reçu la "protection" d'obstacles environnants, reçoivent donc ce déplacement de plein fouet.

D'autre part, la présence de cols, d'arêtes effilées, de vallées profondes, accumulent les effets d'accélération (effet "venturi") du vent.

En général donc, un vent faible en plaine ne signifie pas forcément "vent faible" en haute montagne.

Mais à l'inverse, on peut rencontrer un vent météo nul sur un sommet à 5000 m et un vent de vallée violent à son pied... Il nous est arrivé plusieurs fois de décoller d'un sommet du Massif du Mt Blanc alors que le "bout de pq" qui nous servait de manche à air ne quittait pas la verticale et de rencontrer dans les 300 derniers mètres un vent de vallée tout à fait respectable ! Il n'y a donc pas toujours des vents violents en altitude, mais très souvent !

Les turbulences d'obstacles : elles naissent à chaque fois qu'un obstacle, même de faible hauteur (ex : une maison), se présente en face de l'écoulement laminaire de l'air, l'obligeant à le contourner. Les turbulences sont proportionnelles à la hauteur de l'obstacle, à la vitesse du vent et sont d'autant plus fortes que l'obstacle est peu arrondi. Les obstacles au vent, francs et massifs que constituent les sommets élevés, engendrent donc forcément des turbulences qu'un pilote même aguerri ne peut maîtriser sous ses 25 m² de tissu. Pour les éviter ou limiter leurs effets, on cherchera donc toujours à réunir ces conditions :

- un vent météo faible et de direction bien établie. Rappelons qu'au delà de 10 m / sec - soit 36 km / h - le décollage devient très difficile. La limite sera donc celle des 30 km / h pour ne pas voir la finesse soi s'effondrer. S'abstenir de voler par temps de foehn.
- un terrain de décollage bien dégagé : préférer les dômes neigeux aux sommets pointus, les selles aux arêtes hérissées de gendarmes, les pentes aux cols.
- des terrains d'atterrissage ne nécessitant pas des finesesses de prototype pour les atteindre.
- des vols n'exigeant pas le franchissement, avec peu de "réserves" sous les pieds, de crêtes, d'arêtes, de cols, de falaises...
- des vols n'obligeant pas à survoler un glacier à faible hauteur. D'une part, parce que les brises glaciaires qui descendent des sommets vers les vallées (l'air au contact de la glace est refroidi par conduction et s'écoule par son poids vers le bas) risquent de compromettre la finesse de votre voile. D'autre part, parce qu'une zone de cisaillement diaboliquement turbulente peut exister à la "rencontre" entre, ces vents locaux de faible épaisseur, et un vent météo de direction opposée. Enfin, les thermiques souvent puissants qui se déclenchent sur les moraines latérales des glaciers créent de nouveaux risques de turbulence...

La mort dans l'âme (elle est préférable à l'autre !), vous redescendrez la voile dans le sac si :

- le vent au décollage n'a pas de direction établie et si donc la flamme s'enroule autour du piquet ou du bras qui la soutient,
- si vous n'êtes pas sûr que le vent de face est bien un vent de face et pas un vrai rouleau,
- si vous devez contourner un obstacle immédiatement après le décollage,
- si le vent est nul, la pente faible et courte pour décoller.

Une fois le décollage réalisé, profitez du spectacle mais :

- méfiez-vous des confluences de glaciers : la rencontre entre leurs brises descendantes respectives ne donne rien de bon.
- prenez garde aux vents de vallée qui sont en général forts dans les vallées encaissées, dès la mi-journée et lorsque le rayonnement solaire est important. Ils sont peu "épais" (quelques centaines de mètres) mais engendrent des zones de cisaillement très turbulentes au moment où on les rencontre.
- parvenu au dessus de la vallée, sachez que vous tiendrez plus longtemps sur son versant ensoleillé qu'en son centre (à la mi-journée, les brises de pente remontent les versants ensoleillés et créent des mouvements descendants au centre des vallées et sur les versants à l'ombre).



Toutes ces conditions ne doivent pas effrayer (sic !) mais montrent que le choix du moment et le choix du vol méritent une étude préalable sérieuse lorsqu'on projette de voler en haute montagne. L'expérience montre que la période la plus propice pour faire de beaux vols est l'automne et l'hiver. A cette période de l'année, en effet :

- on bénéficie dans les Alpes de longues périodes anticycloniques et de vents faibles en altitude.
- l'activité thermique est faible à cause de la réduction de l'ensoleillement et du faible gradient de température entre fonds de vallée et sommets (il n'est même pas rare de connaître des phénomènes d'inversion de température).

Mais si cette période permet des vols calmes et en sécurité :

- elle diminue les possibilités de tenir longtemps et d'aller loin.
- elle rend les ascensions plus difficiles : enneigement réduit, ou trop abondant, itinéraires glaciaires compliqués (crevasses plus ouvertes, glace apparente ou, au contraire, ponts de neige fragiles et nombreux), refuges et remontées mécaniques en sommeil, durée du jour limitée, températures basses....

EN CAS D'ACCIDENT

Il ne devrait jamais arriver ! On a néanmoins recensé 210 accidents en 86 (pour environ 5000 pratiquants) et 280 en 87 (pour 10'000 pilotes). Si la plupart ont eu lieu sur des sites fréquentés, quelques-uns sont survenus en montagne. Quelles que soient les précautions prises, ils ne sont jamais totalement à exclure. Or, c'est de la rapidité et de l'efficacité des secours dont dépend la vie ou la survie d'un pilote accidenté.

Il est donc essentiel de suivre quelques règles simples pour éviter le pire.

1 - Sachant que 40 % des accidents surviennent au décollage, il est primordial de ne jamais engager la course précédant l'envol si un contrôle soigneux et positif de la voile gonflée n'est pas fait. La chance sur laquelle certains comptent systématiquement en site-école n'est pas éternelle et pourra avoir des conséquences dramatiques en montagne. Le coup d'oeil à la voile avant de décoller est donc le premier geste qui sauve.

2 - Si l'accident s'est néanmoins produit et que la victime est dans l'incapacité de regagner la vallée, il faut avant de déclencher les secours, éviter le suraccident. Pour cela il convient :

- De désolidariser immédiatement le pilote de sa voile pour éviter qu'une rafale, un thermique un peu violent, ne l'emporte un peu plus loin ou un peu plus bas, aggravant par la même ses blessures ou rendant plus difficile l'intervention des secours.
- Dans ce but, il faut plier immédiatement la ou les voiles déployées avant l'arrivée de l'hélicoptère.
- Dans le cas où l'état du blessé ne le permet pas, il faudra, dans la mesure du possible, ligaturer les suspentes par une sangle, un lacet, un anneau de corde au plus près de l'entrée des caissons. Pour éviter à cette boucle de perdre toute efficacité en glissant le long des suspentes lors d'un dégonflage intempestif, il suffira de faire un noeud solide et inamovible. L'expérience montre que cette technique de neutralisation permet d'approcher le blessé à une quinzaine de mètres avec un hélicoptère et réduit considérablement le risque de suraccident.

3 - Ce risque étant évité, il convient de prévenir et d'organiser les secours dans les plus brefs délais en indiquant heure, lieu exact (ou estimé) de l'accident ainsi que la nature supposée des blessures. On l'a dit dans la présentation de la liste du matériel à emporter, il faut systématiquement avoir deux radios par groupe.

Il sera alors facile de prévenir les secours rapidement. Qui prévenir ? Dès que le lieu de l'accident rend fastidieux l'arrivée des secours "terrestres", il faut prévenir les organismes de secours en montagne par l'intermédiaire des pompiers (le 18) ou de la police (le 17).

LA DIFFICULTÉ D'UN DÉCOLLAGE EST-ELLE MESURABLE ?

4 - En attendant leur arrivée, rassurer, réchauffer le blessé et appliquer les gestes élémentaires de secourisme si on les maîtrise correctement. Être titulaire d'un brevet de secouriste (et avoir profité de recyclages périodiques) peut être utile.

5 - A l'approche de l'hélicoptère, repérer une zone la plus dégagée possible et adopter cette attitude : bras en "Y", dos au vent en bout de terrain et poser un genou à terre lorsque l'hélicoptère se présente en finale.

6 - Rappelons au passage que l'on peut également lancer un S.O.S. sonore (sifflet) ou lumineux (fusée de détresse, lampe, miroir) en adoptant cette convention :

- 1 appel toutes les 10 secondes - 6 fois de suite.
- 1 minute d'arrêt... et on recommence.

Mesurer par un chiffre, une lettre ou une mention (facile, difficile...) la difficulté d'un décollage en parapente, peut paraître stupide voire dangereux.

En effet, personne ne niera que ce sont d'abord les conditions aérologiques qui sont déterminantes pour décider ou non d'un décollage : s'envoler d'une jolie butte herbeuse, bien dégagée, sans obstacle et idéalement pentue peut devenir extrêmement dangereux sous les rafales d'un orage, avec un vent météo violent ou simplement avec un petit vent arrière. Qui le niera ?

D'autre part, proposer une échelle de cotation des difficultés, c'est courir le risque de voir des parapentistes, peu ou mal expérimentés, tenter et réussir un décollage sur un terrain objectivement délicat (dominant une falaise par exemple) et en déduire qu'ils sont désormais maîtres dans l'art de l'envol. Sentiment qui peut les entraîner dans une surenchère diabolique à la difficulté (puisqu'il ai réussi à l'Aiguille du Midi, je vais tenter à la vierge des Drus...) dont on sait par avance comment elle se terminera...

De tout cela, nous sommes bien conscients et si nous avons, pour chacun des vols proposés, situé la difficulté des décollages sur une "échelle" de difficultés c'est pour deux raisons :

1 - Si en effet, un examen sérieux des conditions aérologiques du moment (et de celles qui sont prévisibles) doit être le préalable à toute décision d'envol, il n'en reste pas moins vrai que des terrains de décollage sont, par leur configuration et par les reliefs qui les entourent, plus ou moins difficiles. Lorsque l'on a donc indiqué que tel décollage était "difficile", on ne veut pas dire :

- qu'il est réservé à une élite ou à des félés.
- que s'il est tenté - et réussi - la prochaine fois il faudra essayer un décollage plus difficile encore...

On veut simplement indiquer que l'on pourra s'y aventurer lorsque l'on aura acquis une excellente maîtrise des gestes techniques, une très bonne connaissance des phénomènes aérologiques et lorsque des prévisions météo précises permettront d'envisager des conditions optimales pour décoller. Elles devront être néanmoins confirmées par une étude attentive de la direction, de la vitesse et de la régularité du vent et par une observation scrupuleuse de la nébulosité. De même, un décollage dont on indique qu'il est "facile" ne doit être envisagé que si les gestes de base sont correctement acquis et si les conditions du moment le permettent sans risque.

2 - D'autre part, après plusieurs années de pratique, nous avons constaté que lorsque nous proposons un but de randonnée à des amis ne connaissant pas le site, inévitablement revenait la même question : "le décollage est-il difficile ?". C'est aussi pour répondre à cette attente légitime que nous indiquons une cotation des difficultés pour chaque vol.

On nous rétorquera que l'on aurait pu simplement décrire l'ensemble des paramètres du décollage : éventail des angles de décollage possible, nature du terrain, pente, obstacles éventuels...

Nous l'avons fait, mais synthétiser ces informations ponctuelles, les présenter sous une appréciation globale les regroupant nous a parus utile : une voie d'escalade, comme une descente de rivière en kayak, l'exploitation d'un gouffre forment un TOUT qui ne se résume pas à la somme de ses caractéristiques. Il en est de même pour un décollage en parapente.

ÉCHELLE DES COTATIONS D'UN DÉCOLLAGE

Nous avons utilisé une échelle de cotation à 4 degrés : "facile", "peu difficile", "difficile", "très exposé".

1 - Il s'agit d'appréciations subjectives et globales :

- subjectives car bien que soumises à des dizaines de pratiquants confirmés, elles ne peuvent avoir le caractère indiscutable d'une démonstration mathématique. Dans le cas où nous avons hésité entre deux mentions, nous l'avons indiqué.
- globales car elles intègrent l'ensemble des paramètres du décollage et de la phase du vol qui le suit immédiatement : un terrain idéal mais qui exige de contourner un éperon ou qui débouche après quelques mètres une falaise, devient un décollage difficile.

2 - Ces cotations s'entendent (sauf spécifications contraires, pour les terrains glaciaires notamment) :

- avec un terrain sec : une pente d'herbe raide constitue un toboggan efficace après une grosse averse...
- sans assistance : une aide peut réduire considérablement la difficulté d'un décollage...
- avec un pilote correctement chaussé : proscrire espadrilles, ton- gues et autres accessoires de plage qui peuvent corser largement cette difficulté.

DECOLLAGE FACILE (F)

Il réunit toutes ces conditions :

- Pente suffisante et régulière, large et longue.
 - Terrain herbeux et sans obstacle.
 - Angles de décollage multiples (supérieur à 90 degrés).
- Une fausse manoeuvre est sans conséquence grave prévisible.

DECOLLAGE PEU DIFFICILE (PD)

Il présente au moins une de ces caractéristiques :

- Aire de préparation, déploiement, course d'élan limitée.
 - Pente raide (supérieure à 20 degrés) ou faible (inférieure à 15 degrés).
 - Terrain peu propice à la course (mottes, cailloux...).
 - Angle de décollage réduit (inférieur à 90 degrés).
- Une erreur est à proscrire.

DECOLLAGE DIFFICILE (D)

Il réunit au moins deux de ces caractéristiques :

- Aire de préparation, déploiement, course d'élan réduite.
 - Obstacles à proximité à éviter et (ou) pouvant créer des turbulences : arbres, rochers, clôtures, crevasses...
 - Angle de décollage réduit (choix inférieur à 90 degrés).
 - Pente débouchant sur une falaise, une pente très raide ou des obstacles.
- Une fausse manœuvre peut être extrêmement dangereuse.

DECOLLAGE TRES EXPOSE (TE)

Il réunit toutes ces caractéristiques :

- Aire de préparation, déploiement, course d'élan réduite.
 - Course d'élan qu'il est impossible de stopper (bord de falaise par exemple).
 - Risque de turbulences élevé de par la configuration du terrain.
 - Vent de face régulier et de vitesse idéale (5 - 6 m / sec) exigé.
- Une erreur n'est pas permise...

Certains diront que dans ces cas de figures, il valait mieux renoncer. C'est aussi notre avis. Si nous avons proposé de tels décollages (ils sont très rares dans cet ouvrage), c'est pour indiquer que certains (dont nous - à une certaine époque) les utilisent. A chacun de prendre ses responsabilités !

ÉCHELLE DES COTATIONS D'UN ATERRISSAGE

Nous avons adopté une échelle de cotation à 3 degrés : "facile", "délicat" "très délicat".

1 - Les paramètres rendant un atterrissage plus ou moins difficile :

- Il y a bien sûr sa surface : plus le terrain est vaste et dégagé, moins il exige de précision dans les gestes et plus est "tolérée" l'approximation, l'erreur de jugement.
- Il y a ensuite la nature du terrain : un terrain bosselé, pentu ou caillouteux exigera une prise de contact avec le sol à une vitesse très proche de zéro pour éviter les bobos.
- Il faut aussi tenir compte du relief et des obstacles l'entourant qui peuvent créer plus ou moins de turbulences et compliquer l'approche : un terrain même vaste et herbeux entouré de haies d'arbres très hautes peut être un beau piège... Il en est de même pour un grand terrain encadré d'un réseau serré de lignes électriques qui interdisent certaines erreurs (sous estimation de la vitesse du vent par exemple).
- Enfin, un terrain sera d'autant plus facile que les performances des voiles actuelles permettent de l'atteindre avec une quasi-certitude. Inversement, on admettra que s'il faut 5 de finesse pour le rejoindre, il sera plus délicat.

2 - C'est l'ensemble de ces critères qui nous a conduit à classer les atterrissages proposés en 3 catégories :

ATTERRISSAGE FACILE (F)

Il réunit toutes ces conditions :

- Terrain vaste, très dégagé, plat, herbeux et régulier, dépourvu d'obstacles gênant l'approche ou pouvant être aisément évités.
- La finesse exigée pour le rejoindre est inférieure à 3.

ATTERRISSAGE DELICAT (D)

Il contient au moins une de ces conditions :

- Surface limitée : présence d'obstacles à éviter dans l'approche (arbres, lignes, routes, maisons...).
- Sol peu régulier (mottes, cailloux) ou un peu pentu.
- Finesse exigée pour l'atteindre supérieure à 3.

Il nécessite donc une bonne maîtrise des paramètres de l'atterrissage : repérage du sens et de la vitesse du vent, approche réfléchie, freinage efficace..

ATTERRISSAGE TRES DELICAT (TD)

Il contient une de ces caractéristiques :

- Surface très réduite et obstacles à éviter proches et nombreux pouvant créer de fortes turbulences.
- Terrain difficile à rejoindre : finesse exigée supérieure à 4.

Il exige donc :

- une parfaite maîtrise de cette phase de vol : ce n'est pas un exercice de précision d'atterrissage (exercice qui dépasse le cadre de cet ouvrage) mais une erreur d'appréciation ou un geste non réfléchi peut conduire au pire...
- ou (lorsque nous l'avons mentionné) il nécessite une voile suffisamment performante pour que, quelques soient les conditions rencontrées (excluant bien sûr le vol suicidaire) il soit effectivement rejoint.

Remarques :

- L'amélioration des performances de nos voiles élargit certes notre domaine de vol en montagne mais exige aussi de disposer de terrains d'atterrissage légèrement plus vastes : alors que l'on peut sans problème se poser dans "un mouchoir de poche" avec une voile de saut d'avion, cela devient de plus en plus délicat avec des voiles rapides et dont la finesse se rapproche de celle des déltas. Des terrains qui étaient donc "faciles" avec les meilleures voiles du marché en 84 (Cruiselite, Turbo aux finesses maxi proche de 2,5) peuvent être délicats pour certaines voiles actuelles. Nous avons donc établi cette échelle par rapport aux meilleures voiles de 88-89.
- Le caractère subjectif de ces appréciations est indiscutable. Il en est de même pour tous les classements. Dans certains cas nous indiquons donc deux cotations (ex Facile/Délicat) parce qu'il nous a été difficile de trancher. La description détaillée du terrain vient compléter cette mention imprécise.

1. Le Salève.

Temple des grimpeurs et des Genevois, le Salève l'est aussi pour les amateurs de vol libre. Facile d'accès grâce à la route et au téléphérique, il permet des vols d'une durée remarquable dans un cadre et une ambiance qui enchantent les uns (Genève et le Léman sont à portée d'ailes) et rebutent les autres (carières, autoroute, câbles sont à nos pieds et la fréquentation du site, souvent importante est parfois gênante...).

Accès :

- Soit par le téléphérique depuis le Pas de l'Echelle (5 km d'Annemasse) sur la route Annemasse - St Julien. Prix spéciaux parapente. Licence obligatoire.
- Soit par la route : depuis Annemasse, direction Saint Julien. Après le pont sur l'Arve, à gauche, suivre les flèches "Le Salève" par Monnetier. S'arrêter vers la gare d'arrivée du téléphérique (vol A), vers le relais télé (vol B) ou vers la pancarte "la Grande Gorge", à 2 km du relais télé en direction de La Croisette (vol C).

Recommandations :

- La facilité d'accès ne doit pas faire oublier les difficultés du site : décollages dominants des falaises, aérologie parfois turbulente, présence de câbles, atterrissage classique entouré d'obstacles (autoroute, lignes...) et fréquentation importante nécessitant une bonne connaissance et un strict respect des règles de circulation aérienne. Il n'est pas exceptionnel de décoller 50 parapentes et deltas dans le ciel du Salève.
- Par vent du Nord ou Nord-Ouest : décollage A et B conseillés. Décollage C dangereux et ne permettant pas un vol de durée très important (sauf si l'activité thermique est très forte) et rendant difficile l'atterrissage sur les terrains prévus.
- Par vent du Sud : allez voler ailleurs !
- Par vent d'Ouest : décollage C recommandé.
- Par vent nul et bon ensoleillement : décollages A et B conseillés l'après-midi et décollage C le soir.
- Par vent nul et couverture nuageuse : restez chez vous !

N'hésitez pas à téléphoner au 50.37.10.22 pour obtenir des renseignements sur horaires, prix et conditions aérologiques (direction et vitesse du vent au sommet du téléphérique).



	A	B	C
	LE TELEPHERIQUE	TABLE D'ORIENTATION	FACE OUEST
<u>Accès pédestre</u>	Situé à 50 m à gauche du sommet du téléphérique (dans le sens de la montée).	En sortant du télé, prendre à droite le sentier qui coupe les lacets de la route et mène en 10 mn au décollage.	Traverser les pâturages sur 1 km env. Décollage au bord des falaises du Coin, là où la crête boisée s'interrompt. Nombreux autres décollages de part et d'autre d'une étroite gorge, située un peu plus à l'ouest.
<u>Décollage</u>			
* Cotation	D	PD/D	D
* Orientation	NW à N	W à N	W
* Description	Très faible et courte pente herbeuse déboulant sur une trouée parsemée de souches. Le décollage ne peut se faire qu'à la rupture de pente. Nécessite une voile assez fine et oblige à passer au dessus du téléphérique.	Pente assez raide bordée d'arbres, parsemée de cailloux, débouchant sur quelques arbres puis sur une falaise. Présence d'un tremplin utilisé par les deltas. Le plus utilisé.	Pente herbeuse de + en + raide de 30 m dominant une falaise verticale. Pour les autres décollages, pentes herbeuses courtes et peu inclinées. Nombreuses flammes indiquant le vent. Très dangereux par vent du Nord et du Sud.
<u>Vol</u>			
* Dénivelée	580 m	700 m	800 m.
* Finesse	1,8	1,5	3,5 pour att. A, B, C

	A	B	C
<u>Atterrissage</u>			
* Cotation		D/TD	D
* Description		Petit terrain assez long et peu large, orienté Est-Ouest, situé côté Nord de l'autoroute, à 300 m à l'Ouest du départ du téléphérique. Très délicat par vent du Nord (ap-proche sur autoroute).	(finesse sup à 3) Vaste terrain aménagé pour les deltas, situé sur terri-toire Suisse, entre Veyrier et Troinex. Retour au téléphérique 3 km. Prévoir papiers d'identité. Atterrissage difficile à rejoindre par vent d'Ouest fort.
* Vent			D'Ouest mais aussi fréquemment de Nord

2. Les Voirons, 1.480 m.

Celui qui, en 1984, aurait prêté qu'un jour on proposerait ce site pour y décoller en parapente, aurait sans doute été pris pour un fou. Que de chemin parcouru depuis les "Foils", "Finesse 4" et autres "Cruiselite" ou Turbo ! Au fur et à mesure où la finesse de nos voiles s'améliorent, des pentes de plus en plus douces peuvent devenir le théâtre de nos envies d'imiter les oiseaux.

Il en est ainsi des Voirons, sommet entièrement boisé, d'altitude modeste, surplombant le bas Chablais. Par bonnes conditions, vous ferez un vol de près de mille mètres après avoir "tenu" des heures au-dessus des épicéas et après avoir marché... quelques minutes.

Massif : Chablais

Carte : Didier Richard "Chablais - Faucigny - Genevois" - 1/50'000

Accès routier : Dans le village de St Cergues, sur la route "Annemasse - Douvaine", prendre à l'Est une petite route. Au carrefour après une série de lacets (alt. 965 m), prendre à gauche une route forestière carrossable qui se dirige plein Nord. Après une large courbe, on revient vers le Sud et on rejoint la route goudronnée (qui vient du Col de Saxel). Laisser la voiture ici ou poursuivre jusqu'au terminus.

Accès pédestre : De la voiture, on monte en quelques minutes au Signal, point culminant.

Dénivelée - Durée : Entre 60 et 220 m - De 5 mn à 30 mn.

Navette voiture : 10 à 12 km depuis St Cergues. STOP très difficile.

Décollage

- * Cotation : D
- * Orientation : Ouest
- * Description : Dans une coupe de bois, aire exigüe, quelques souches subsistent. Course d'élan réduite.

Vol

* Dénivelée : 900 à 950 m

* Finesse : Près de 3 pour passer le replat de la forêt. Aucune vache possible avant, sinon sur la route forestière.

Atterrissage

* Cotation : D

* Description : Le lieu dépendra du vol : soit dans des champs situés entre St Cergues et Machilly, soit de l'autre côté de la Nationale : terrain de foot de St Cergues. Attention aux fils électriques. Finesse 3,3.

* Vent : Ouest dominant.

3. Pointe des Brasses, 1.503 m.

Sommet parmi les plus faciles d'accès et permettant de voler toute la journée quelle que soit l'orientation du vent.

Massif : Faucigny

Carte : Didier Richard "Chablais - Faucigny - Genevois" - 1/50'000

Accès routier et pédestre :

Aller à Viuz en Sallaz, à 15 km d'Annemasse sur la route de Taninges. Au carrefour, prendre la direction de Bogève. A l'entrée du village tourner à droite et suivre l'indication "Les Choucas" jusqu'au bout.

- Pour la Pte des Brasses même, au chalet "Les Noeuds", à droite, un chemin à jeep conduit au sommet d'un télésiège.

De là à la Pte, 5 mn à pied.

- Pour le vol sur St Jeoire, aller au bout de la route à "La Joux". L'aire d'envol se situe vers le relais de télévision à 5 mn.

Navette voiture : - Vol sur Viuz : 11 km

- Vol sur Pouilly : 18 km

	PTE DES BRASSES	LA JOUX
<u>Décollage</u>		
* Cotation	PD	F/PD
* Orientation	SW à NW	SE à S
* Description	Herbeux, irrégulier, peu vaste.	Herbeux, longue pente assez large.
<u>Vol</u>		
* Dénivelée	900 m	760 m
* Finesse	3,3 à 3,7	2,2 à 3
<u>Atterrissage</u>		
* Cotation	D (finesse sup à 3)	D
* Description	Vastes champs entre Ville et Viuz en Sallaz de part et d'autre de la Nationale.	Champ au bord de la route avant Pouilly ou terrain de foot à St Jeoire
* Vent	Généralement d'W	Généralement de SW

Carte page 65

4. Le Grand Môle, 1.863 m. Môle d'Ayze, 1.511 m. Môle de Marignier, 1.607 m.

Pyramide majestueusement planté entre les vallées de l'Arve et du Giffre, située à une demi heure de Genève, le Môle reçoit chaque année des milliers de promeneurs, des centaines de skieurs et depuis quelques années des centaines de "passagers du vent".
Il faut dire que son allure altière, ses pentes herbeuses soutenues, le panorama qu'il permet de découvrir, enchantent petits et grands, marcheurs du dimanche et professionnels de la montagne. Amateurs de solitude et d'espaces vierges s'abstenir !

Massif : Faucigny

Carte : Didier Richard "Chablais - Faucigny - Genevois" - 1/50'000

Accès routier : De St Jeoire, Bonneville ou Cluses, aller à Marignier. Au centre ville, prendre la route "Ossat - Comand". A Ossat, à gauche direction "le Môle". Parking au terminus (1300 m)

Accès pédestre : Du parking, monter en direction du col (sentier mal marqué au départ).

Au col : - rejoindre le Môle de Marignier en suivant la crête Sud-Est (5 mn du col - 30 mn depuis la voiture - 300 m de montée) .

- rejoindre le Grand Môle par le sentier qui gravit la crête Sud-Est (30 mn du col - 1 h de la voiture - 560 m de montée).

- traverser à flanc (sentier) pour rejoindre le groupe herbeuse du Môle d'Ayze (chalets - croix) 20 mn du col.

Navette voiture : 12 à 16 km. STOP à proscrire (sauf en été).

	GRAND MOLE (1863 m)	MOLE DE MARIGNIER (1599 m)	MOLE D'AYZE (1511 m)
<u>Décollage</u>			
* Cotation	F	D	TD à F
* Orientation	S à W	SE à W	E à S
* Description	Herbeux idéal	Herbeux	Herbeux (raide sur versant Sud)
<u>Vol</u>			
* Dénivelée	1400 m	1135 m	1050 m
* Finesse	2,7	2,2	2,15
<u>Atterrissage</u>			
* Cotation		F	F
* Description		Vastes prés entre la route d'Ayze et la voie ferrée (800 m du passage à niveau).	Champs assez vastes vers le cimetière d'Ayze.
* Vent		Attention à la brise de vallée forte de l'Ouest dès le milieu de la journée. Vents dominants d'Ouest.	

Carte page 65

Remarques

- Il est possible d'accéder au Môle d'Ayze et au Grand Môle depuis Bovère.

Accès routier : Rejoindre St Jean de Tholome par la D 200. Suivre la direction "Bovère" jusqu'au terminus.

Accès pédestre : Un chemin à jeep mène en 3/4h au Môle d'Ayze (300 m de montée). Un bon sentier en écharpe à gauche conduit au Grand Môle (1 h 30 depuis la voiture - 570 m de montée).

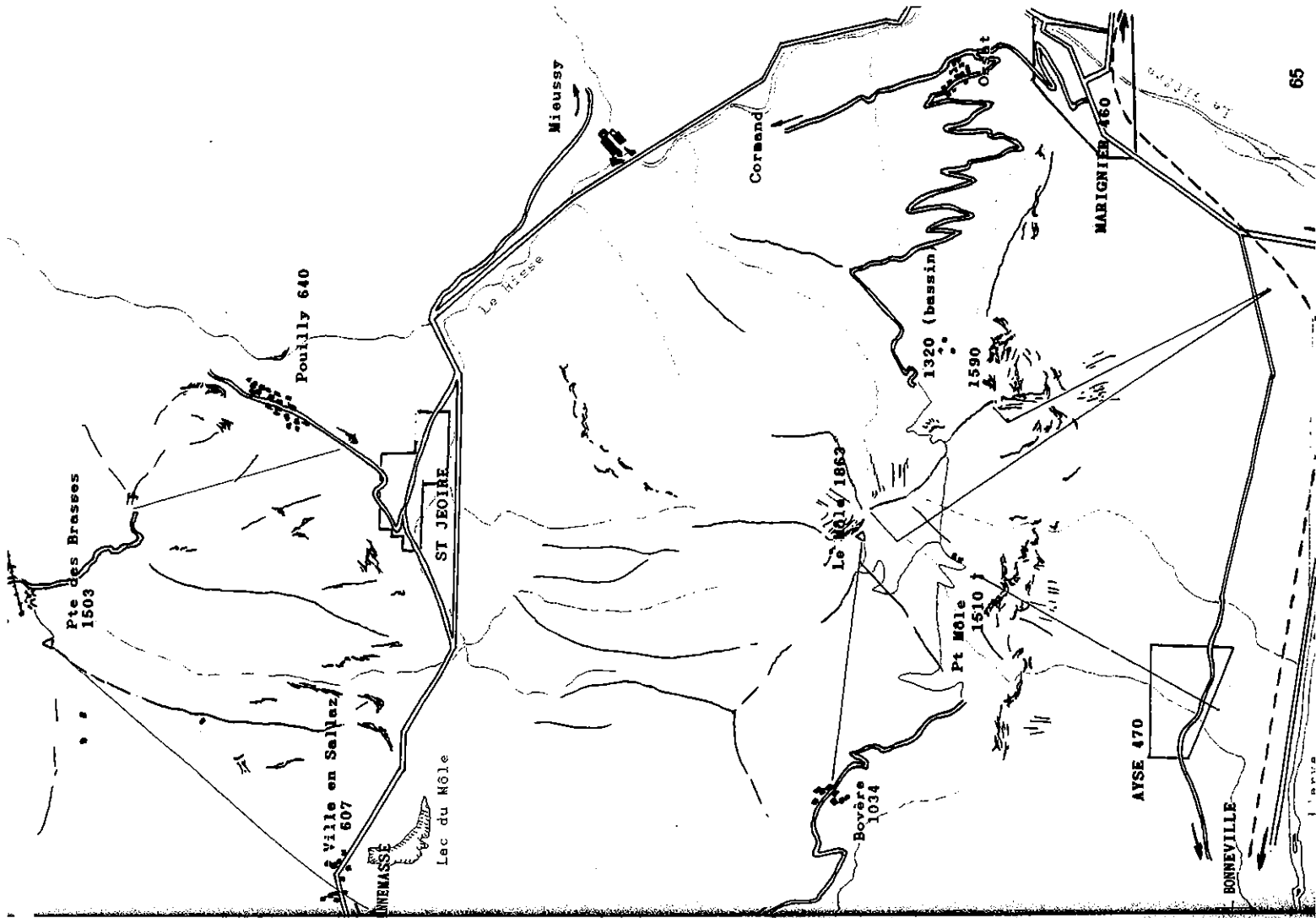
NB: Si cet accès est choisi, il est conseillé de se poser à côté de la voiture dans de vastes champs légèrement inclinés. Attention aux fils électriques et aux clôtures. Cotation D - Finesse exigée : 2,5 du Môle d'Ayze - 2,6 du grand Môle.

- Le terrain d'atterrissage étant très fréquenté, respectez les clôtures, ne gênez pas la circulation des engins agricoles sur le petit chemin qui le borde et ne piétinez pas inutilement l'herbe.

- Du Grand Môle, il est possible par vent du Sud (ou d'Ouest faible) de voler vers l'Ouest, en direction de Peillonex. Nombreuses possibilités d'atterrissage mais attention à la ligne à haute tension qui franchit la crête Ouest sous le sommet (cotation D - finesse supérieure à 4).

- Par vent du Nord : allez ailleurs !

- Par temps de foehn sur le Massif du Mont Blanc : restez chez vous !



5. Site de Mieussy.

Le Goulet.

Pertuiset.

Pointe de Perret, 1.941 m.

Pointe de la Couennasse, 1.980 m.

Pic de Marcelly, 1.999 m.

Le site du Pertuiset a accueilli le 27 juin 1978 le 1er vol en parapente effectué par J.C BÉTEMPS et André BOHN. Il est devenu depuis, "la Macque" du parapente dans la région, réputation pleinement justifiée. Amateurs de solitude s'abstenir !

Massif :

Faucigny

Carte :

Didier Richard "Chablais - Faucigny - Genevois" - 1/50'000

Accès routier :

Rejoindre Mieussy. Du village, monter à la station de Sommand. A l'arrivée sur le plat de Sommand, prendre à droite la petite route de Roche-Palud jusqu'au terminus. Dès le printemps et jusqu'à la Toussaint, un service de navettes est mis en place jusqu'à Roche Palud. Boissons, repas à la buvette sur le terrain d'atterrissage !

Accès pédestre :

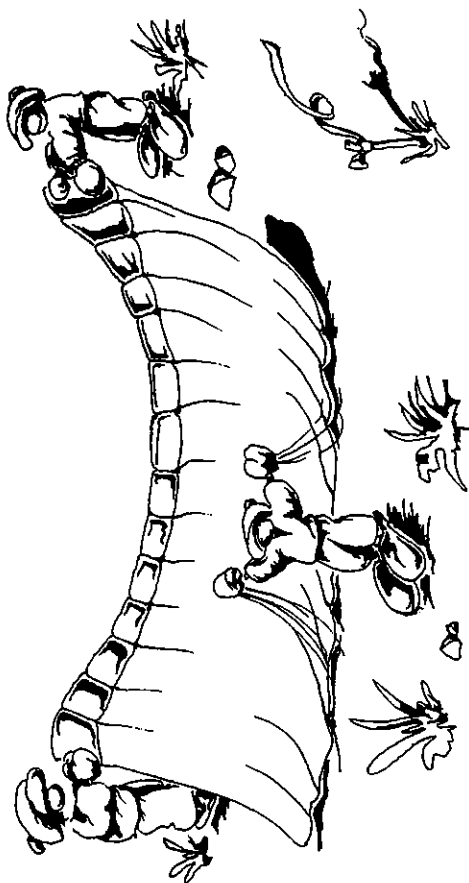
- Le Goulet (1380) : Descendre la route goudronnée, puis le chemin du Jourdy sur 200 m. Prendre sur la gauche et descendre encore environ 50 m vers l'aire de départ au sommet d'un entonnoir entre 2 falaises (10 mn).

- Pertuiset (1620) : Suivre le sentier qui monte à flanc en coupant un téléski jusqu'aux chalets de Pertuiset. Aire de départ en dessous, sur le plat (15 mn pour 100 m de montée).

- Pte de Perret (1940) : Des chalets de Pertuiset, gagner le sommet du téléski et suivre le sentier sur l'arête jusqu'au sommet (de Pertuiset, 300 m de montée, 30 à 45 mn).

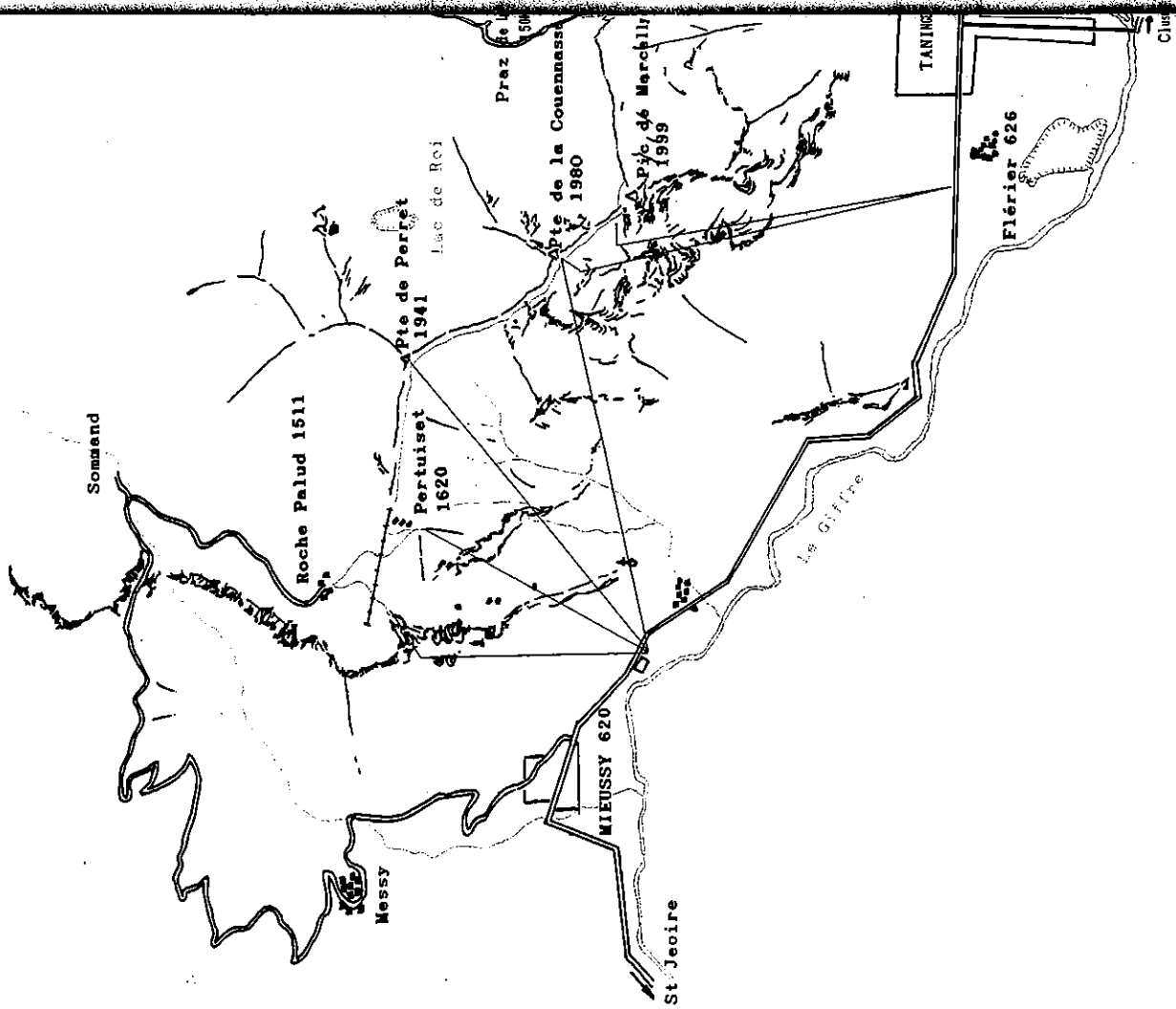
- Pte de la Couennasse (1977) : De la pointe de Perret, continuer sur l'arête (descente jusqu'au point 1893 puis remontée). Peu avant le sommet, couper à droite sous celui-ci. Le départ se fait dans les pentes d'herbe, sous le sommet, le long du sentier (de la Pte de Perret, 15 mn).

- Pte de Marcelly (1999) : De la pointe de la Couennasse, continuer l'arête vers la croix de Marcelly. Quand l'arête remonte, repérer sur la droite un vaste entonnoir herbeux très raide. Le décollage se fait ici (de la Couennasse 5 mn).



Soaring de plusieurs heures par bonnes conditions. Il est possible de relier tous ces sites dans un même vol, et d'envisager des cross vers la Pointe de Rovagne (dominant la route utilisée à la montée. Attention au CATÉX) ou vers l'Est (direction Samoëns) ou le Sud (direction Cluses).

Decolage	Cotation	Orientation	Description	Vol	Dénivelée	Finesse	Atterrissage	Cotation	Description	* Vent
LE GOULET (1380 m)	D	S-W	Irregulier, raide, dans une gorge.		760 m	2,3		F	Vaste champ vers le stade de Mieussy (terrain officiel) ou à la sortie de Tainings vers Mieussy.	* Description
PERTUISSET (1620 m)	F	SE à NW	Herbeux, site école très fréquente.		1000 m	1,8		F	Généralement remonte la vallée depuis Mieussy (Ouest)	* Cotation
PTE DE PERRET (1940 m)	F	S à W	Herbeux, très fréquente.		1320 m	2		F		* Description
PTE COUENASSE (1977 m)	F	SM	Herbeux - idéal. Conseil. Peu fréquente.		1360 m	2,1		F		* Cotation
PIC MARCELLY (1999 m)	D	W	Herbeux, raide, entonnoir. Déconseillé. Peu fréquente.		1350 m	1,7		F		* Description



6. Rocher de la Motte, 1.657 m.

Petit vol par sa dénivellation, il peut intéresser débutants et confirmés par la facilité de son accès, de son décollage et par le vol thermique très intéressant que l'on peut envisager par bonnes conditions.

Massif : Chablais

Carte : Didier Richard "Chablais - Faucigny - Genevois" - 1/50'000

Accès routier : Rejoindre le lac de Vallon :

- soit depuis Thonon par Bellevaux (D 26). Du village, continuer sur 1,5 km et prendre à gauche direction "La Chèvrerie".

- soit depuis la vallée du Giffre, par St Jeoire et le Col de Jambaz (D 26). Du Col, redescendre direction "Bellevaux" sur 1 km, puis prendre à droite direction "La Chèvrerie".

On laisse la voiture juste avant le lac de Vallon.

Accès pédestre : Versant Nord de la vallée, à 300 m de l'extrémité aval du lac, un chemin à jeep permet de rejoindre les granges de Haute Meille. Poursuivre en direction d'un large col, bifurquer à gauche et, après un crochet à droite, atteindre facilement le sommet des rochers de la Motte (statue).

Dénivelée - Durée : 600 m - 1 h / 1h 30.

Navette voiture : Inutile, 2 km à pied.

Décollage

* Cotation : PD

* Orientation : Sud

* Description : Dans un entonnoir. Pente herbeuse de 300 m, large et débouchant sur la falaise de La Motte.

Vol

* Dénivelée : 600 m

* Finesse : 1,5

Atterrissage

* Cotation : D

* Description : Hameau de la Grange, vers l'Epuyer, derrière une colonie. Grand champ parallèle à la route, bordant la forêt. Accord des propriétaires obligatoire.

* Vent : Capricieux. Pas de direction bien définie.

7. Pointe d'Ireuse, 1.890 m. Mont Billiat, 1.894 m.

Ces deux sommets proches l'un de l'autre méritent une visite : très faciles d'accès, ils permettent de remplir agréablement une journée offrant deux vols sympatiques dans un cadre champêtre. Il est vivement conseillé de les faire les deux le même jour, avec une navette de voiture bien organisée.

Massif :

Chablais

Carte : Didier Richard "Chablais - Faucigny - Genevois" - 1/50'000

Accès routier :

Rejoindre Belleaux :

- depuis Thonon par la D 26 (24 km).

- depuis la vallée du Giffre par St Jeoire et le Col de Jambaz (D 26. 16 km depuis St Jeoire).

Dans le centre du village, prendre, versant Est, direction La Buchille - Le Borge]. En bas de la descente, la route franchit le torrent. Prendre à gauche la route forestière goudronnée jusqu'au terminus (chalets de la Buchille - 1440 m)

Accès pédestre / Dénivelée et durée :

- Mont Billiat : De la dernière épingle avant les chalets de la Buchille, suivre le chemin à Jeep qui traverse à flanc sous le Mt Billiat et conduit aux chalets de Pertuis (1586 m). Gravier à droite une raide pente herbeuse sur son bord gauche. Lorsqu'elle se redresse encore, tirer à droite pour accéder à la dernière pente. Une série de lacets puis une traversée à droite mènent à la crête que l'on suit à gauche jusqu'au sommet.

450 m - 1 h / 1 h 30.

- Pte d'Ireuse : Des chalets, prendre le sentier assez escarpé du Pas de l'Echelle (laisser à gauche la raide combe du Col de la Buchille). Du Pas de l'Echelle, suivre à droite une très large crête boisée jusqu'au sommet.

450 m - 1 h / 1 h 30.

	BILLIAT	IREUSE
<u>Décollage</u>		
* Cotation	D	PD
* Orientation	NW	NW/W
* Description	A proximité du sommet. Herbeux, très raide, débouchant sur un res-saut de 50 m. Vent sou-vent capricieux.	A proximité du sommet, en-tre des petits sapins. Pente herbeuse assez longue.
<u>Vol</u>		
* Dénivelée	1000 m	1000 m
* Finesse	3,5 (pour passer la forêt) :	2,2
<u>Atterrissage</u>		
* Cotation		D
* Description	Au lieu dit "Les Plagnes", à 2,5 km en aval de Belleaux en direction de Thonon, entre route et rivière.	
* Vent		Remonte la vallée du Nord.

Remarque

Du Billiat, il est également possible de voler versant "vallée de la Dranse" (route Thonon / Morzine) en décollant du sommet (Cot D - Décollage Sud) et en se posant entre la Baume et le Biot. L'accès se fera alors par la Baume, les Esserts et les Granges (sinon, navette de 50 km).

8. Montagne de Mémise, 1.674 m.

Cette petite station dominant le lac Léman permet, par ses remontées mécaniques, d'accéder facilement - hiver comme été - à deux décollages et offre des vols sympathiques dans un cadre attrayant.

Massif : Chablais

Carte : Didier Richard "Chablais - Faucigny - Genevois" - 1/50'000

Accès routier : Thonon - Evian - Thollon. Télécabine situé à la sortie Est du village. Ouvert de décembre à avril et en juillet-août.
Tél: 50 70 90 01.

	DECOLLAGE NORD	DECOLLAGE OUEST (PIC DE MEMISE)
<u>Décollage</u>		
* Cotation	PD	D
* Orientation	Nord	Ouest
* Description	200 m à gauche du sommet du télécabine. Aménagé. Herbeux, peu vaste.	Situé à 700 m à droite du sommet du télécabine, au Pic de Memise (1674 m). 10 mn. Herbeux, raide, dominant un couloir.
<u>Vol</u>		
* Dénivelée	550 m	630 m
* Finesse	2,3	2,3
<u>Atterrissage</u>		
* Cotation	D	D
* Description	Vastes champs au Sud ou à l'Ouest de la gare de départ du télécabine, en amont de la route. Attention aux ca-	bles des remontées et aux lignes électriques.
* Vent	: Généralement Ouest à Nord Ouest	

Remarque

Il est possible, depuis le décollage Ouest de descendre sur Lugrin, au bord du lac.

Dénivelée : 1400 m.

Finesse supérieure à 3,2 pour franchir les 700 premiers mètres. Nombreuses possibilités d'atterrissage dans de vastes champs.

9. Grammont, 2.172 m.

Le vol du Grammont est sans doute le plus beau vol du Chablais, sans être très difficile. Il se fait intégralement face à l'extrémité Est du lac Léman et se termine à quelques pas de ses rivages...

Massif : Chablais Suisse

Carte : Didier Richard "Chablais - Faucigny - Genevois" - 1/50'000

Accès routier : Rejoindre St Gingolph par la RN 5 (26 km à l'Est de Thonon). Poursuivre jusqu'à Vouvry où l'on tourne à droite pour monter au hameau du Flon (20 km de St Gingolph) ou en 4 X 4 - jusqu'au lac de Tanay.

Accès pédestre : Du village de Tanay prendre, à l'extrémité Ouest du lac le bon chemin qui serpente sur le versant Sud du Grammont, passe à un col, traverse le flanc Ouest puis revient à droite au sommet.

Dénivelée - Durée : - du Flon : 300 m (jusqu'au lac) puis 750 m - 1 h 30 / 3 h
- de Tanay : 750 m - 1 h / 2 h

Navette voiture : 20 km de St Gingolph à Tanay. STOP très difficile.

Décollage

- * Cotation : PD à D
- * Orientation : Il est possible de décoller versant Nord, ou versant Sud.
- * Description :

Nord : Quelques mètres sous le sommet. Passer entre les deux pointes rocheuses de la Chaumény (points cotés 2071 et 1997 sur la carte). Herbeux, irrégulier

Sud : Sous le sommet ou mieux en descendant 200 m sur l'arête Est. Dans ce cas atterrissage au Bouveret (extrémité du lac) conseillé. Herbeux, irrégulier et raide.

Vol

- * Dénivelée : 1770m
- * Finesse : De 2,5 à 3 (si l'on tient compte de l'impossibilité de rejoindre l'atterrissage en ligne droite).

Atterrissage

- * Cotation : D ou F
- * Description :

St Gingolph : Situé à l'entrée Ouest de St Gingolph, entre la ligne de chemin de fer et le premier lacet de la route qui monte à Movel. Champ assez vaste, plat. Quelques arbres fruitiers. Cot D.

Le Bouveret : Dans la grande plaine à la sortie Est du Bouveret, entre la Nationale et le Rhône. Nombreuses possibilités. Attention au vent de vallée et aux lignes électriques. Cot F.

- * Vent : Ouest à Nord.

Remarques

- Un léger vent du Nord offre les conditions idéales pour ce vol mais on s'accommodera sans difficulté d'un vent du Nord-Ouest faible.
- Il est vivement déconseillé de passer entre les 2 pointes de la Chaumény par vent d'Ouest fort (gros risque de rouleaux). Dans ce cas, passer à gauche de la Chaumény.
- Prendre garde à la "brise du lac" qui associée à un vent d'Ouest fort peut rendre difficile le retour sur St Gingolph.
- Ce vol est beaucoup plus joli sur St Gingolph que sur le Bouveret, car il permet avec une bonne voile et de bonnes conditions de faire un long virage sur le lac avant l'atterrissage.
- Atterrissage également possible (mais peu recommandable en raison de sa longueur) sur l'ancien terrain de foot de St Gingolph, situé sur le territoire helvétique, à 300 m de la douane (première route à droite). Le "nouveau" terrain est encore moins recommandable (grillages élevés et interdiction de pénétrer sur le stade).
- En cas de vent du Sud, il est nécessaire de décoller sur l'arête Est puis de faire un lent demi tour à gauche lorsque le décollage est suffisant par rapport au sol (afin d'éviter d'être pris dans les rouleaux).
- Par vent d'Est, utiliser le décollage Sud.

10. Dent d'Oche, 2.221 m.

Belvédère très fréquenté, la Dent d'Oche offre un vo] superbe par le cadre et le cheminement suivi. Le décollage du sommet est difficile, celui du Col de Rebo]lion est facile mais présente moins d'intérêt.

Massif : Chablais

Carte : Didier Richard "Chablais - Faucigny - Genevois" - 1/50'000

Accès routier : A Thonon prendre la N 5 en direction d'Evian et l'abandonner peu après Vougy. Tourner à droite, passer à Publier et rejoindre Bernex. Continuer sur 3 km en suivant la direction "Refuge du CAF". Laisser les voitures vers un restaurant, à Fâtères (1206 m).

Accès pédestre : Suivre derrière le chalet le bon sentier qui amène aux Chalets d'Oche. Monter à gauche vers le col de Rebo]lion (1925 m). Atteindre le sommet, par un chemin escarpé, en passant vers le refuge du CAF.

Dénivelée - durée : - Col du Rebo]lion : 720 m - 1 h 30
- Dent d'Oche : 1000 m - 2 h / 2 h 30

Navette voiture : 1 ou 2 heures

	COL REBO]LION	SOMMET
<u>Décollage</u>		
* Cotation	PD	D/TE
* Orientation	S	S
* Description	Herbeux, assez raide.	Entonnoir herbeux, irrégulier et très raide, bordé de piliers débouchant sur des barres rocheuses.
<u>Vo]</u>		
* Dénivelée	1000 m	1250 m
* Finesse	3,5	3,2
<u>Atterrissage</u>		
* Cotation	D (finesse sup à 3)	D (finesse sup à 3)
* Description	Vastes champs entre la route et le torrent.	Vastes champs entre le village de Trossy et Bernex, entre la route et le torrent.
* Vent		Remonte la vallée (d'Ouest)

Remarque

Le décollage du sommet permet de survoler complètement l'arête ouest de la Dent d'Oche, harrassée de gendarmes.

11. Cornettes de Bise, 2.432 m.

Point culminant du Chablais, ce sommet aux pentes escarpées offre plusieurs vols magnifiques aux décollages difficiles.

Massif : Chablais

Carte : Didier Richard "Chablais - Faucigny - Genevois" - 1/50'000

Accès routier : A Thonon prendre la N 202, direction Morzine. Au pont de Bioge prendre à gauche direction Abondance. Quitter la D 22 pour rejoindre Vacheresse. Dans le village prendre à gauche la route de montagne jusqu'aux chalets de Bise (1502 m).

Accès pédestre : Des chalets rejoindre le Pas de la Bosse (Sud-Est). De là, un raide sentier remonte un large couloir (le Seraukin), franchit l'arête Sud-Ouest et rejoint le sommet par le versant Sud. Sentier escarpé.

Dénivelée - Durée : 930 m - 2 heures environ

Décollage

3 possibilités permettant un atterrissage vers les voitures. Le choix dépendra des conditions aérologiques, du niveau technique de chacun et de l'enneigement.

* Décollage A : Sommet

* Décollage B : Petite vire herbeuse de 10 m de long débouchant sur une pente très raide située 20 m sous le sommet, versant Bise.

* Décollage C : Vaste cirque herbeux 80 m sous le sommet, versant Bise dominant un très raide couloir et une falaise. On y accède en franchissant l'arête Sud-Ouest, 200 m avant le sommet.

Remarques

- Il est possible de faire un vol de durée le long de la face Ouest.
- On peut accéder au sommet par la Chapelle d'Abondance et les chalets de Chevenne et envisager un vol sur le versant Sud des Cornettes en décollant soit du pied des voies d'escalade de la face Sud, soit du sommet de ces voies. Vols moins intéressants que ceux décrits.



12. Morclan, 1.970 m.

Le Morclan n'a rien d'un sommet que l'on gravit pour lui-même. Il a cependant droit de cité dans cet ouvrage puisqu'il constitue un site très facile d'accès lorsque le télécabine du Morclan fonctionne (en hiver et le week-end l'été. Renseignements au 50 73 22 44). Mais aussi par les intéressantes possibilités de soaring qu'offrent les belles pentes Ouest, au-dessus de Châtel.

Accès routier : Rejoindre Châtel depuis Morzine, Thonon ou Evian (40 km de Thonon). Laisser la voiture au pied du télécabine de Super Châtel.

Accès : - par le télécabine de Super Châtel, puis le télésiège du Morclan. Du sommet, on redescend quelques mètres versant Châtel.

- à pied, par le sentier sous le télécabine et le télésiège (700 m - 1 h 15 à 2 h).

Navette voiture : Inutile

Décollage

* Cotation : F

* Orientation : Sud-Ouest à Ouest

* Description : Belles pentes d'herbe (vers 1800 m) sans obstacle.

Vol

* Dénivelée : 700 m

* Finesse : 2,5

Atterrissage

* Cotation : D

* Description : Champ balisé, manche à air à demeure, bien visible du décollage. Situé derrière un petit bois de sapins. Approche à soigner.

* Vent : Remonte la vallée du Nord-Ouest.

	A	B	C
<u>Décollage</u>			
* Cotation	TE	D/TE	D
* Orientation	W	W	W
* Description	Très raide, herbeux, pente extrêmement courte.	Raide, herbeux exposé. Pente de 8 m.	Enneigé très tard, vaste, peu pentu. Exige de passer au-dessus d'un entonnoir.
<u>Vol</u>			
* Dénivelée	930 m	910 m	850 m
* Finesse	1,6	1,6	1,5
<u>Atterrissage</u>			
* Cotation	D	D	D
* Description	Vastes prés au bord de la route, entre les chalets et le lac de Bise. Marécageux au début de l'été.		
* Vent		Remonte la vallée du Sud-Ouest.	

Remarques

- Une ligne à haute tension traverse la vallée de part en part. Ne jamais voler en amont de cette ligne.
- Le site est contrôlé par le club local. Renseignements au 50 26 32 11 (Multisports à Thonon).

13. Mont de Grange, 2.432 m.

Second sommet du Chablais par l'altitude, le Mont de Grange permet un vol agréable et facile, dans un cadre qui vous enchantera.

Massif : Chablais

Carte : Didier Richard "Chablais - Faucigny - Genevois" - 1/50'000

Accès routier : Rejoindre Abondance :

- Depuis Thonon par la N 202 puis la D 22 (19 km de Thonon).

- Depuis Monthey (CH) par le Pas de Morgins (30 km de Monthey). Dans le village prendre au Sud la route qui traverse le torrent, tourne à gauche puis s'enfile dans une étroite vallée au pied du versant Ouest du Mont de Grange. Laisser la voiture au hameau "Les Plagnes" (1180 m) ou en 4 X 4 poursuivre jusqu'aux chalets de Lens (1588 m).

Accès pédestre :

1/ Des Plagnes, à travers de raides champs, monter tout droit en direction du sommet. Passer à côté des chalets de Bailly (1537 m) puis continuer 200 m encore pour tomber sur un bon sentier. Atteindre d'autres chalets et dès que possible bifurquer à gauche pour rejoindre la crête de Coicon que l'on suit jusqu'au sommet.

2/ Des chalets de Lens, suivre un bon chemin qui se dirige vers le Nord et remonte une partie boisée avant de déboucher sur une large crête. Atteindre facilement les chalets de Lenlevay (1740 m). Quitter le large chemin et chercher un sentier mal marqué entre des taillis qui débouche sur la crête de Coicon que l'on suit jusqu'au sommet.

Dénivelée - Durée : Depuis les Plagnes : 1245 m - 2 h / 3 h 30

Depuis les chalets de Lens : 850 m - 1 h 30 / 2 h 30

Mavette voiture : Aucune si l'atterrissage se fait aux Plagnes. 5 km s'il se fait à Abondance. Ajouter 4 km pour remonter éventuellement aux chalets de Lens.

14. Pointe de Nantaux, 2.170 m.

Depuis Montriond, la Pointe de Nantaux se présente sous la forme d'un splendide triangle herbeux dont la pointe est dressée vers le ciel et que les rayons du soleil caressent du matin au soir. Elle est une invitation permanente à vouloir imiter les oiseaux le long de ses pentes lorsque le vent est suffisant pour nous empêcher de rejoindre rapidement le plancher des vaches...

Massif :

Chablais

Carte :

Didier Richard "Morzine - Les Gets" - 1/25'000 ou

Didier Richard "Chablais - Faucigny - Genevois" - 1/50'000

Accès routier :

Entre St Jean d'Aulps et Morzine (D 902 depuis Taninges ou depuis Thonon) prendre, versant Nord de la vallée, la petite route d'Essert la Pierre (4 km de Morzine - 3 km de St Jean d'Aulps). Laisser la voiture vers l'église.

Accès pédestre :

Un chemin muletier s'élève entre les maisons puis à travers champs. A 500 m de la voiture, le quitter pour prendre à droite dans la forêt un sentier qui mène aux chalets de la Garette. Peu après, on rejoint un bon sentier qui débouche sur la raide crête Sud-Ouest de la Pointe de Nantaux que l'on suit jusqu'au sommet.

Dénivelée - Durée : 1220 m - 2 h / 3 h 30

Navette voiture : Inutile. Atterrissage à 3 km des voitures. STOP possible.

Décollage

* Cotation : F

* Orientation : Sud

* Description : Situé à 350 m du sommet même, sur l'antécime Sud (point coté 2135 m). Pente herbeuse, raide mais régulière, et sans obstacle.

On pourra décoller plus bas (dès 1600 m) si le vent est fort et remonter dans les dynamiques.

	LES PLAGNES	ABONDANCE
<u>Décollage</u>		
* Cotation	De PD à D suivant l'endroit	
* Orientation	Ouest à Sud-Ouest	
* Description	En fonction des conditions, il se fera entre la pointe 2217 m et le sommet. Terrain herbeux, assez raide, parsemé de cailloux.	
<u>Vol</u>		
* Dénivelée	Entre 1050 m et 1400 m suivant les points de décollage et d'atterrissage. 1200 m pour le vol "classique".	
* Finesse	2,1	4
<u>Atterrissage</u>		
* Cotation	D	TD
* Description	A côté de l'étang des Plagnes, entre la route et le ruisseau.	Dans la plaine à l'entrée Ouest d'Abondance. Attention ! Possibilités de secours très limitées entre les Plagnes et le village d'Abondance.
* Vent	Remonte la vallée Nord-Ouest	

Remarque

Le vol sur Abondance ne peut s'envisager que par vent du Sud-Ouest assez fort ou (et) conditions thermiques excellentes.

Vol

- * Dénivelée : 1230 m
- * Finesse : 2,3

Atterrissage

- * Cotation : D
- * Description : Vaste champ situé au carrefour des vallées des Dranses (Dranse de Montriond et Dranse de Morzine). Attention aux lignes électriques.
- * Vent : Remonte la vallée du Nord-Ouest.

15. Pointe de Ressachaux, 2.173 m.

Dominant Morzine de 1200 m, la Pointe de Ressachaux constitue le but idéal de celui qui n'a qu'une demi-journée devant lui et qui veut l'occuper agréablement.

Massif : Chablais

Carte : Didier Richard "Morzine - Les Gets" - 1/25'000 ou

Didier Richard "Chablais - Faucigny - Genevois" - 1/50'000

Accès routier : Rejoindre Morzine : - depuis Thonon par la D 26 puis la D 902 - 30 km de Thonon.

- depuis Taninges par les Gets (D 902) 19 km de Taninges.

A Morzine prendre la direction du téléphérique d'Avoriaz et laisser la voiture aux Udrezants (1 km du centre).

Accès pédestre : A travers champs, gagner obliquement à droite la base d'un couloir bien marqué dans la forêt et le remonter. Lorsqu'il se redresse, le quitter par la gauche, puis déboucher dans une clairière vers les chalets de l'Apliot. Quitter le vallon du Creux pour rejoindre par la gauche la crête Nord-Ouest que l'on suit jusqu'au sommet.

Dénivelée - Durée : 1160 m - 1 h 30 / 3 h

Navette voiture : Inutile. 1 km de marche à pied la remplacera (4,5 km si l'atterrissage se fait aux Prodain. STOP facile).

Décollage

- * Cotation : PD à D suivant l'endroit
- * Orientation : De Sud-Ouest à Nord-Ouest. Ouest idéal.
- * Description : Situé à quelques pas du sommet, il se fera, suivant les conditions, côté Falaise qui domine la vallée des Prodain ou côté Vallon du Creux. Situation idéale : face à Morzine

Vol

- * Dénivelée : 1100 m
- * Finesse : Entre 1,5 et 2,5 suivant les lieux de décollage et d'atterrissage.

Atterrissage

- * Cotation : D
- * Description : Dans la vallée des Prodains, entre le hameau des Crêts et le Requat, versant Nord de la route et du ruisseau. Le repérer avant la montée.
Ou, bien sûr aux Prodains même, vers la gare de départ du télésiège.
- * Vent : Remonte la vallée d'Ouest.

Remarque

Par excellentes conditions, on peut envisager un vol de durée avec atterrissage à Avoriaz puis soaring sur les Ardoisières (versant Sud de la vallée) avant de regagner la voiture...

16. La Bourgeoise, 1.770 m.

Jusqu'en 1987, la Bourgeoise n'a pas vu décoller beaucoup de parapentistes ! Et ce n'est ni parce que le décollage y est difficile, ni parce que l'accès y est fastidieux. Mais les pentes de cette grosse "taupinière" qui domine Samoëns, étaient trop douces pour permettre un vol jusque dans la vallée, compte tenu de la finesse maximum des voiles de l'époque. Il en est tout autrement aujourd'hui : l'amélioration des performances de nos voiles ouvre de nouvelles perspectives...

Massif : Haut Giffre

Carte : Didier Richard "Chablais - Faucigny - Genevois" - 1/50'000
ou " Entre Arve et Giffre" - 1/25'000

Accès routier :

Rejoindre Samoëns par la N 507. A l'entrée du village, prendre à gauche la direction du Col de Joux Plane. Laisser la voiture dans une vaste combe, à la sortie de la forêt, là où démarre à droite un bon chemin (1600 m).

Accès pédestre :

Rejoindre les chalets de Mapellet et atteindre facilement le sommet sur lequel se dresse une croix.

Dénivelée - Durée : 170 m - 20 mn à 1/2 heure

Navette voiture : 10 km. STOP facile de juin à septembre

Décollage

- * Cotation : F
- * Orientation : Est à Ouest. Sud idéal.
- * Description : Jolie pente d'herbe large et longue d'inclinaison idéale.

Vol

- * Dénivelée : 1080 m
- * Finesse : 3,3 à 3,6

Atterrissage

- * Cotation : D (finesse sup à 3)
- * Description : Dans la plaine en aval de Samoëns, entre le tennis et la Nationale. Terrain officiel de l'école delta-parapente de Samoëns. Renseignements au 50.34.95.80.
- * Vent : Remonte la vallée d'Ouest.

Remarque:

Intéressantes possibilités de soaring par vent d'Ouest.

Carte page 112

17. Aouille de Criou, 2.207 m. Pointe de Ressacha, 2.220 m.

Criou, plus qu'un sommet, c'est un immense plan incliné vers le Sud-Ouest, bordé au Nord, à l'Est et à l'Ouest d'imposantes falaises. Il offre aux randonneurs la récompense de deux vols faciles et très agréables après une rude montée.

Massif : Haut Giffre

Carte : Didier Richard "Arve et Giffre" - 1/25'000

Accès routier : Samoëns. Direction Sixt puis Vallon d'en Haut.

Navette voiture : Aucune pour Criou, 4 km pour Ressacha .

Remarques:

- Dans les 2 cas, par bonnes conditions, il est possible de venir se poser entre les tennis et la nationale (terrain balisé) après avoir survolé Samoëns (cotation D, finesse 2,5 depuis Criou, 3,7 depuis Ressacha).
- Il est vivement déconseillé de monter à Ressacha après le 30 juin étant donné l'abondance et la hauteur de la végétation rendant la montée et la course d'envoi pénibles. Période idéale : hiver à ski ou fin de printemps à pied lorsque le sommet est encore enneigé.

18. Les Avoudrues, 2.666 m.

Beaucoup de randonneurs et de skieurs de montagne en ont fait leur objectif. Mais les Avoudrues restent à ce jour complètement ignorés des hommes volants alors que ce magnifique sommet du Haut-Giffre permet un vol splendide et facile dans le cirque majestueux du Fer à Cheval, dans une ambiance très "haute montagne".

Massif :

Haut-Giffre

Carte :

Didier Richard "Chablais - Faucigny - Genevois" - 1/50'000
Didier Richard "Entre Arve et Giffre" - 1/25'000

Accès routier :

Samoëns - Sixt par la D 907 depuis Annemasse ou la D 902 depuis Cluses. Laisser la voiture au hameau "Le Croc" à 1,5 km de Sixt en direction du Fer à Cheval.

Accès pédestre :

Du terminus, suivre le chemin à jeep direction "Chalets de Salvadon". Juste avant les chalets, quitter le bon chemin, franchir le torrent qui est au fond de la combe et remonter vers la gauche (Nord-Nord Ouest) en longeant un tout petit torrent souvent asséché, dans un terrain parsemé de blocs, pour venir buter contre une barre rocheuse entaillée d'une petite gorge (pas de sentier). Par une traversée à droite ascendante (quelques pas délicats) dans ces rochers entrecoupés de vires herbeuses, atteindre le pied d'une aiguille bien individualisée (2174 m). La pente est moins soutenue, l'herbe abondante. Continuer à grimper sur ces larges vires (nombreux décollages possibles). Parvenu sous l'arête entre Avoudrues et Grands Fats :

- soit rejoindre le sommet directement par des dalles de schistes peu inclinées puis parcourir l'arête elle-même (un peu aérien mais facile) jusqu'au sommet.

- soit grimper directement au sommet (éboulis - rochers faciles).

Remarques

- Ce versant Sud des Avoudrues paraît rebutant lorsqu'on est au pied ou pire lorsqu'on le voit d'en face (Pointe de Sans Bêt). Mais le seul passage délicat se situe juste au-dessus des chalets de Salvadon pour franchir la première petite barre rocheuse. Ascension à réserver à des randonneurs expérimentés. Matériel d'alpinisme inutile.

- On peut accéder aussi aux Avoudrues par le refuge de Foilllis puis le glacier du même nom. Course PD. Corde, piolet, crampons nécessaires en fin de saison notamment.

	AOUILLE DE CRIOU	POINTE DE RESSACHA
<u>Accès pédestre</u>	Laisser la voiture à Val-lon d'en Haut. Vers une fontaine, prendre un bon chemin direction Criou. Le quitter aux chalets de Corbet et monter tout droit (NNW) à travers de raides pâturages parsemés de lapiatz. Rejoindre au mieux la crête SW. La suivre jusqu'au sommet.	Laisser la voiture au Mont (à gauche avant Sixt). Suivre le sentier jusqu'aux granges de Vereu (abreuvoir), passer sous la Dent de Vereu et atteindre finalement le sommet par une pente herbeuse et raide puis l'arête. Sentier très mal marqué depuis la sortie de la forêt. Ne pas monter sur la Dent de Vereu.
<u>Dénivelée</u>	1500 m	1240 m
<u>Durée</u>	3 h / 4 h	3 h
<u>Décollage</u>		
* Cotation	PD	D
* Orientation	SW	M
* Description	Herbeux, quelques cailloux.	Herbeux, végétation abondante.
<u>Vol</u>		
* Dénivelée	1490 m	1500 m
* Finesse	2	2,3
<u>Atterrissage</u>		
* Cotation	F	F
* Description	Petit terrain de foot situé vers la colonie de vacances de Vallon d'en Haut (autorisation à demander).	
* Vent	Remonte la vallée d'Ouest.	

Carte page 112

Dénivelée - Durée : 870 m jusqu'aux chalets de Salvadon (1 à 2 heures) puis 940 m (1 h 30 à 3 heures).

Navette voiture : 5 km. STOP facile l'été

Décollage

- * Cotation : De F à D suivant l'endroit.
 - * Orientation : Sud
 - * Description : Il est possible de décoller à de multiples endroits dans de jolies pentes d'herbe tout au long de la montée et à proximité du sommet (rocheux) sur l'arête, entre les Avoudrués et l'Ecorchoir. Terrain schisteux facile.
- Vol
- * Dénivelée : 1700 m environ
 - * Finesse : - 3 pour aller se poser au Crot (vers la voiture). Voir site No 19.
 - 3,2 pour passer le Col des Trés Cos (entre Sans Bêt et Pointe de Bellegarde). C'est le plus intéressant car il permet de sortir sur le Fer à Cheval.
 - 4,2 pour passer sur la Pointe de Sans Bêt.
 - 2,5 si on la contourne par la droite (Sud-Ouest).

Atterrissage

- * Cotation : PD
- * Description : Champ assez vaste (250 X 250) bordant le parking du Fer à Cheval, entouré de forêts. Légère déclivité Est-Ouest. Attention à la route : atterrissage en amont (Est) conseillé.
- * Vent : Remonte la vallée d'Ouest. Prendre garde aux éventuels rouleaux derrière les arbres et (ou) au fort gradient de vent.

Carte page 112

19. Pointe de Sans Bêt, 2.240 m.

Située sur une crête dominant le cirque du Fer à Cheval, la pointe de Sans Bêt offre, après une montée longue mais agréable, un vol de toute beauté dans un cadre prestigieux.

Massif : Haut Giffre

Carte : Didier Richard "Arve et giffre" - 1/25'000

Accès routier : Samoëns - Sixt par la D 907 depuis Annemasse ou la D 902 depuis Cluses. Laisser la voiture au hameau "Le Crot" à 1,5 km de Sixt en direction du Fer à Cheval.

Accès pédestre : Du terminus, suivre le chemin à jeep direction "Chalets de Salvadon". A la sortie de la forêt (1870 m) quitter le chemin et obliquer à droite (E). Suivre les croupes herbeuses parsemées de Lapiaz (traces) en direction d'une petite barre rocheuse. La contourner par la gauche (bon sentier retrouvé) avant de rejoindre le bord de la falaise et le sommet.

Dénivelée - Durée : 1440 m - 2 h 30 / 4 h

Navette voiture : 5 km. STOP facile l'été.

Remarques

- Importantes possibilités de faire un vol de durée compte tenu de l'exposition des falaises et de la nature du terrain. Possibilité de faire un petit cross jusqu'au "fond de la combe" (extrémité du cirque).
- Autres atterrissages :
 - Au pied du Pas de Boret (voir "Mt Sageroux").
 - A proximité de la voiture entre la route et le hameau (cotation D) ou au Lochet (NE de l'Echarny, cotation D).

20. Mont Sageroux, 2.676 m.

Pour ceux que 1600 m de dénivellée n'effraye pas, le Mont Sageroux offre un vol facile dans un cadre grandiose. La montée bien que longue n'est jamais fastidieuse, la variété de l'itinéraire, la présence fréquente de hardes de bouquetins et la beauté du vol rendant la journée inoubliable.

Massif : Haut Giffre

Carte : Didier Richard "Arve et Giffre" - 1/25'000

Accès routier : Samoëns - Sixt - Fer à Cheval. 24 km de Samoëns.

Accès pédestre : Laisser la voiture au Fer à Cheval. Suivre l'itinéraire du refuge et du lac de la Voegalle par les chalets du Boret. Avant le lac, quitter le sentier et s'élever vers l'Est en direction de la Tête de Perua (2295 m). Bifurquer à gauche pour rejoindre le sommet à travers de raides pentes.

Dénivellée - Durée : 1645 m - 3 h 30 / 5 h 30.
Possibilité de coucher au refuge de la Voegalle.

Navette voiture : Sans

Décollage

* Cotation : PD

* Orientation : Sud

* Description : Schistes délités agglomérés à la terre. Pas d'obstacle. Etaler puis gonfler la voile avec précaution. Bonne pente.

Vol

* Dénivellée : 1600 m

* Finesse : Inférieure à 2

* Itinéraire : Il est possible de partir en direction du fond de la combe en laissant la Tête de Perua à droite ou de survoler l'itinéraire de montée.

	OUEST	SUD
<u>Décollage</u>		
* Cotation	PD	D/TE
* Orientation	W	S
* Description	Herbeux. Exige un virage à gauche pour franchir la falaise. Vaste et long. Pas d'obstacle.	Mottes. Quelques cailloux. Entonoir raide dominant les falaises de Nant Bride. Exposé.
<u>VOL</u>		
* Dénivellée	1280 m	
* Finesse	1,4 !	
<u>Atterrissage</u>		
* Cotation	D	
* Description	Champ assez vaste (250 X 250) bordant le parking du Fer à Cheval, entouré de forêts. Légère déclivité Est-Ouest. Attention à la route : atterrissage en amont (Est) conseillé.	
* Vent	Remonte la vallée d'Ouest. Prendre garde aux éventuels rouleaux derrière les arbres et (ou) au fort gradient de vent.	

Carte page 112

* Durée :

Importantes possibilités compte tenu de l'orientation des falaises, de la nature du terrain et du gradient de température souvent important entre le fond de la combe et les sommets enneigés tardivement.

Atterrissage

* Cotation : D

* Description : Situé au pied du pas du Boret entre la buvette et le Giffre, bordé à l'Ouest d'un bosquet d'arbres. Plat mais peu large. Quelques gros cailloux. Le repérer à la montée.

* Vent : Remonte la vallée la journée. Installer une "biroute" vers la buvette en montant.

Remarque

Avec une voile performante et de bonnes conditions, atterrissage vers la voiture (voir atterrissage Pointe de Sans Bet). Finesse 3,2. Ou bien dans une clairière entre le parking et la buvette. Cailloux. Cotation D, finesse 3.

Carte page 112

21. Pic de Tenneverge, 2.988 m.

Souvent contempilé du célèbre Cirque du Fer à Cheval, le Tenneverge est un sommet rarement gravi. Il est vrai qu'une muraille de 2000 m sur son flanc Nord-Ouest dissuade les marcheurs les plus téméraires. Mais un accès intéressant permet de gravir assez facilement le versant Sud et offre un vol sans équivalent dans un cadre impressionnant par sa sauvagerie et sa beauté.

Massif : Haut Giffre

Carte : Carte Nationale Suisse "Martigny" No 282 - 1/50'000 (La carte Didier Richard "Arve et Giffre" ne couvre que la fin de l'itinéraire et manque cruellement de précision)

Accès routier :

- Depuis la France : rejoindre Chamonix puis Vallorcine (douane franco-suisse) par le col des Montets. 2 km environ après la frontière, prendre à gauche pour Finhaut. Poursuivre jusqu'au barrage d'Emonson (terminus). 33 km depuis Chamonix.
- Depuis la Suisse : rejoindre Martigny puis Trient par le Col de la Forclaz. Dans la descente du Col prendre à droite, 3 km après Trient, en direction de Finhaut et du barrage d'Emonson. Laisser la voiture au barrage. 25 km depuis Martigny.

Accès pédestre :

Contourner le lac d'Emonson par la gauche (rive droite du lac route goudronnée interdite à la circulation). Traverser la gorge du vieux Emonson (ruisseau) puis prendre à droite un bon sentier qui longe le lac, grimpe dans une combe et qui donne accès à un immense névé qui prolonge le glacier de Finive et plonge dans le lac (1 heure env.). Le remonter sur son flanc droit. A 2240 m, repérer à droite un petit sentier raide qui monte dans des gazonniers empierreés, bifurquer à gauche après un replat (éboulis) et atteindre l'épaule 2498. Le col de Tenneverge est ici bien visible. On le gagne par une traversée à flanc dans une pente d'éboulis (névés tardifs). Repérer d'ici la ligne d'ascension : une trace dans un éboulis raide, versant français permet de franchir une petite barre rocheuse (quelques pas d'escalade très faciles). Tirer à gauche (névé) puis continuer à monter tout droit dans un pierrier (traces) pour venir buter contre un mur de dalles raides. Traverser horizontalement à gauche sur environ 300 m (bonne vire) pour atteindre un petit col sur l'arête Sud. Bifurquer à droite derrière l'arête et remonter de jolies dalles peu inclinées (cairns). Elles se perdent dans un pierrier après un dernier ressaut rocheux et des traces mènent facilement au sommet.

Dénivelée - Durée : 1050 m - De 3 à 5 h.

Navette voiture :

Elle est hélas ! longue : 116 km par Samoëns - Taninges - Cluses - Chamoniix. L'idéal consiste à trouver un chauffeur coopérant pour conduire le groupe le matin au barrage d'Emosson et revenir le cueillir à l'atterrissage au Fer à Cheval...

Une autre solution consiste à laisser une voiture à Cluses et à faire du STOP entre le Fer à Cheval et Cluses (c'est assez facile). La navette est alors réduite à 82 km.

Décollage

- * Cotation : D
- * Orientation : Sud à Sud-Ouest. Sud idéal
- * Description : Situé au sommet même, le décollage se fait dans le pierrier qui domine les dalles raides. Pente large, idéale et convexe. Course possible sur 10 à 20 mètres maximum.

Vol

- * Dénivelée : 2035 m
 - * Finesse : 1,7
- Atterrissage
- * Cotation : D
 - * Description : Voir vol de la Pointe de Sans Bet
 - * Vent : Remonte la vallée d'Ouest.

Remarques

- 1/ Corde et piolet sont inutiles mais une paire de crampons peuvent s'avérer indispensables pour remonter le névé de la Finive (si neige durcie par le gel).
- 2/ Compte tenu de l'isolement de ce sommet, de la longueur de la navette et de la difficulté (relative) de le gravir, on ne s'y aventurera qu'à ces conditions :
 - vent nul en altitude (les brises de pente feront le reste) ou de Sud à Sud-Ouest très faible. Inutile d'envisager un décollage versant Nord ou Est. Un décollage versant Ouest serait scabreux.
 - activité thermique très faible : le relief survolé et les différences de température entre les versants Sud et Nord laissent présager le pire...
 - Versant Sud (au dessus du col) déneigé pour éviter chutes de pierres et cheminement délicat à la montée.

En conséquence, la période la plus favorable se situe de la fin août aux premières neiges.

3/ Il est possible d'atteindre le sommet directement depuis le Fer à Cheval et ainsi d'éviter une navette de voiture fastidieuse. Sans présenter des difficultés d'escalade, le cheminement est long (2050 m de dénivelée, sans refuge...), l'itinéraire est complexe et nécessite une grande sûreté de marche dans des gazon, des pierriers et des ravins très raides. Une retraite est délicate par mauvais temps. C'est la raison pour laquelle nous déconseillons cet itinéraire.

4/ Un atterrissage à Sixt est possible avec une voile performante et un vent de vallée assez faible (4,3 de finesse). Mais pour profiter du cadre plus longtemps, il est préférable de se poser au Fer à Cheval.

5/ En cas d'impossibilité de décoller du sommet, on pourra le faire au col du Tenneverge ou sous le col versant français : le décollage est facile, orienté à l'Ouest mais il faut 4 à 4,5 de finesse pour franchir le rebord du vallon de Tenneverge.

6/ Ceux qui pourraient s'étonner de trouver dans cet ouvrage une proposition de vol nécessitant une navette de voiture de 116 km comprendront le jour où ils auront survolé ces lieux...

Carte page 112

22. Le Cheval Blanc, 2.831 m.

Le Cheval Blanc est un des nombreux sommets peu marqués dominant le cirque du Fer à Cheval, entre le Tenneverge et la très caractéristique cathédrale du grenier de Commune au Sud. D'accès assez long, mais facile, il permet un vol de près de 2000 m de dénivellée.

Pour les marcheurs qui fatigueraient pendant la montée, il est possible de décoller le long des Frêtes du Grenier (site No 23) ou de coucher au refuge du Grenairon.

Massif :

Haut Giffre

Carte :

Didier Richard "Entre Arve et Giffre" - 1/25'000

Accès routier :

Se rendre à Sixt, presque au fond de la vallée du Giffre. A l'entrée du village, prendre le pont sur le Giffre, à droite, et monter à Salvagny. A la sortie de Salvagny, prendre à gauche jusqu'au terminus de la route goudronnée (920 m).

Accès pédestre :

Suivre le chemin à jeep qui monte au chalet refuge de Grenairon (1949 m) situé peu au-dessus de la sortie de la forêt sous le début des frêtes du Grenier. 1000 m - 2 à 3 heures. On peut y manger et coucher, de fin juin à mi-septembre.

Continuer le sentier qui rejoint les Frêtes du Grenier par un très beau cheminement dans des prairies (troupeaux de bouquetins en contrebas, versant Sud) et un chaos gigantesque de blocs. Traverser au Sud de la Cathédrale et aller au lac du plan du Buet.

De là, prendre plein Nord-Est vers le sommet du Sud-Ouest du Cheval Blanc (pentes douces et larges).

Dénivellée - Durée : Du refuge : 850 m - De 3 à 4 heures.

Décollage

* Cotation : PD à D. Idéal par vent de Nord-Ouest.

* Orientation : Nord-Ouest

* Description : Pentes de schistes noirs, fins, ou névés jusque très tard dans l'été, idéales entre le sommet Sud-Ouest et le point 2714 au Nord du sommet Nord-Est. Plus loin, l'arête devient scabreuse.

Vol

* Dénivellée : 1850 à 2050 m

* Finesse : 2 (Plan du Lac) à 3,7 (Sixt)

Atterrissage

* Cotation : F à D

* Description : Possible du Plan du Lac (voir site No 19) jusqu'à Sixt. Vastes prés le long du Giffre à Nant Bride, l'Echarny et dans la plaine de Sixt (à l'entrée).

* Vent : Remonte généralement la vallée : Ouest à Sixt, Sud-Ouest le long du Giffre.

Remarque

Nous avons volontairement exclu Le Buet de cet ouvrage bien que ce plus de 3000 (ils sont rares en Haute Savoie, hormis le Massif du Mt Blanc) soit "objectivement faisable". Le vol sur Sixt a été fait plusieurs fois.

En voici les raisons :

- Accès long (2100 m de montée), à moins de monter par le vallon de Bérard. Mais dans ce cas, navette de 75 km...
- Pente faible au sommet, exigeant un léger vent d'Ouest pour décoller en sécurité. Situation exceptionnelle, vu la configuration du relief.
- S'il est trop fort, les 3,5 de finesse nécessaires pour rejoindre Salvagny risquent de ne pas être atteints et les possibilités de "vaches" dans le cirque des Fonds sont extrêmement réduites.
- On ne peut éviter de passer au-dessus ou dessous d'une énorme ligne à haute tension qui traverse le cirque de part en part.

Cela fait beaucoup de conditions à remplir pour un vol important par son dénivellée, mais pas fantastique... Les vols du Cheval Blanc et des Frêtes du Grenier sont plus jolis et plus sûrs à nos yeux.

Carte page 112

23. Frêtes du Grenier, 2.300 m.

Cette spectaculaire crête rocheuse qui délimite le cirque des Fonds au Nord, a été un des premiers lieux de réimplantation du bouquetin en Haute Savoie, dans les années 70. Il est possible de les observer dans les pentes, versant Sud, tout le long de la "grand vire du Buet". N'allez donc pas là haut uniquement pour voler.

Massif : Voir site No 22

Carte : Voir site No 22

Accès routier : Voir site No 22

Accès pédestre : Identique au site No 22 jusqu'au refuge de Grenairon et au début des Frêtes du Grenier (point 2309). Le point d'envol doit être situé très précisément. Du refuge, on remonte les pentes au-dessus. On traverse un éboulis d'énormes blocs formant l'arête entre les 2 versants. Le sentier traverse à droite et grimpe une pente d'herbe orientée Sud-Ouest avec quelques lacets. Au sommet, on débouche sur l'arête même des Frêtes du Grenier. Le décollage se situe dans ces pentes d'herbe, coupées par le sentier.

Dénivelée - Durée : De Salvagny : 1330 m - 3 h
Du refuge : 300 m - 3/4 h

Décollage

- * Cotation : PD
- * Orientation : Sud-Ouest
- * Description : Pentes d'herbe irrégulières, entrecoupées par le sentier. Quelques rochers.

Vol

- * Dénivelée : 1500 m
- * Finesse : 2,5

On décolle versant Sud-Ouest et on tourne presque tout de suite à droite (Nord) pour franchir l'arête. On survole l'éboulis d'énormes blocs puis on peut aller sur le refuge. Très beau.

Atterrissage

- * Cotation : F
- * Description : Vastes champs dans la plaine de Sixt (à l'Ouest)
- * Vent : Généralement du Nord-Ouest.

Remarque

ATTENTION ! Il peut être dangereux de voler dans le Cirque des Fonds par fort vent du Sud (zone très malsaine sur le plan aérologique).

Carte page 112

24. Les Saix, 1.594 m.

Le vol du Plateau des Saix - station intermédiaire sur le réseau des remontées mécaniques de Samoëns - est mentionné ici pour la facilité de son accès (route ou télécabine) et parce qu'il convient parfaitement à des pilotes encore peu expérimentés. Enfin, l'orientation Nord du décollage permet de pallier l'insuffisance de sites utilisables par vent du Nord dans cette région.

Massif : Haut Giffre

Carte : Didier Richard "Chablais - Faucigny - Genevois" - 1/50'000

Didier Richard "Entre Arve et Giffre" - 1/25'000

Accès : Remonter la vallée du Giffre jusqu'à Samoëns. Prendre à droite dans le village et :

- laisser la voiture au pied du télécabine des Saix lorsqu'il fonctionne (saison d'hiver). Il est situé à Vercland, à 3 km au Sud du village.

- ou bien, monter en voiture au plateau des Saix (8 km depuis Samoëns).

Navette voiture : Eventuellement 8 km si le télécabine n'a pas été utilisé. STOP assez facile. Navette organisée par l'école de parapente de Samoëns.

Décollage

* Cotation : F à PD

* Orientation : Nord

* Description : Situé à quelques mètres de l'arrivée du télécabine des Saix. Manche à air.

Vol

* Dénivelée : Entre 800 m (atterrissage à Vercland) et 900 m (atterrissage dans la plaine de Samoëns).

* Finesse : Entre 2,8 et 3,5.

Atterrissage

* Cotation : D

* Description : Soit à Vercland, dans un petit champ à l'Est du départ, télécabine des Saix.

Soit à l'Ouest du village de Samoëns, vers piscine et tennis. Terrain très dégagé.

Remarque

Ce site est contrôlé par l'école "Vol, Delta, Parapente de Samoëns". Se renseigner au 50 34 95 80 notamment pour le lieu d'atterrissage, susceptible d'être modifié.

25. Rochers de Balme.

Malgré la faiblesse de son dénivelé, lieu très intéressant pour un vol de durée sur les falaises de la vallée de l'Arve permettant d'envisager un long parcours en direction de Sallanches.

Massif : Haut Faucigny

Carte : Didier Richard "Chablais - Faucigny - Genevois" - 1/50'000

Accès routier : A Cluses, prendre la route de Sallanches. A 3 km, tourner à gauche direction "Les Carroz - Flaine". Prendre à droite à la sortie d'Araches jusqu'au terminus.

Accès pédestre : Traverser de vastes champs vers le Sud-Ouest puis la petite forêt. Décollage balisé à l'extrême Sud du bord de la falaise, avant un entonnoir. 15 mn de marche pour 100 m de montée.

Navette voiture : 6 à 7 km du carrefour de Balme. STOP très facile.

Décollage

- * Cotation : D
- * Orientation : Ouest
- * Description : Surface de déploiement limitée et course d'envol sur terrain herbeux irrégulier et très raide, encadré d'arbres.

Vol

- * Dénivelée : 550 m
- * Finesse : 1,4

Atterrissage

- * Cotation : D
- * Description : Vastes champs entre l'Arve et l'autoroute, visibles du décollage (terrain balisé).
- * Vent : Remonte la vallée du Nord-Ouest. Très violent par beau temps. Attention à l'effet venturi créé par la cluse de Cluses.

Remarques

- L'aérologie des secteurs survolés est souvent turbulente notamment dans la gorge située à droite (à l'Ouest) du décollage, dans laquelle monte la route.
- Pour revenir sur la nationale et rejoindre le carrefour de la route des Carroz, longer l'autoroute (chemin le long d'un étang), traverser le pont sur l'Arve et franchir la ligne de chemin de fer.
- Atterrissage dans les vastes champs traversés pour accéder au décollage fréquent par bonnes conditions (dans ce cas se dégager nettement de la falaise et ne l'envisager qu'après un gain important).

Carte page 174

26. L'Arbaron, 1.955 m.

Vol à réserver aux couche-tard et aux allergiques à la marche en montagne : 10 mn de marche à pied pour 1400 m de vol, voilà ce qu'offre cette petite bosse qui surplombe la station de Flaine et la profonde vallée de l'Arve.... En combinant ce vol avec celui de la Croix de Fer, on remplit agréablement la journée, sans beaucoup se fatiguer.

Massif : Faucigny - Extrémité Nord de la chaîne des Fiz

Carte : Didier Richard "Entre Arve et Giffre" - 1/25'000

Accès routier : Rejoindre la station des Carroz :

- depuis Cluses par la N 205 que l'on quitte 4 km après la sortie de la ville, direction Chamonix, puis la D 106.
- depuis Taninges par la D 902 jusqu'au col de Chatillon puis la D 6.

Après les Carroz, continuer en direction de Flaine. Laisser la voiture au Col de Pierre Carrée (1843 m), vers le golf à droite. 24 km de Cluses ou de Taninges.

Accès pédestre : Traverser le terrain de golf (attention ! zone de tir !), monter sans difficulté sur le sommet peu élevé de l'Arbaron.

Dénivelée - Durée : 100 m - 10 mn.

Navette voiture : 28 km. STOP facile entre l'atterrissage et la station des Carroz. Plus aléatoire après (sauf l'hiver et l'été).

Décollage

- * Cotation : PD à D suivant le lieu
- * Orientation : Nord ou Ouest
- * Description : Le décollage Ouest se fait au sommet même de la bosse sur une pente herbeuse irrégulière et assez raide (Cot PD). Le décollage Nord / Nord-Ouest est situé légèrement en contrebas, en direction des Carroz. Pente d'herbe courte et irrégulière (Cot D).

Vol

* Dénivelée : 1420 m

- * Finesse : - 2,3 seulement pour se poser plus en aval, vers la sortie Sud de Magland. Mais cet itinéraire impose de survoler un vallon très encaissé et un ancien monte-charge "recyclé" en ligne à haute tension.
- 2,5 pour passer le col de la Frête en direction d'Oex.
- 4,5 pour se poser à Luzier.

Atterrissage

- * Cotation : D
- * Description : Entre Magland et Luzier suivant les conditions.
- * Vent : Remonte la vallée, du Nord. Très violent dès la mi-journée en général.

Remarques

- Le relief survolé (falaises, gorges profondes, vallons "sous le vent", cables...) impose une grande vigilance.
- De l'Arbaron, un cross en direction du Sud est tout à fait possible par bonnes conditions.
- Vol possible toute l'année.
- On peut également réaliser un petit vol sur les Molliets (500 m de dénivelée. Cot D pour l'atterrissage) ou sur les Carroz (750 m de dénivelée. Atterrissage sur le terrain de foot. Cot D. Finesse exigée 3,5).

Carte page 120

27. La Croix de Fer, 2.337 m.

Pilier majestueux dominant la vallée de l'Arve entre Cluses et Sallanches, la Croix de Fer mériterait d'être plus connue. Près de 1800 m de dénivellée le long de falaises impressionnantes après une heure de marche, cela donne un excellent rapport qualité / prix !

Massif : Chaîne des Fiz - Massif du Faucigny

Carte : Didier Richard "Entre Arve et Giffre" - 1/25'000

Accès routier : Rejoindre la station de Flaine par les Carroz :

- depuis Cluses (N 205 direction Chamonix sur 4 km puis à gauche. 28 km de Cluses).

- depuis Taninges par le col de Chatillon (D 907 puis D 902. 29 km de Taninges)

Laisser la voiture à la station.

Accès pédestre : Au pied des téléskis les plus à droite (lorsque l'on regarde le téléphérique des Grandes Platières) démarre un petit chemin balisé qui amène aux chalets d'Anjou (téléski). Suivre le balisage sur les lapiaz, surmonter de petites barres et atteindre la pente d'herbe raide située 50 m sous le sommet (cairn). Accès difficile si le terrain est enneigé (c'est le cas jusqu'à mai-juin).

Dénivelée - Durée : 700 m environ - 1 h / 2 h

Navette voiture : 30 à 35 km. STOP facile, durant l'été, jusqu'à Flaine. Durant le reste de l'année, STOP facile jusqu'aux Carroz : on peut donc laisser la deuxième voiture ici ce qui réduira la navette à 15 km.

	Versant Nord	Versant Sud
<u>Décollage</u>		
* Cotation	D	TE
* Orientation	N	S
* Description	Vire herbeuse d'une vingtaine de mètres débouchant sur une petite barre rocheuse. Pente idéale, assez longue.	Vire herbeuse de quelques mètres, dominant une falaise de 300 mètres. Renoncer par Foehn sur le Massif du Mt Blanc.
<u>Vol</u>		
* Dénivelée		Près de 1800 m
* Finesse		1,7 ! !
<u>Atterrissage</u>		
* Cotation		F à D
* Description	Vastes champs entre le village de Luzier et l'Arve. Prendre garde aux lignes électriques.	
* Vent		Remonte la vallée du Nord. Attention ! Vent violent dès la mi-journée.

Carte page 120

28. Aup de Véran, 2.488 m.

Point culminant de la longue falaise rocheuse débutant au pilier de la Croix de Fer. On fait ce sommet au départ de la station de Flaine et on peut le conseiller tout particulièrement quand les remontées mécaniques fonctionnent. Avec le télécabine qui monte vers le Col de Monthieu (à droite des Grandes Platières, depuis Flaine), il ne reste que 250 m de dénivellée jusqu'au sommet.

Massif : Fiz - Faucigny

Carte : Didier Richard "Entre Arve et Giffre" - 1/25'000

Accès routier : Rejoindre Flaine (voir site No 27).

Accès pédestre : Rejoindre le sommet du télécabine du Col de Monthieu (ouvert généralement jusqu'à début mai). De là, prendre plein Ouest, versant Nord, jusqu'au sommet par une succession de pentes d'herbe, de petites barres et de lapiaz.

Dénivellée - Durée : 230 m ou 830 m - 3/4 h à 2 h

Navette voiture : Voir site No 27

Décollage

* Cotation : PD à D

* Orientation : Sud-Ouest

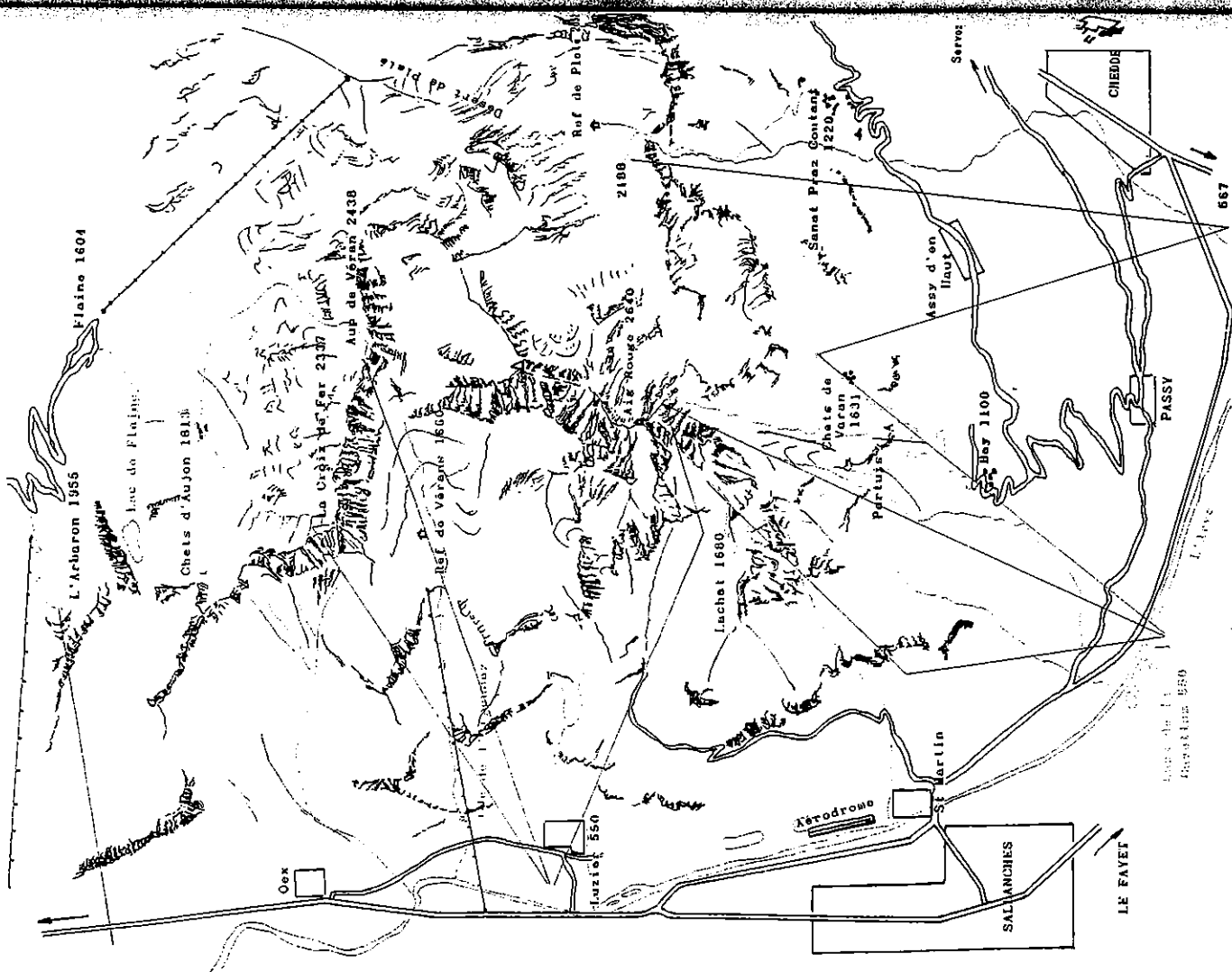
* Description : Combe herbeuse regardant le Monthieu. Pente idéale assez longue, donnant sur de petites falaises rocheuses.

Vol

* Dénivellée : 1870 m

* Finesse : 2,6

Atterrissage : Voir site No 27



29. Aiguille Rouge, 2.640 m.

Le groupe Colonné - Varan est un ensemble formidable de piliers, tours, gorges, dominant de plus de 2000 m la vallée de l'Arve et Sallanches. L'Aiguille Rouge permet de réaliser un vol splendide dans ce secteur, à partir de la 2ème plus haute tour.

Massif : Fiz - Faucigny

Carte : Didier Richard "Mt Blanc - Beaufortin" - 1/50'000 ou

Didier Richard "Entre Arve et Giffre" - 1/25'000

Accès routier : De Sallanches, monter à Passy puis au village de Bay (1100 m) sur la route du plateau d'Assy. Poursuivre jusqu'aux dernières maisons du hameau.

Accès pédestre : On suit un très bon chemin jusqu'aux chalets de Varan (1631 m). Prendre à gauche le sentier qui remonte la grande combe (raide et peu marqué à la fin). Il débouche sur un plateau à l'Est sous les 2 aiguilles (Varan à gauche et Rouge à droite). Se diriger vers la brèche les séparant et un peu avant, remonter des pentes d'herbe jusque sous le bloc sommital. On peut aller au sommet par une petite escalade facile.

Dénivelée - Durée : 1500 m - 4 h / 4 h 30

Navette voiture : 10 à 12 km de Sallanches ou du Fayet. STOP très facile.

Décollage

* Cotation : PD

* Orientation : Est

* Description : Champs de 100 à 150 m débouchant sur une petite falaise.

	VERS MARLIOZ OU CAVETTAZ	LUZIER
<u>Vol</u>		
* Dénivelée	2070 m	2100 m
* Finesse	2,2	2
* Description	Dans les 2 cas, on survole l'itinéraire de montée.	Vol grandiose : on décolle versant Est et on tourne immédiatement à droite pour franchir la brèche entre les 2 aiguilles. On se retrouve sur le formidable versant de Sallanches. Attention aux turbulences puis aux avions décollant de l'aérodrome de St Martin.
<u>Atterrissage</u>		
* Cotation	F	F
* Description	Vastes champs au Sud Est des lacs de la Cavettaz ou aire de delta entre le Fayet et Chedde, rive droite de l'Arve.	Voir sites No 27 et 28.

Carte page 120

30. Lachat de Varan.

Une croupe bien marquée descend sous les falaises (Sud-Ouest) de l'Aiguille de Varan. Accessible des chalets de Lachat, on peut décoller à plusieurs endroits entre 1900 et 2050 m.

Massif : Fiz - Faucigny

Carte : Didier Richard "Mt Blanc - Beaufortin" - 1/50'000 ou

Didier Richard "Entre Arve et Giffre" - 1/25'000

Accès routier : Voir site No 29.

Accès pédestre : Suivre le chemin des chalets de Varan et dans une épingle à droite suivre "La Zéta, chalets de Lachat". Peu avant les chalets, prendre à droite un sentier et au-dessus d'un bosquet, on rejoint la croupe qui monte sous les rochers de l'Aiguille de Varan.

Dénivelée - Durée : 800 à 950 m - 2 h / 2 h 30

Navette voiture : Voir site No 29.

Décollage

* Cotation : F à PD

* Orientation : Sud à Ouest

* Description : Pentcs idéales herbeuses puis caillouteuses.

Vol

* Dénivelée : 1350 à 1500 m

* Finesse : De 2,6 à 2,8

Atterrissage Voir site No 29, lacs de la Cavettaz.

Carte page 120

31. Pertuis. Chalets de Varan, 1.631 m.

Nombreuses possibilités d'envol dans ce secteur au-dessus de la barre rocheuse à la sortie de la forêt sur le sentier de l'Aiguille Rouge. On peut faire des vols de durée très longs pour 1 h à 1 h 30 de marche.

Massif : Voir sites 29 et 30.

Carte : Voir sites 29 et 30.

Accès routier : Voir sites 29 et 30.

Accès pédestre : De Bay, sentier aux chalets de Varan.

Pertuis : à gauche à la sortie de la barre rocheuse.

Varan : croupe herbeuse au-dessus des chalets (entre 1630 à 1900 m).

Dénivelée - Durée : 500 à 800 m - 1 à 2 heures.

Navette voiture : Voir site No 29.

Décollage (Pertuis et Varan)

* Cotation : F à PD

* Orientation : Sud et Sud-Ouest

* Description : Pentcs d'herbe idéales.

Vol

* Dénivelée : 1050 à 1350 m.

* Finesse : Cavettaz : 2,8

Marlioz : 3,2 à 3,5

Atterrissage Voir site 29

Carte page 120

32. Platé (point 2.187 m.)

N'allez jamais à Platé uniquement pour voler. Le typique lapiaz du désert de Platé est vraiment remarquable. Si vous aimez la montagne, la nature, ne soyez pas obnubilé par "le vol". Ouvrez les yeux, profitez de cette activité pour découvrir, apprécier et respecter un milieu vraiment digne d'intérêt. Ceci dit, ce vol est très beau, avec des possibilités intéressantes de durée et de cross sur la très longue falaise Sud de ce synclinal perché.

Massif : Haut Faucigny - Fiz

Carte : Didier Richard "Mont Blanc - Beaufortin" - 1/50'000 ou
Didier Richard "Entre Arve et Giffre" - 1/25'000
(nécessaire pour aller au décollage)

Accès routier : De Sallanches ou du Fayet, monter à Passy puis au plateau d'Assy. Continuer jusqu'au Sanatorium de Praz Coutant.

Accès pédestre : Le sentier démarre derrière le plus haut des bâtiments. Le suivre jusqu'au refuge de Platé. Assez raide et pénible sous le verrou rocheux, spectaculaire pour le franchir. Du refuge, prendre plein Ouest vers une bosse marquée 2187,3 sur la carte.

Dénivelée - Durée : 950 m - 2 h / 3 h

Navette voiture : 10 km. STOP facile.

Décollage

- * Cotation : F
- * Orientation : Sud-Est
- * Description : Bosse herbeuse plate au sommet, idéale.

Vol

- * Dénivelée : 1600 m
- * Finesse : 3,6

Atterrissage Terrain de delta de Marlioz, voir sites No 30 ou 31.

33. Pormenaz.

Vol sympathique et facile au-dessus du village de Servoz. Possibilité de durée 1'après midi et de ballade vers l'Aiguillette des Houches par conditions assez fortes. Attention à la traversée des gorges de la Diosaz.

Massif : Haut Faucigny

Carte : Didier Richard "Mont Blanc - Beaufortin" - 1/50'000

Accès routier : Du Fayet, autoroute vers Chamonix. Après les deux viaducs, passer le tunnel et immédiatement à sa sortie, à droite direction Servoz. Monter au Mont. Navette inutile (2 km).

Accès pédestre : Prendre le sentier "Chalets de Pormenaz, lac de Pormenaz". Passer les chalets et aller vers une tour (ancienne arrivée d'un monte-charge).

Dénivelée - Durée : 970 m - 2 h

Décollage

- * Cotation : PD
- * Orientation : Ouest
- * Description : Vastes prés, bien orientés, bonnes pentes un peu encombrées de rhododendrons. Attention à ne rien accrocher dans les suspentes au départ.

Vol

- * Dénivelée : 1130 m
- * Finesse : 2,4

Atterrissage

- * Cotation : F
- * Description : Champs autour du cimetière de Servoz situé entre Servoz et le vieux Servoz.
- * Vent : Généralement d'Ouest, remonte la vallée.

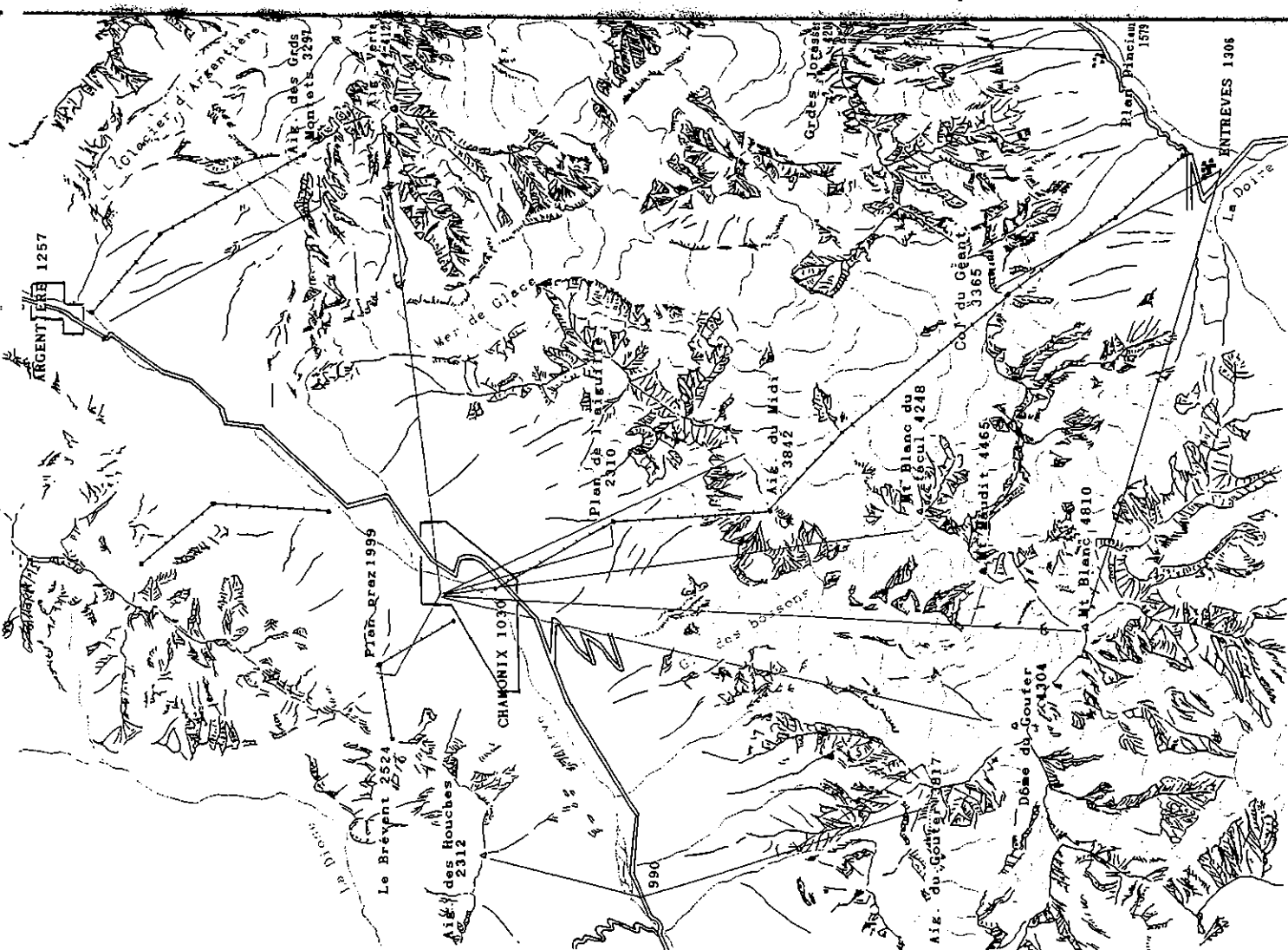
34. Aiguillette du Brévent, 2.305 m.

Extrémité occidentale des Aiguilles Rouges, l'Aiguillette des Houches constitue d'abord un splendide balcon face au Massif du Mont Blanc. L'orientation Sud du versant qui le soutient, permet d'envisager un vol de durée remarquable par le cadre dans lequel il se déroule. L'accès se fera soit depuis la vallée soit par le téléphérique du Brévent.

Massif : Aiguilles Rouges

Carte : Didier Richard "Mont Blanc - Beaufortin" - 1/50'000

	ACCES DEPUIS LES HOUCHES	ACCES PAR LE BREVENT
<u>Accès routier</u>	Peu avant Chamonix, à hauteur du barrage des Houches, prendre à gauche direction le Coupeau et le Bettay où l'on laisse la voiture (1350 m).	Rejoindre Chamonix et la gare de départ du téléphérique du Brévent. Tél : 50.53.13.18.
<u>Accès pédestre</u>	Prendre à droite le chemin en direction du Plan de la Cry. Laisser à droite le sentier pour le lac Noir et Merlet. Après quelques lacets dans la forêt, traverser à droite et atteindre les Chalets de Chailloux. Remonter la vaste cuvette et par une pente raide, prendre pied sur la crête que l'on suit à droite sur 500 m.	Du sommet du téléphérique, suivre le GR 5 en direction du refuge de Bellachat. Continuer à traverser le plateau, puis remonter sur la crête en direction du sommet. La suivre vers la gauche sur 500 m.
<u>Dénivelée</u>	950 m	400 m à la descente puis 160 m de remontée.
<u>Durée montée</u>	1 h 30 / 2 h 30	1/2 h - 3/4 h
<u>Navette voiture</u>	6 km si atterrissage aux Houches. 12 km si atterrissage au pied du Brévent.	Aucune si atterrissage au pied du Brévent. 6 km si atterrissage aux Houches.



35. Plan Praz, 1.877 m.

Station intermédiaire du téléphérique du Brévent, Planpraz est devenu au fil des années, le rendez-vous de tout ce qui vole et essaie de voler. Toutes les conditions sont en effet ici réunies pour attirer "la faune fluo".

- Lieu : Chamonix. Ces trois syllabes suffisent à donner des ailes à ceux qui n'en ont pas....

- Décollage : face au Mont Blanc, à quelques mètres de l'arrivée d'un téléphérique....

- Vol : pompes de service télécommandées....

- Atterrissage : à quelques pas du même téléphérique... Intéressant quand ça vole "comme des fers à repasser" !

- Bistrot : à proximité dudit téléphérique. Coupes glacées "spécial parapente" et réduction sur les remontants (sur présentation de la licence et du vario) !

Vous l'aurez compris : site à consommer avec modération. Débutants, amoureux du silence et d'espaces vierges, s'abstenir !

Massif : Mont Blanc

Carte : IGN "Massif du Mt Blanc - Mt Blanc Tré la Tête" - 1/25'000
ou Didier Richard "Mont Blanc - Beaufortin" - 1/50'000

Accès routier :

Rejoindre Chamonix par la N 205 ou l'A 40. Traverser la ville en suivant les flèches "Téléphérique du Brévent". Il est situé versant Sud-Est de la vallée. AVANT de monter, aller repérer l'atterrissage.

Accès pédestre :

Prendre le premier tronçon du téléphérique du Brévent. Renseignements au 50.53.13.18. Décollage quelques mètres au-dessus de l'arrivée.

Mavette : Inutile.

Décollage

* Cotation : D (en raison du terrain, mais plus encore de la présence des câbles du deuxième tronçon Planpraz / Le Brévent, situés sur l'axe de vol à 100 mètres du décollage et que l'on évite en passant dessous....)

	ACCES DEPUIS LES HOUCHEs	ACCES PAR LE BREVENT
<u>Décollage</u>		
* Cotation	PD/D	
* Orientation	Sud	
* Description	Situé de part et d'autre de la Pointe de la Paz (cotée 2312 m sur la carte). Pente raide obligeant à déployer la voile sur l'arête. Terrain caillouteux.	
<u>Vol</u>		
* Dénivelée	1300 m environ	
* Finesse	2 pour atterrissage vers les gravières de l'Arve 3,9 pour atterrissage au pied du Brévent	
<u>Atterrissage</u>		
* Cotation	D	D ou F
* Description	Situé entre Arve et auto-route, à 1,5 km en amont du barrage, vers les gravières de l'Arve. Piste privée de décollage d'avion de tourisme à utiliser après autorisation. Ou, terrain oval, entouré de lampadaires (anneau de vitesse) situé juste à côté.	
* Vent	Remonte la vallée d'Ouest. Peut être violent dès la mi-journée.	

Carte page 128

- * Orientation : Sud / Sud-Ouest
- * Description : Terrain assez vaste, peu pentu, débouchant sur un ressaut raide encombré de blocs et d'arbustes.

Vol

- * Dénivelée : presque 1000 m.
- * Finesse : 1,8 à 2

Atterrissage

- * Cotation : D ou F
- * Description : - Champ légèrement en pente, situé rive droite de l'Arve, 300 m environ au Nord-Est du départ du téléphérique du Brévent et à proximité d'un petit téléski. Approche à soigner. Cot : D.

CE TERRAIN EST INTERDIT EN HIVER (pistes de ski).

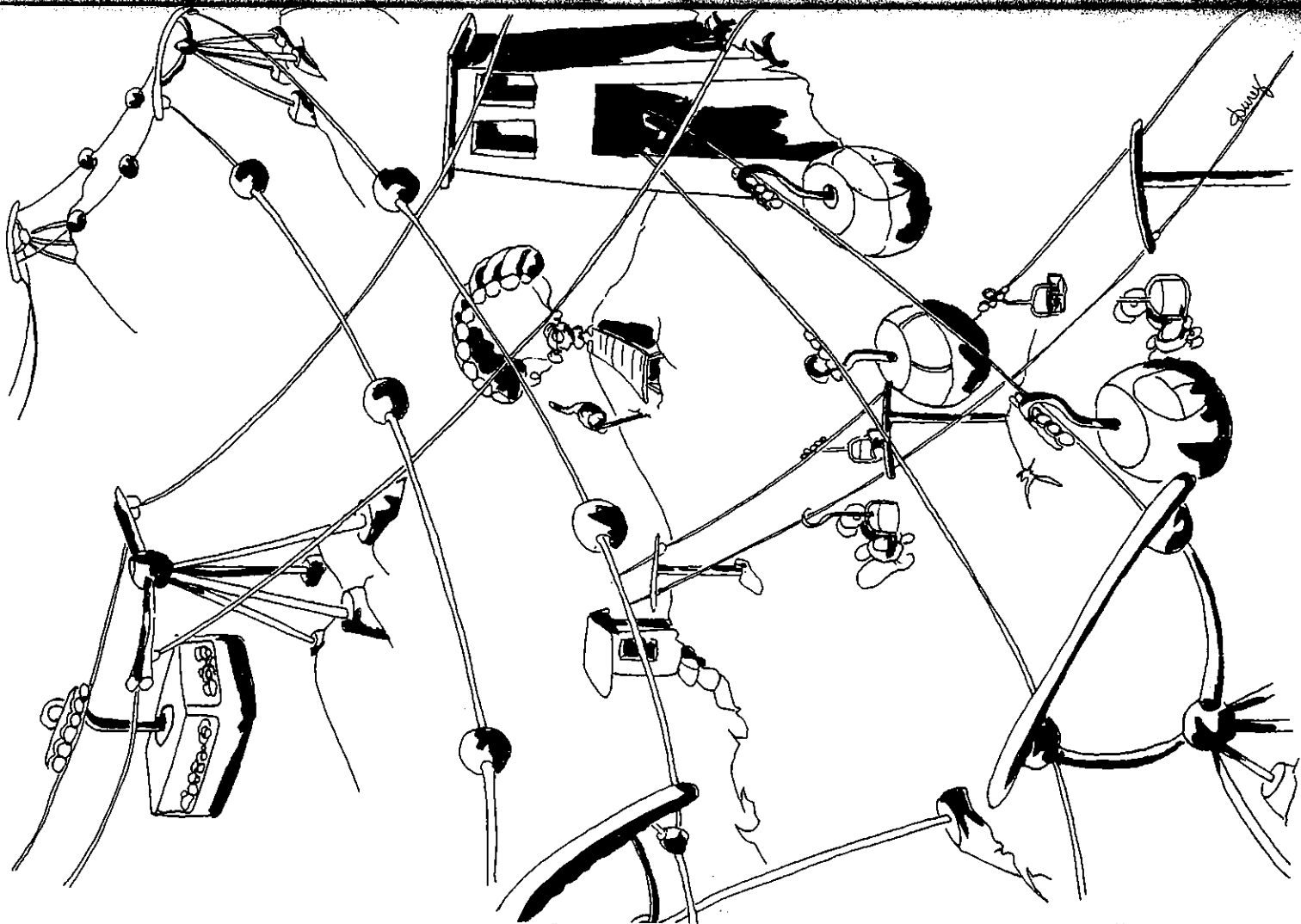
- ou bien, terrain situé dans le bois du Bouchet, au Nord-Est du centre sportif. Cot : F. Utilisable toute l'année.

ATTENTION ! Respectez la priorité, dans l'approche, aux deitas, même si cette obligation constitue une entorse aux règles de circulation aérienne.

- * Vent : Remonte la vallée d'Ouest, parfois très violent dès la mi-journée.

Remarques

- L'ensemble de ce versant de la vallée est situé "sous le vent" par vent du Nord... Prudence donc, car les brises de pentes, bien canalisées dans la combe du Brévent, cachent souvent de jolis pièges aérologiques....
- Ici plus qu'ailleurs, la foule et les effets de groupe créent une impression de fausse sécurité : n'ayez pas peur de garder votre indépendance de jugement même si vous passez pour un dégonflé... Il vaut mieux être au sol et avoir envie de voler que d'être en l'air et avoir envie d'être sur le plancher des vaches...
- Il est possible de décoller du Brévent (alt : 2526 m - Cot : PD - Orientation : Ouest) à ces seules conditions :
 - Le terrain doit être enneigé (utilisable donc l'hiver car l'été : pierrrier).
 - Conditions aérologiques très calmes : vent d'Ouest faible, air assez stable.



36. Grands Montets, 3.233 m.

C'est un site qui constitue une excellente introduction à la haute montagne et qui offre un vol dans un cadre majestueux : décollage au pied de la Verte et des Drus, survol de la Mer de glace face aux Grands Charmoz, avec, en prime, une approche très réduite. Néanmoins, le plaisir des yeux ne doit pas diminuer la concentration du pilote, du décollage à l'atterrissage.

Massif : Mont Blanc

Carte : IGN "Massif du Mt Blanc - Argentière/Jorasses" - 1/25'000
ou Didier Richard "Mont Blanc - Beaufortin" - 1/50'000

Accès routier : Rejoindre Chamonix. Poursuivre vers Argentière. Le téléphérique est situé 1 km à droite avant le village.

Téléphérique : Ouvert durant la saison d'hiver en général jusqu'à la mi mai et de la fin juin au début septembre.
Tél : 50 54 00 82.

Remarques

- Il est vivement conseillé de s'encorder pour accéder au décollage versant "Pas de Chèvre" (déco B) : durant l'accès nous sommes contraints de suivre des crevasses longitudinalement... Plusieurs accidents ont été, hélas, constatés.
- Dès la mi-juillet, la glace apparaît sous la zone d'envol de ce décollage. Les crampons peuvent s'avérer nécessaires.
- En raison de la raideur des pentes sous les terrains de décollage (45 degrés sur le Pas de Chèvre), on n'engagera pas une course d'envol si la voile n'est pas complètement gonflée et bien stabilisée sur la tête.
- L'interdiction de vol versant Mont Blanc de la vallée de Chamonix, en juillet / août, ne s'applique pas à ce site pour autant que l'on ne franchisse pas le milieu de la Mer de Glace. Il est de toute façon déconseillé de survoler cette zone très souvent turbulente.

	DECOLLAGE A	DECOLLAGE B
<u>Situation</u>	Sur un replat bien visible depuis l'Aiguille des Gds Montets, situé sous la rîmaye de la Pte Verte.	Situé à 200 m en contre-bas de l'arrivée du télécabine, versant Mer de Glace.
<u>Accès</u>	Du bas des escaliers, remonter en face une courte et raide pente (crampons utiles) donnant accès au replat. 100 m de dénivellée. 1/4 heure.	Du bas des escaliers, descendre vers l'Ouest sur 200 m. Décollage possible également un peu plus bas à droite, là où l'arête de Bochart se termine.
<u>Décollage</u>		
* Cotation	PD	PD
* Orientation	N à W	NW à W
* Terrain	Glaciaire, très peu crevassé. Pente faible puis idéale, très large.	Glaciaire, très crevassé dans la partie "accès au décollage". Pente faible exigeant une course assez longue.
<u>Vol</u>		
* Dénivelée	2100 m	2000 m
* Finesse	Très dépendante des conditions et de la voile:	
	- si l'on doit contourner l'Aiguille à Bochart : 3.	
	- si l'on peut franchir l'arête plus tôt : entre 2 et 2,5	
<u>Atterrissage</u>		
* Cotation	D	
* Description	Assez vaste champ situé entre le terrain de camping et la route de la Rosière, à 200 m de la gare de départ du téléphérique. Manche à air à demeure. Terrain bien visible depuis la cabine. Attention à la haie d'arbres (haute !) qui le limite au Nord, au téléski au Sud.	
* Vent	Remonte la vallée du Sud-Ouest. Peut être très violent l'après midi (approchant ou dépassant les 10 m / sec !)	

37. Aiguille Verte, 4.122 m.

"A la Verte, tu deviens alpiniste" dit le dicton. Il est vrai que rares sont les sommets des Alpes qui ne possèdent pas une voie facile pour les gravir. Il n'en est rien à la Verte. Les itinéraires possibles (couloir Whympfer, couloir Couturier, arête des Grands Montets...) les réservent à des alpinistes déjà expérimentés et entraînés.

6 juin 1982. Roger Fillion sort discrètement de son sac une "Finesse 4", une voile de parachutisme (de finesse 2,5 en réalité !), décolle de la calotte de la Verte et se pose 20 mn plus tard à ChamoniX. Chapeau !

Etant donné le caractère exceptionnel de l'ascension et d'un vol de la Verte et sachant que ceux qui tenteront l'aventure n'ont guère besoin de conseils, nous nous limiterons à quelques rappels sommaires :

++ L'ascension elle-même

Trois solutions sont envisageables :

1/ Par le couloir Whympfer :

De tous les couloirs qui dévalent de son sommet, c'est le moins raide et le plus parcouru. Ceci étant, son ascension et surtout sa descente à pied constituent une course sérieuse qui peut devenir dangereuse par mauvaises conditions.

- Inclinaison : 45 degrés en moyenne mais 55 dans les 100 derniers mètres.

- Orientation : Sud d'où la nécessité de le redescendre très tôt d'autant plus qu'il est bordé de pentes orientées à l'Est...

- Hauteur : 600 m

- Descente : Des anneaux, rive gauche du couloir, permettent de s'assurer durant les 200 premiers mètres toujours délicats.

2/ Par le couloir Couturier :

Grande course de neige dans une ambiance froide (versant Nord)

- Inclinaison : 51 degrés sur les 200 premiers mètres, 55 degrés sur les 300 suivants puis 45 degrés.

- Hauteur : 1000 m

- Descente : N'est pas envisageable par cet itinéraire !

3/ Par l'arête des Grands Montets :

Longue course mixte, sur une arête, qui demande un sens aiguisé de l'itinéraire et une bonne condition physique.

- Dénivelée : 900 m

- Accès facilité par le téléphérique des Grands Montets.

- Difficultés rocheuses réduites : pas de IV maximum.

- Descente par cet itinéraire possible s'il a été parcouru à la montée.

Aucun de ces itinéraires n'est très difficile mais chacun l'est suffisamment pour rendre le renoncement délicat et la solitude pesante.

++ Le décollage

- Difficulté : Le sommet de la calotte de la Verte, versant vallée de ChamoniX est peu raide et tout à fait propre à un décollage en parapente. Neige souvent durcie par le vent.

- Orientation : Nord à Nord-Ouest.

++ Le vol

- Dénivelée : 3200 m

- Finesse : 2,5 à 3 suivant l'itinéraire suivi pour rejoindre la vallée.

++ L'atterrissage

Quand il n'y aura plus que cela...

Carte page 128

38. Plan de l'Aiguille, 2.310 m.

Station intermédiaire du téléphérique de l'Aiguille du Midi, le Plan de l'Aiguille permet de survoler la vallée de Chamonix et parfois constitue le point de départ d'un vol de durée intéressante.

Massif : Mont Blanc

Carte : Didier Richard "Mont Blanc - Beaufortin" - 1/50'000 ou

IGN "Massif du Mont Blanc" No 231 ou 232 - 1/25'000

Accès routier : Rejoindre Chamonix par la N 205 ou l'autoroute Blanche (73 km de Genève). Laisser la voiture au parking du téléphérique de l'Aiguille du Midi (entrée de Chamonix à gauche).

Accès pédestre : Prendre le premier tronçon du téléphérique de l'Aiguille du Midi. Renseignements au 50.53.30.80. Sortir de la gare par la gauche puis descendre de 150 m sous les câbles. Plusieurs flammes indiquent le vent.

Navette voiture : Aucune (1 km à pied).

Décollage

* Cotation : D

* Orientation : Ouest à Sud-Ouest (vent dominant)

* Description : Situé en face de la langue terminale du glacier des Bossons. Terrain herbeux parsemé de gros blocs. Rupture de pente assez franche après quelques mètres de course. Présence d'un tremplin.

Vol

* Dénivelée : 1200 m

* Finesse : 2,5

Atterrissage

* Cotation : D

* Description : - Champ légèrement en pente, situé rive droite de l'Arve, 300 m environ au Nord-Est du départ du téléphérique du Brévent et à proximité d'un petit téléski. Approche à soigner. Cot : D

CE TERRAIN EST INTERDIT EN HIVER (pistes de ski).

- Ou bien, terrain situé dans le bois du Bouchet, au Nord-Est du centre sportif. Cot : F. Utilisable toute l'année.

ATTENTION ! Respectez la priorité, dans l'approche, aux deltas, même si cette obligation constitue une entorse aux règles de circulation aérienne.

* Vent : Remonte la vallée d'Ouest, parfois très violent dès la mi-journée.

Remarques

- Le terrain d'atterrissage utilisé fréquemment jusqu'en 89 (situé près du parking de l'Aiguille du Midi) est voué à supporter la Gendarmerie. C'est pour cette raison que nous ne le mentionnons pas.

- Un décollage Nord est possible à quelques centaines de mètres du décollage traditionnel, en direction du refuge du Plan de l'Aiguille. Délicat, cot : D.

- Les conditions aérologiques sont souvent turbulentes dans cette vallée encaissée : elles doivent inciter à la prudence mais elles autorisent des vols remarquables (ex : traversée de la vallée après un gain au-dessus du décollage. Cross en direction d'Argentière).

- VOL INTERDIT EN JUILLET-AOÛT PAR ARRETE MUNICIPAL.

Carte page 128

39. Aiguille du Midi, 3842 m.

Il est impossible de trouver, dans le Massif du Mt Blanc, un vol d'une telle ampleur d'un accès aussi facile : 2600 m de vol pour 10 mn de marche (et en descente de surcroît !) : c'est ce qu'offre le sommet le plus fréquenté des Alpes françaises, attirant, grâce à son téléphérique, des millions de touristes, de grimpeurs, d'alpinistes et de skieurs. Mais la facilité d'accès ne doit pas masquer les difficultés objectives du décollage et du vol. Ici plus qu'ailleurs l'erreur, la mauvaise appréciation des conditions aérologiques ne pardonnent pas.

Massif : Mont Blanc

Carte : Didier Richard "Mont Blanc - Beaufortin" - 1/50'000 ou IGN No 232 "Massif du Mont Blanc" - 1/25'000

Accès routier : Rejoindre Chamonix par la N 205 ou l'autoroute Blanche. Laisser la voiture sur le parking du téléphérique de l'Aiguille du Midi.

Accès pédestre : Prendre le téléphérique de l'Aiguille du Midi jusqu'au sommet (3850 m). Renseignements au 50.53.30.80. Descendre l'arête "Midi-Plan" (peut être délicate). Le décollage se situe, versant Nord, à quelques dizaines de mètres du point le plus bas de l'arête (3605 m).

Dénivelée - Durée : 200 m - 10 mn - 1/4 h.

Difficulté : Arête de neige très aérienne. Crampons et piolets souvent nécessaires.

Navette voiture : Inutile.

Décollage

* Cotation : D

* Orientation : Nord / Nord-Ouest

* Description : Courte pente de neige située sous une petite corniche et débouchant sur des pentes très raides, parsemées de barres de séracs.

Vol

* Dénivelée : 2540 m

* Finesse : 2,2

Atterrissage

* Cotation : D

* Description : Voir site No 38

* Vent : Remonte la vallée d'Ouest, parfois très violent dès la mi-journée.

Remarques

- On prendra garde de ne pas aller se promener vers les cables du téléphérique (situé à 800 m du point de décollage).

- Vol à proscrire par vent d'Ouest fort et bien sûr d'Est et de Sud.

- Par vent du Nord à Nord-Ouest, le versant Sud des Aiguilles Rouges est très malsain (sous le vent météo).

- On ne rappellera jamais assez que par sa configuration et les sommets qui l'encadrent, la vallée de Chamonix n'est pas le terrain idéal pour apprendre à voler ou pour tester du matériel neuf... Débutants s'abstenir !

- VOL INTERDIT EN JUILLET-AOUT PAR ARRETE MUNICIPAL. Ne vous amusez pas à faire les innocents.

Carte page 128

40. Grandes Jorasses, 4.208 m.

Théâtre de multiples drames et d'exploits sur son magnifique versant Nord, les Grandes Jorasses présentent un versant italien ensoleillé et beaucoup moins rebutant, de plus en plus souvent parcouru à skis, en mono et... en surf. Ceci dit, l'ascension des Grandes Jorasses versant Sud, par la voie normale, constitue une course longue, au cheminement un peu compliqué que l'on entreprendra sûr du temps et de sa condition physique. Le décollage, par contre, est sans difficulté. Quant au vol il souffre sans rougir de la comparaison avec les autres 4000 des Alpes.

Massif : Mont Blanc - Versant italien

Carte : IGN "Massif du Mt Blanc - Argentière/Jorasses" - 1/25'000
Carte italienne déconseillée pour son imprécision.

Accès routier : Tunnel du Mt Blanc. Dans la première épingle à droite à la sortie du tunnel, prendre à gauche direction Le Palud, Planpincieux (1560 m) où l'on laisse la voiture. Parking devant un hôtel à gauche. 20 km de Chamonix. Repérer le terrain d'atterrissage.

Accès pédestre :

1er jour : Montée au refuge Bocalatte (2804 m). Gardé en été.

Itinéraire : Prendre le sentier dans une forêt de mélèzes. Eviter une petite barre rocheuse en tirant à droite (ruisseau). Franchir un ressaut raide puis remonter la moraine. Le refuge est situé sur un promontoir rocheux. Sentier bien marqué. Nous avons décollé en 84 sous le refuge dans de courtes pentes d'herbes (exposé).

800 m - entre 2 et 3 h.

2ème jour : Gravir les pentes rocheuses du refuge puis prendre pied sur le glacier de Planpincieux (à gauche en montant). Le remonter en longeant les rochers de la Bouteille (à droite). Se diriger vers les rochers du Reposoir (ressauts raides et crevassés) que l'on gravit versant Est. Traverser à droite le couloir Whympet pour atteindre, par un petit couloir le pied de la Pointe Whympet (100 m d'escalade facile III). Quitter les rochers pour rejoindre le replat du glacier à droite.

Deux itinéraires sont alors envisageables :

- Gravir le raide couloir qui donne directement accès au sommet en passant à gauche de la grosse barre de séracs (sûr mais parcours parfois impraticable).

- ou, cheminement plus classique, traverser en ascendance à droite sous la barre de séracs (exposé) en direction d'une épaule sur l'arête Sud que l'on remonte jusqu'au sommet (parcours mixte facile).

1400 m - entre 5 et 7h. Il faut être au sommet très tôt (vers 9 h au plus tard) parce qu'une descente à pied (compter 3 h jusqu'au refuge) est toujours à envisager....

	PLANPINCIEUX	ENTREVES
<u>Décollage</u>		
* Cotation	PD	
* Orientation	SW	
* Description	Très vastes pentes entre la Pointe Walker et la Pointe Whympet, d'inclinaison et de longueur idéales, peu crevassées.	
<u>Vol</u>		
* Dénivellée	Entre 2640 m et 3100 m	
* Finesse	Entre 1,6 (si atterrissage vers la voiture) et 2.4 si atterrissage à Entrevès.	
<u>Atterrissage</u>		
* Cotation	D	D
* Description	A proximité de la voiture vers le terrain de camping. Nombreuses possibilités.	Au Sud-Ouest du village d'Entrevès, entre les lacets de la route. Champs légèrement en pente vers le Sud.
* Vent	Remonte la vallée du Sud-Ouest.	Confluence de 3 vallées. Prudence ! Pas de vent dominant.

Carte page 128

41. Col du Géant, 3.365 m.

Comme sa jumelle l'Aiguille du Midi, la Pointe Heibronner est accessible par téléphérique. Du col du Géant qu'elle domine, un vol facile est possible sur Entrèves. Les réfractaires à la marche, comme les autres, apprécieront le cadre dans lequel il se réalise.

Massif : Mont Blanc

Carte : Didier Richard "Mt Blanc - Beaufortin" - 1/50'000
ou IGN Massif du Mt Blanc No 232 - 1/25'000

Accès : A la sortie du tunnel du Mt Blanc, prendre à gauche dans le premier lacet à droite. Laisser la voiture à La Palud et prendre le téléphérique jusqu'à l'hôtel Torino (3371 m)

Décollage

* Cotation : PD

* Orientation : Sud-Est

* Description : Situé juste sous le Col du Géant, dans de belles pentes, à 200 m de Torino.

Vol

* Dénivelée : 2050 m

* Finesse : 2

Atterrissage

* Cotation : 0

* Description : - Soit dans le Val Ferret, dans des champs à 1 km au N.E de La Palud.

- Soit au Sud d'Entrèves, le long de la route dans des champs légèrement en pente et encombrés de quelques lignes électriques.

* Vent : Capricieux, carrefour de vallées.

Carte page 128

42. Mont-Blanc du Tacul, 4.248 m.

Un beau dimanche de septembre, il n'est pas rare de voir décoller plus de dix personnes de ce petit frère du Mont Blanc. Il est vrai que par la brièveté et la facilité de son ascension, le Tacul attire des cohortes d'alpinistes. Et survoler l'immense chute de glace du glacier des Bossons procure des sensations exceptionnelles. Mais cette facilité d'accès et cette fréquentation importante ne doivent pas faire oublier les dangers et les risques du vol en haute montagne.

Massif : Mont Blanc

Carte : Didier Richard "Mont Blanc - Beaufortin" - 1/50'000 ou
IGN No 232 "Massif du Mont Blanc" - 1/25'000

Accès routier : Rejoindre Chamonix par la N 205 ou l'autoroute Blanche. Laisser la voiture sur le parking du téléphérique de l'Aiguille du Midi.

Accès pédestre

Prendre le téléphérique de l'Aiguille du Midi jusqu'au sommet (3850 m). Renseignements au 50.53.30.80. Descendre l'arête "Midi-Plan" (peut être délicate) puis tourner à droite et traverser le plateau du Col du Midi. Graver la grande pente qui le domine pour atteindre l'épave du Tacul. Revenir à gauche pour atteindre les rochers du sommet.

Dénivelée - Durée : 320 m à la descente puis 720 m à la montée

1 h 30 / 2 h 30

Difficulté

Exclusivement glaciaire. Pentas de neige assez raides, très avalanches si la neige n'est pas stabilisée. Corde, piolet, crampons indispensables.

Navette voiture : Inutile (1 km à pied).

Carte page 128

Décollage

- * Cotation : PD à TE suivant l'endroit
- * Orientation : Nord à Ouest. Nord-Ouest idéal.
- * Description : Il peut se faire, suivant la vitesse et l'orientation du vent :
 - soit à proximité du sommet vers 4200 m : pente faible, très longue, débouchant sur l'itinéraire de montée. Attention ! Quelques crevasses horizontales difficiles à déceler. Cot : PD.
 - soit sur l'épaule du Tacul vers 4060 m, face au Col du Midi. Pente plus raide et plus courte. Cot : D.
 - soit sur l'épaule du Tacul, face au Mont Maudit. Pente douce puis très raide. Décollage qui exige de contourner l'Aiguille de Saussure. Déconseillé par vent d'Ouest fort. A proscrire par vent du Sud ou Sud-Ouest. Cot : TE.

Vol

- * Dénivelée : 3100 m environ.
- * Finesse : 2,6. Atterrissage de secours aux Pélerins, finesse 2.

Atterrissage

- Voir site No 38.
- * Vent : Remonte la vallée d'Ouest, parfois très vioient dès la mi-journée.

Remarque

VOL INTERDIT EN JUILLET-AOUT PAR ARRETE MUNICIPAL.

Carte page 128



43. Mont-Blanc, 4.810 m.

Inutile de présenter le Mont Blanc ! Qui n'a pas rêvé un jour de gravir le toit de l'Europe occidentale ? Si son ascension ne présente aucune difficulté technique - une bonne habitude à la marche avec des crampons suffit - elle ne peut être envisagée qu'avec une certaine accoutumance à l'altitude pour qu'elle ne se transforme pas en calvaire.

Sans problème par beau temps, elle peut être très pénible par grand vent et dangereuse par brouillard ou tempête.

Redescendre du Mont Blanc par la voie des airs apporte un plaisir rare dans tous les sens du terme : les conditions aérologiques à cette altitude ne permettent de voler que quelques dizaines de jours dans l'année seulement. Mais lorsqu'il est possible, le vol laissera des traces indélébiles dans la mémoire des plus biaisés.

Massif : Mont Blanc

Carte : Didier Richard "Mont Blanc - Beaufortin" - 1/50'000
ou IGN N° 232 "Massif du Mont Blanc" - 1/25'000

Accès routier : Rejoindre Chamonix par la N 205 ou l'autoroute Blanche.
Laisser la voiture sur le parking de l'Aiguille du Midi (entrée de Chamonix à gauche).

Accès pédestre : Suivre l'itinéraire de montée au Mont Blanc du Tacul jusqu'à l'épauite. Redescendre au Col Maudit (4035 m) puis, par une traversée ascendante à droite, atteindre le Col du Mont Maudit (4345 m) à droite du sommet. Traverser à flanc en direction du Col de la Brenva (4303 m), gravir le mur de la Côte par la gauche et atteindre le sommet sans difficulté.

Dénivelée : 400 m environ à la descente et 1400 m environ à la montée (entre 3500 et 4800 m).

Durée : Entre 4 et 8 h selon les conditions de neige et la condition physique.

Difficulté : Pas de difficultés techniques particulières mais nécessité d'une grande habitude à la marche en altitude avec des crampons. Passages parfois délicats au Tacul (crevasses très ouvertes en fin de saison) et au Mont Maudit (pente de neige ou de glace raide, souvent équipée d'une corde fixe). Piolet, crampons et cordes indispensables.

Navette voiture : Inutile

Remarques

- 1/ Ici plus qu'ailleurs, on ne s'engagera qu'avec des prévisions météo suffisamment sûres.
 - 2/ Tout au long de la montée, on restera attentif à l'évolution éventuelle des conditions aérologiques pour décider assez tôt d'un retour dans la vallée.
 - 3/ Il existe deux autres itinéraires classiques d'ascension que nous déconseillons volontairement, bien qu'ils permettent d'étaier l'effort de montée sur deux jours.
 - par le refuge du Gouter : itinéraire dangereux parce que souvent surfréquenté (accidents fréquents dans le couloir du Gouter), qui oblige à une navette voiture (Chamonix - St Gervais) et à subir l'inconfort d'une nuit à 3800 m dans un refuge souvent bondé (réservation obligatoire).
 - par le refuge des Grands Mulets parce que ce choix impose 1800 m de dénivelée à la montée le 2ème jour après une nuit souvent agitée...
- D'autre part, partir de l'Aiguille du Midi permet de partir "plus léger", de renoncer à tout moment sans subir l'inconfort d'un bivouac improvisé et de décoller du Mt Blanc du Tacul si la fatigue se fait sentir ou si le vent semble déjà trop fort.
- Enfin, boire une bonne bière sur la terrasse d'un bar en contemplant le sommet gravi dans la journée (grâce à un téléphérique...) et duquel on est redescendu en quelques minutes... sera d'autant plus apprécié.
- 4/ VOL INTERDIT (versant Chamonix) EN JUILLET - AOUT PAR ARRETE MUNICIPAL.

Décollage

* Cotation : PD à D

* Orientation : De Nord-Ouest à Est et Sud-Ouest. Nord-Ouest idéal.

* Description : - Situé à quelques mètres du sommet face à Chamonix : replat puis pente convexe idéale. Décollage "classique" par vent du Nord-Est à Nord-Ouest.

- ou à 50 m du sommet versant "glacier de la Brenva".
Pente soutenue mais régulière et sans obstacle. A utiliser par vent d'Est (très rare).

- ou au sommet même, versant "glacier du Mont Blanc".
Replat suivi d'une pente très raide (cotation D).

Voï

- * Dénivelée : - 3750 m pour un voï sur Chamonix.
- Entre 2800 et 3500 m pour un voï sur l'Italie.
- * Finesse : - 2,7 pour le voï sur Chamonix (2,3 si l'atterrissage se fait aux Pélerinés).
- 1,5 pour le voï sur Entrèves.
- 2,5 pour le voï sur le Val Veny.

Atterrissage

Suivant l'orientation du décollage, les conditions et les performances de la voïte, il se fera :

- A Chamonix : atterrissage classique du Plan de l'Aiguille, de Planpraz ou du Mt Blanc du Tacul. Cotation D.
- A Entrèves : champs situés sous la sortie du tunnel, versant italien. Cotation D.
- Dans le Val Veny, vers le lac de Miage (cotation F) ou plus bas dans la vallée (cotation F à D).

Mais avec de bonnes conditions on peut raisonnablement imaginer un atterrissage à St Gervais, à Sallanches ou plus loin encore....

Carte page 128

44. Petit Mont-Blanc, 3.424 m.

Caché sur le versant italien de son grand frère, le petit Mont Blanc est un sommet peu fréquenté bien que digne d'intérêt : ascension facile et agréable, décollage aisé, voï splendide et atterrissage sans difficulté. Voilà une bonne occasion de passer le tunnel du Mont Blanc et de faire quelques provisions d'alcool....

Massif : Mont Blanc versant Italien

Carte : IGN "Massif du Mt Blanc - Mt Blanc Tré la Tête" - 1/25'000

Accès routier :

A la sortie du tunnel du Mt Blanc, après le 2ème lacet (lacet à gauche), prendre à gauche la petite route du Val Veny. S'arrêter vers le lac de Miage (12 km du tunnel - Buvette).
ATTENTION ! La route n'est déneigée parfois que fort tard en saison, en général fin mai.
Repérer le bivouac Giovane Montagna avant d'arriver. Il est situé sur l'arête Sud-Est du Petit Mt Blanc, dominant le lac de Miage.

Accès pédestre :

Suivre le sentier qui mène au refuge (3047 m). Il démarre au pied du Mt Suc au bord de la moraine du glacier de Miage (point coté 1958 m sur la carte). Une traversée ascendante à gauche donne accès à une combe à l'Ouest du Mt Suc. La suivre jusqu'au refuge. On peut y coucher (quelques places). Du bivouac, l'itinéraire est évident : on remonte le dôme de neige jusqu'au sommet.

Dénivelée - Durée : 1470 m au total - entre 3 h 30 et 5 h.

Navette voiture : Inutile

Décollage

* Cotation : PD à D

* Orientation : Est sur le glacier de Miage (D)

Sud sur le Val Veny (PD)

Sud-Ouest sur le glacier du Petit Mont Blanc (PD)

* Description : Sur le dôme de neige, juste sous le sommet. Belles pentes, sans obstacle.

Vol

- * Dénivelée : 1450 m
- * Finesse : 2

Atterrissage

- * Cotation : D
- * Description : - Très vaste, dans les marécages du lac de Combal. Plages caillouteuses.
- ou dans l'herbe au Sud de la route.
- * Vent : Capricieux.

Remarque

Attention de ne pas survoler le glacier de Miage à faible hauteur (fort vent descendant).

45. Dôme du Gôûter, 4.304 m.

C'est un des sommets du Massif du Mont Blanc facile d'accès et cependant peu fréquenté. Situation paradoxale qui s'explique fort bien : situé en bordure de deux itinéraires classiques du Mont Blanc (par l'Aiguille du Gôûter et par le refuge des Grands Mulets), rares sont ceux qui prennent la peine de parcourir les quelques dizaines de mètres qui les séparent de cette vaste taupinière neigeuse.

Ceci étant, on pourra voler du Dôme du Gôûter parce que c'était l'objectif affiché ou - cas plus fréquent - parce qu'il s'agit d'une situation de repli lorsqu'un décollage du sommet du Mont Blanc est impossible à cause de la force du vent, ou lorsque le décollage versant Ouest du Gôûter paraît trop exposé. On ne regrettera cependant pas d'avoir fait cette tentative, tant le paysage survolé est grandiose et le décollage facile.

Massif : Mont Blanc

Carte : IGN No 232 "Massif du Mt Blanc - Mt Blanc Tré la Tête"
1/25'000

Accès routier : Voir Site No 46

Accès pédestre :

Voir site No 46

Du refuge du Gôûter, suivre à droite l'arête sur 500 m puis remonter les belles pentes dominant le refuge en se tenant plutôt à droite. Lorsque la pente faiblit, abandonner la trace du Mt Blanc et tirer légèrement à gauche pour atteindre le large sommet du Dôme en quelques minutes.

Dénivelée - Durée : 500 m du refuge du Gôûter - 1 h / 1 h 30

Navette voiture : Voir site No 46

Décollage

- * Cotation : PD à D suivant le lieu
- * Orientation : Ouest à Est. Nord-Ouest idéal. Sud très dangereux.
- * Description : Nombreuses possibilités entre le sommet même (4304 m) et le point coté 4258 m sur la carte. Pentas de neige raides versant Ouest et Nord, très douces versant Est.

Vois et atterrissages

- Le vol "classique" se fait sur la vallée de Chamonix avec atterrissage à Chamonix (voir sites No 34 ou 35), ou entre Sallanches et le Fayet (voir site No 46).
- Vol possible, par conditions extrêmement calmes, sur le glacier de Bionnassay, en passant donc entre l'Aiguille du Gouter et l'Aiguille de Bionnassay. Interdit par vent d'Est et Nord. Atterrissage : voir sites No 47 et 49.

Carte page 128

46. Aiguille du Gouter, 3.817 m.

L'Aiguille du Gouter porte bien mal son nom : elle ne constitue pas vraiment une Aiguille mais plutôt une épaule et ne doit sa célébrité qu'à sa situation - sur "l'autoroute" du Mt Blanc, ouverte en été seulement -, au refuge du même nom (dont la réputation de refuge bondé n'est plus à faire) et à son fameux "grand couloir" qui lui donne accès, théâtre chaque été de dizaines d'accidents plus ou moins stupides. Cette mauvaise réputation a terni l'image d'un belvédère incomparable et qui constitue un tremplin difficile mais attirant pour les oiseaux de quelques minutes ou de quelques heures que nous sommes.

Massif : Mont Blanc

Carte : IGN No 232 "Massif du Mt Blanc - Mt Blanc Tré la Tête"
1/25'000

Accès routier : Autoroute Blanche ou N 205 jusqu'au Fayet. Le tramway du Mt Blanc peut se prendre au Fayet ou à St Gervais (gare à l'entrée du village à gauche). Le quitter au terminus (Nid d'Aigle) 2372 m. Ouvert de fin juin à fin sept.

Accès pédestre :

Du nid d'Aigle, un bon sentier mène au refuge de Tête Rousse (3187 m). De Tête Rousse effectuer un grand lacet vers la gauche pour venir traverser le fameux "couloir". Attention aux chutes de pierres dès la mi-journée, souvent provoquées par des alpinistes qui montent ou qui descendent. Une arête rocheuse très facile conduit ensuite au sommet où se trouve le refuge.
Matériel : casque, crampons, piolet nécessaires. Corde utile.

Dénivelée - Durée : 1420 m entre Nid d'Aigle et Gouter. (830 m jusqu'à Tête Rousse puis 600 m ensuite). 3 à 6 h au total.

Navette voiture : Inutile car le lieu d'atterrissage est trop dépendant des conditions aérologiques et le STOP est très facile dans cette région.

Remarques : On peut aller à l'Aiguille du Gouter de trois manières :

- En un jour depuis St Gervais en prenant le premier TMB tôt le matin.
- En couchant à Tête Rousse, ce qui coupe bien l'ascension et permet de gravir le couloir du Gouter tôt le matin ce qui est infiniment plus sûr qu'en milieu d'après midi. Refuge gardé de la mi-juin à la mi-septembre. 47 places. Réservations recommandées au 50 58 24 97.

- En couchant au refuge du Gôûter, ce qui permettra d'assister à un coucher et un lever de soleil peu ordinaire tout en étant sur place le lendemain.

Inconvénient : nuit souvent inconfortable (bruit, surfréquentation, altitude déjà élevée) et risques objectifs de chutes de pierre si la montée se fait en fin de journée.

Refuge gardé de la fin juin à fin septembre. 76 places "officielles". Réservation obligatoire (sous peine de passer la nuit dehors) au 50 54 40 93.

- VOL INTERDIT EN JUILLET-AOUT PAR ARRETE MUNICIPAL.

Deux décollages sont possibles : soit versant Est (conseillé), soit versant Ouest (très exposé, déconseillé). Les deux sont situés à quelques mètres du refuge.

	EST	QUEST
<u>Décollage</u>		
* Cotation	D	TE
* Orientation	Est	Ouest
* Description	Versant glacier de Taconnaz. Pente de neige courte et peu raide, mais assez large, débouchant sur un ressaut très raide de 150 m.	Versant "Grand couloir" (6/10 m). Très courte pente de neige immédiatement au Nord du refuge, débouchant sur les rochers du versant Ouest. Déconseillé.
<u>Vol</u>		
* Dénivelée	Entre 2800 m (si atterrissage à Chamonix) et 3300 m (si atterrissage entre le Fayet et Sallanches).	
* Finesse	Entre 1,9 (atterrissage dans les gravières du Pont des Houches) et... 4,8 (atterrissage vers le lac de Sallanches). 3,7 sont nécessaires pour passer le Prarion et donc pour aller sur le Fayet. 3,2 pour aller à Chamonix (on profite alors du vent de vallée favorable).	
<u>Atterrissage</u>	Plusieurs possibilités : Chamonix : atterrissage "classique", voir site No 38. Les Houches : voir site No 34. Entre le Fayet et Sallanches : multiples atterrissages possibles. L'idéal est d'utiliser le terrain "officiel" du Fayet (voir site No 31).	

47. Dômes de Miage, 3.670 m. Aiguille de la Bérangère, 3.425 m.

Malgré une altitude modeste pour un sommet du Massif du Mont Blanc, les Miages présentent un versant Nord-Ouest imposant qui domine de 2500 m la vallée des Contamines.

Dans la mesure où aucune remontée mécanique n'en facilite l'accès, ils restent peu fréquentés et exigent d'avoir un jour et demi devant soi afin de couper l'effort. Mais quelle récompense pour ceux qui auront le plaisir de décoller sur une des bosses neigeuses des Dômes ou sous l'Aiguille de la Bérangère !

Massif :

Mont Blanc

Carte :

IGN No 232 "Mont Blanc - Tré la Tête" - 1/25'000 ou Didier Richard "Mont Blanc - Beaufortin" - 1/50'000

Accès routier :

Quitter l'autoroute Blanche ou la N.205 à St Gervais pour rejoindre les Contamines (10 km de St Gervais). Laisser la voiture à la sortie du village à gauche (Le Cugnon, 1150 m).

Accès pédestre :

Il dépendra de votre objectif, de l'époque et de votre condition physique.

ière solution : - 1er jour :

Monter au Chalet Hôtel de Tré la Tête (1970 m). De là, un sentier monte vers l'Est puis redescend sur le glacier (45 mn). Le remonter rive gauche. Passer une zone crevasse. Peu après le grand virage à gauche, vers 2400 m, un sentier démarre à gauche et conduit au refuge des Conscrits (2730 m. gardé de fin juin à mi-septembre. 36 places).

1600 m au total sur un parcours très varié.
Entre 4 et 6 heures.

- 2ème jour :

Des Conscrits, on atteint facilement l'Aiguille de la Bérangère, en contournant l'Aiguille des Conscrits par la gauche et en remontant le petit glacier de la Bérangère au sommet duquel se situe le décollage proposé.

Si on le souhaite, on peut continuer et atteindre les Dômes de Miage par le Col de la Bérangère (3348 m) et la jolie arête neigeuse qui conduit au sommet.

700 m des Conscrits à la Bérangère (1 h 30 à 2 h) puis 300 m environ entre le Col et le sommet des Miages (1 h à 1 h 30).

Avantages de cette solution :

- Deuxième journée "raccourcie".
 - Possibilités de décoller immédiatement de la Bérangère.
 - Parcours varié et agréable.
- Inconvénient : Refuge peu confortable.

2ème solution : - 1er jour :

Monter et coucher au Chalet-Hôtel de Tré la Tête.
800 m - 1 h 30 à 2 h 30.

- 2ème jour :

Suivre le même itinéraire que celui décrit plus haut.
1500 m jusqu'à la Bérangère (4 à 6 h) puis 300 m environ
entre le Col et le sommet des Dômes (1 h à 1 h 30).

Ou alors, ne pas quitter le glacier des Miages pour aller
aux Conscrits et le remonter d'abord rive droite puis en
son centre (pente faible). Vers 3300 m, bifurquer à gauche
et remonter la pente facile et peu crevassée qui aboutit
au Col des Dômes (3564 m). En suivant l'arête peu aérienne
par la gauche, on atteint sans difficulté la pointe 3633 m
puis la pointe 3670 m et, en redescendant, le Col de la
Bérangère (3348 m). 1700 m du refuge au sommet (entre 5 et
7 h).

Avantages de cette solution :

- Nuit plus confortable.
- On peut partir des Contamines très tard le 1er jour.

Inconvénients:

- Longue deuxième journée.
- Parcours glaciaire monotone sur le glacier des Miages.

Navette voiture : 5 km. STOP facile.

Décollage

- * Cotation : De PD à D suivant l'endroit.
- * Orientation : Ouest à Nord-Ouest pour les Miages.
Sud pour la Bérangère.
- * Description : De multiples décollages sont possibles :
- Au Col des Dômes (cot D).

- Sur la pointe 3670 m (pente faible débouchant sur une
énorme barre de sérac - cot D).
- Au Col de la Bérangère (pente faible - cot PD à D).
- Sous les rochers de l'Aiguille de la Bérangère (cot PD),
versant Sud : vaste pente d'inclinaison idéale. Nécessi-
té alors d'effectuer un lent virage à droite.

Vol

- * Dénivelée : Entre 2400 et 2600 m
- * Finesse : - 2,5 pour un atterrissage entre la Gruvaz et la Villette.
- * Vent : - 2 pour un atterrissage aux Contamines.
Remonte la vallée du Nord.

Atterrissage

- * Cotation : D
- * Description : - Grands champs entre la Gruvaz et la Villette.
- ou vers le cimetière (sic!) des Contamines, au Nord du
village : immenses champs légèrement en pente vers le
Nord-Ouest.

48. Mont Tondu, 3.196 m.

Grâce à un accès facile par le versant Ouest, on n'a besoin d'aucun matériel glaciaire pour gravir ce sommet qui domine, au Sud, le bassin de Tré la Tête. Le panorama qu'il permet de découvrir donne cependant l'impression d'être au coeur de la haute montagne.

Massif : Mont Blanc

Carte : Didier Richard "Mont Blanc - Beaufortin" - 1/50'000
ou IGN "Mont Blanc - Tré la Tête" - 1/25'000

Accès routier : Du Fayet, prendre à droite. Poursuivre jusqu'aux Contamines. Remonter la vallée jusqu'à Notre Dame de la Gorge (terminus -1210 m).

Accès pédestre : Prendre le bon sentier du Col du Bonhomme (GR 5 et T.M.B). Au-dessus du chalet hôtel de Balme, sur un replat, prendre à gauche en direction du lac Jovet. Du lac, suivre le sentier, plus ou moins bien marqué, qui mène, par la droite d'un éperon, à la pyramide Chaplan (3035 m, au Nord du Mont Tondu). Les crampons peuvent être utiles d'ici au sommet. Le décollage est situé entre cette pyramide et le Pain de Sucre du Tondu.

Dénivelée - Durée : 1800 à 2000 m suivant que l'on va ou non au sommet.

Entre 4 et 6 heures.

Navette voiture : Inutile

	VOL SUR CONTAMINES	VOL SUR ND DE LA GORGE
<u>Décollage</u>		
* Cotation	PD / D	
* Orientation	Ouest / Nord-Ouest	
* Description	Pente de neige d'environ 100 mètres, douce, puis cassure nette au-dessus de la combe du Nant Blanc.	
<u>Vol</u>		
* Dénivelée	1900 m	1800 m
* Finesse	3	2,2
<u>Atterrissage</u>		
* Cotation	D	F
* Description	A la sortie Sud des Contamines, sur le parking du départ au refuge de Tré la Tête. Dans l'approche, attention au câble du monte charge du refuge. Large champ derrière la Chapelle.	
* Vent	Remonte la vallée du Nord.	

49. Mont Vorassay, 2.299 m.

Le Mont Vorassay fait partie de ces petits coins méconnus et "réservés" aux pilotes locaux, à l'ombre des sommets prestigieux du Massif du Mont Blanc et qui méritent cependant le détour. Sans danger aérologique particulier, il permet de faire des vols "pépères" et de très longue durée dans un cadre qui enchante les plus blasés.

Massif : Mont Blanc

Carte : IGN "Massif du Mt Blanc - Mt Blanc Tré la Tête" - 1/25'000 ou Didier Richard "Mt Blanc - Beaufortin" - 1/50'000

Accès routier : Au Fayet, sur la N 205 ou l'Autoroute Blanche prendre au Sud pour monter à St Gervais. Continuer sur les Contamines sur 9 km et prendre à gauche sur la Gruvaz. Terminus. Parking (1120 m).

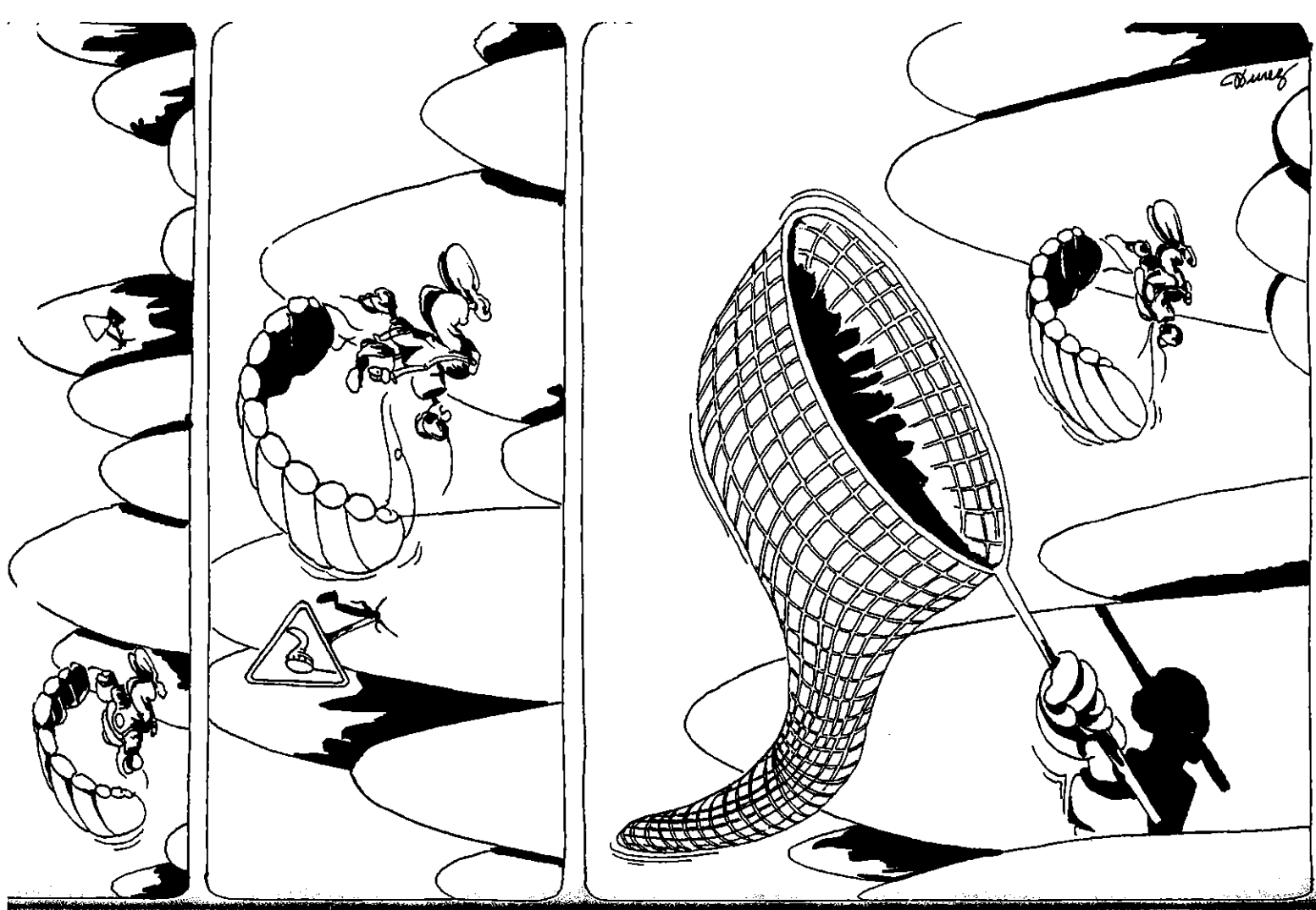
Accès pédestre : Traverser le torrent rive gauche. Un sentier conduit facilement aux Chalets de Miage (1559 m) en restant toujours rive gauche du torrent. Repérer un éventuel terrain d'atterrissage (contacter Mr Gervais Vernet, alpagiste) en amont des chalets, puis traverser les torrents du glacier de Miage. Un bon sentier conduit au Col du Tricot. Le quitter pour atteindre, à gauche, le sommet par des pentes herbeuses faciles.

Deux autres possibilités :

- Laisser la voiture à Champel (atteint depuis Bionnay) puis rejoindre le Col du Tricot par le GR5 et le versant Nord.
- Laisser la voiture à Bionnassay (atteint depuis Bionnay) et atteindre le Col du Tricot par le Pont des Places et le versant Nord du col. Retour à la voiture plus difficile.

Dénivelée - Durée : 1200 m depuis le Gruvaz - 2 h 30 / 4 h 30
1100 m depuis Champel - 2 h 30 / 4 h
1000 m depuis Bionnassay - 2 h / 3 h 30

Navette voiture : Inutile si départ à la Gruvaz ou à Champel.
6 km si départ à Bionnassay.



Décollage

- * Cotation : F
- * Orientation : Sud-Ouest à Sud
- * Description : Pentas herbeuses très vastes, assez raides mais bien "entretenués" par des moutons.

Vol

- * Dénivelée : 1250 m
- * Finesse : 2,1

Atterrissage

- * Cotation : D
- * Description : Entre la Gruvaz et la Villette, nombreux champs assez dégagés. Autorisation à demander à Mr Fivel-Desmoret à la Gruvaz.
- * Vent : Remonte la vallée du Nord.

Remarques

- Attention au cable aérien (monte-charge) au dessus de la Villette.
- Ne pas survoler les gorges de la Gruvaz à faible hauteur : un fort courant d'air froid descendant des glaciers de Miage y règne en quasi-permanence.
- Décollage versant Nord du Vorassay trop exposé pour être conseillé.
- Attention aux effets de foehn sur ce versant du massif particulièrement exposé.
- Recommandation importante : Toute la zone de Miage est le fief bien défendu des chasseurs de St Gervais. Pour éviter tout incident, s'abstenir de voler juste avant et pendant l'ouverture de la chasse aux chamois (mi-septembre). Les Chamois sont effrayés par les parapentistes et vont se réfugier versant Nord du Vorassay (réserve !).

50. Mont Joly, 2.625 m.

Le Mont Joly sépare les Contamines à l'Est, de Mégève à l'Ouest et doit sans doute son nom au fait qu'il constitue un magnifique belvédère sur la partie Sud-Ouest du Massif du Mont Blanc. Les remontées mécaniques qui l'ont partiellement conquis sont suffisamment discrètes pour ne pas gâcher le plaisir des yeux et du vol.

Massif : Beaufortin

Carte : Didier Richard "Mt Blanc - Beaufortin" - 1/50'000

Accès routier : Les Contamines (12 km au Sud du Fayet par la D 902). A la sortie du village, prendre à droite pour le Baptieu - Colombaz. On peut monter en 4 X 4 jusqu'à Colombaz (pas de parking).

Accès pédestre : De Colombaz, un bon sentier (Nord-Ouest) serpente à travers de belles pentes d'herbe jusqu'à 2200 m. Pour atteindre le sommet, il faut remonter la combe entre Mt Joly et Pointe de la Combaz et suivre la crête à droite. Mais l'idéal est de décoller dans ces immenses pentes herbeuses entre 2200 m et l'arête, orientées globalement à l'Est / Sud-Est. Décollage, du sommet même, exposé et dangereux pour les voiles (roches plates et coupantes).

Dénivelée - Durée : 1250 m depuis Baptieu jusqu'au sommet - 2 h 30 / 4 h
1000 m depuis Colombaz - 2 h / 3 h.
On raccourcit la montée d'une heure environ si on ne va pas au sommet.

Navette voiture : Inutile si on l'a laissée à Baptieu. 3 km de chemin à Jeep sinon.

51. Le Prarion, 1.987 m.

Sommet assez insignifiant tellement il est dominé par l'ensemble du Massif du Mont Blanc, quand on le regarde de la vallée. Il constitue néanmoins un formidable belvédère, très facilement accessible grâce au T.M.B. Domage que le vol vers la vallée se fasse dos à de si beaux paysages. Profitez de votre journée avant de vous envoler !

Massif : Mont Blanc

Carte : Didier Richard "Mont Blanc - Beaufortin" - 1/50'000

Accès routier : Du Fayet, monter à St Gervais et prendre le T.M.B. du Nid d'Aigle jusqu'au Col de Voza (1653 m).

Accès pédestre : Du Col, monter vers l'hôtel du Prarion au Nord-Ouest puis suivre facilement la crête vers le Nord, jusqu'au sommet.

Dénivelée - Durée : 300 m - 1 heure

Navette voiture : 5 km. STOP très facile.

Décollage

* Cotation : PD à D

* Orientation : Ouest à Nord

* Description : Pentes herbeuses peu raides, assez encombrées de rhododendrons et autres plantes.

Vol

* Dénivelée : 1400 m

* Finesse : 3

Atterrissage : Terrain de delta de Marlioz. Voir sites No 30, 31 ou 32.

	SOMMET	PENTES INFERIEURES
<u>Décollage</u>		
* Cotation	D	F
* Orientation	NE	E-SE
* Description	Pentes raides encombrées de roches plates, coupantes, à proximité du sommet.	Choix infini de buttes herbeuses idéales.
<u>Vol</u>		
* Dénivelée	Entre 1000 et 1200 m	
* Finesse	Entre 2 et 3	
<u>Atterrissage</u>		
* Cotation	D	
* Description	Pas de terrain "officiel". Renseignements à obtenir auprès du club "Les Coblettes", à l'Office du Tourisme des Contamines.	
* Vent	Remonte la vallée du Nord.	

Remarques

- Ne pas voler, versant W, sur Megève : la présence de l'altiport de Megève à 3 km, très fréquenté, hiver comme été, et qui constitue aussi la base d'hélicoptère de la Gendarmerie l'interdit (réglementation aérienne).
- S'abstenir de voler juste avant et pendant l'ouverture de la chasse (voir site No 49).

52. Plateau des Saix.

Il existe beaucoup de SAIX et de SEX en Haute Savoie et en Suisse. Celui-ci n'est pas celui la majeure partie d'entre vous pense, au-dessus de Samoens. Il se situe entre les chalets de Mayères et de Doran, au-dessus de Sallanches.

Vol agréable et très payant si vous pouvez monter en 4 X 4 aux chalets de Mayères.

Massif : Voir site No 53

Carte : Voir site No 53

Accès routier : Voir site No 53

Accès pédestre : - De Bursier, prendre le chemin à jesp marqué "Chalets de Mayères - Chalets de Doran". Suivre "Chalets de Mayères" jusqu'au restaurant, vers la piste d'atterrissage des avions.

- De Mayères, prendre le sentier qui rejoint les Chalets de Doran vers le Nord, en traversant le plateau des Saix. On passe une petite barre rocheuse et au-dessus se situent les terrains de décollage.

Dénivelée - Durée : - De Bursier à Mayères : 500 m - 1 h

- De Mayères : 250 à 350 m - 1/2 h à 1 h

Navette voiture : Voir site No 53

Décollage

* Cotation : PD

* Orientation : Est à Sud

* Description : Très vastes pentes d'herbe, avec quelques cailloux, versant Sud de l'arête, tout au long de celle-ci.

Vol

* Dénivelée : 1250 m

* Finesse : 3.2 vers Luzier ou vers le centre commercial de Genty
Record à l'entrée Nord de Sallanches.

Atterrissage à Luzier

* Cotation : F

* Description : Vastes champs entre le village et l'Arve. Terrain impossible à atteindre certains jour à cause du vent de vallée. Dans ce cas....

Atterrissage à Sallanches : Voir site No 53.

53. Les Quatre Têtes, 2.301 m.

Bien visibles de Sallanches qu'elles dominent de 1500 m, les Quatre Têtes permettent un vol majestueux face au Massif du Mont Blanc et qui récompensera largement les efforts consentis pour en atteindre le sommet.

Massif : Extrémité Nord-Est des Aravis.

Carte : Didier Richard "Mont Blanc - Beaufortin" - 1/50'000

Accès routier : Dans Sallanches, prendre à droite (ou à gauche en venant de Chamonix) vers le pont, la route de Doran puis laisser à gauche la direction de Grand Essert pour rejoindre Bursier (terminus de la route goudronnée). Remarque : il est possible de monter jusqu'aux chalets de Doran en 4X4.

Accès pédestre : Suivre le chemin à Jeep jusqu'au chalets de Doran (refuge 1500 m). Continuer en restant au fond du vallon et atteindre par un raide sentier le col de Doran entre la pointe Percée et les Quatre Têtes. De là on gagne facilement le sommet par l'arête gauche.

Dénivelée - Durée : 1320 m (dont 800 m depuis Doran) - 2 h 30 / 4 h.

Navette voiture : 7 km environ. STOP assez difficile.

Décollage

* Cotation : PD

* Orientation : Sud / Sud-Est

* Description : Herbeux. Pente idéale débouchant sur un couloir puis une falaise. Située juste au sommet. Domine l'aéroport de Mayères.

Vol

* Dénivelée : 1770 m

* Finesse : 2,3 - 2,4 pour les 1000 premiers mètres

Atterrissage

* Cotation : D

* Description : Vastes champs situés dans la vallée de l'Arve, à côté du centre commercial Genty Record, lui-même situé à l'entrée Ouest de Sallanches.

* Vent : Nord, bien établi sauf par temps de foehn sur le massif du Mont Blanc.

Remarques

- Intéressantes possibilités de faire un vol de durée sur les falaises (sous le sommet).

- Attention aux avions de tourisme au-dessus de Mayères et dans la vallée.

- Prendre garde au vent de vallée très fort par beau temps dès la mi-journée.

54. Tête de la Salle, 2.026 m.

La Tête de la Salle n'est qu'une bosse herbeuse, peu individualisée et écrasée par l'imposante Pointe d'Areu. Après une petite montée bien agréable et face au Massif du Mont Blanc, on fera un vol sympathique de 1500 mètres, vivement conseillé avant midi.

Massif : Extrémité Nord de la chaîne des Aravis

Carte : Didier Richard "Chablais - Faucigny - Genevois" - 1/50'000

Accès routier : A la sortie de Cluses vers Scionzier, passer le pont de l'autoroute et tourner à gauche direction Nancy / Cluses - Romme. Laisser la voiture à la sortie de Romme au pied du téléski.

Accès pédestre : Prendre sous le téléski le chemin de Vormy - Pointe d'Areu (on peut monter en voiture jusqu'au chalet des Vuardes). La tête de la Salle domine les chalets de Vormy.

Dénivelée - Durée : De Romme : 700 m - 1 h 30 à 2 h

Du chalet des Vuardes : 330 m - 0 h 30 à 1 h

Navette voiture : 18 km de Magland, STOP assez difficile.

Décollage

* Cotation : PD

* Orientation : Est à Sud-Est

* Description : Pente d'herbe, juste au-dessus du chemin des chalets de Vormy, dominant une falaise.

Vol

* Dénivelée : 1500 m

* Finesse : 2,2

Atterrissage

* Cotation : F

* Description : Vastes champs autour de Magland ou terrain "officiel" utilisé pour les vols de la falaise de Balme (finesse 2,7, difficile à rejoindre par fort vent de vallée).

* Vent : Fort (voire très fort) vent de vallée dès la mi-journée.

Remarques

- Compte tenu de l'exposition du décollage et du vent de vallée, vol conseillé en matinée.

- Nombreux points de décollage jusqu'à la Pointe d'Areu avec descente sur Magland.

Carte page 174

55. Petit Bargy, 2.098 m. Grand Bargy, 2.301 m.

Le Bargy est un sommet pour tous les amoureux de la montagne : il offre au randonneur des itinéraires variés et sauvages, au grimpeur des voies intéressantes et originales et aux parapentistes des vols de toute beauté.

Massif : Bornes

Carte : Didier Richard "Chablais - Faucigny - Genevois" - 1/50'000

Accès routier : De Cluses, aller à Scionzier et prendre la route du Col de la Colombière. Au Reposoir, continuer sur environ 5 km (pt 1237 sur la carte, chalet St Bruno).

Accès pédestre : De la voiture, rejoindre les chalets de Malatrait. Prendre le sentier qui, vers le Nord et dans la forêt, mène aux chalets de La Cha (1523 m) et donne accès à la combe surmontée par le Col d'Encrena qui sépare le Petit et le Grand Bargy.

Accès Petit Bargy : Du col un petit sentier à droite mène au sommet (croix) en quelques minutes.

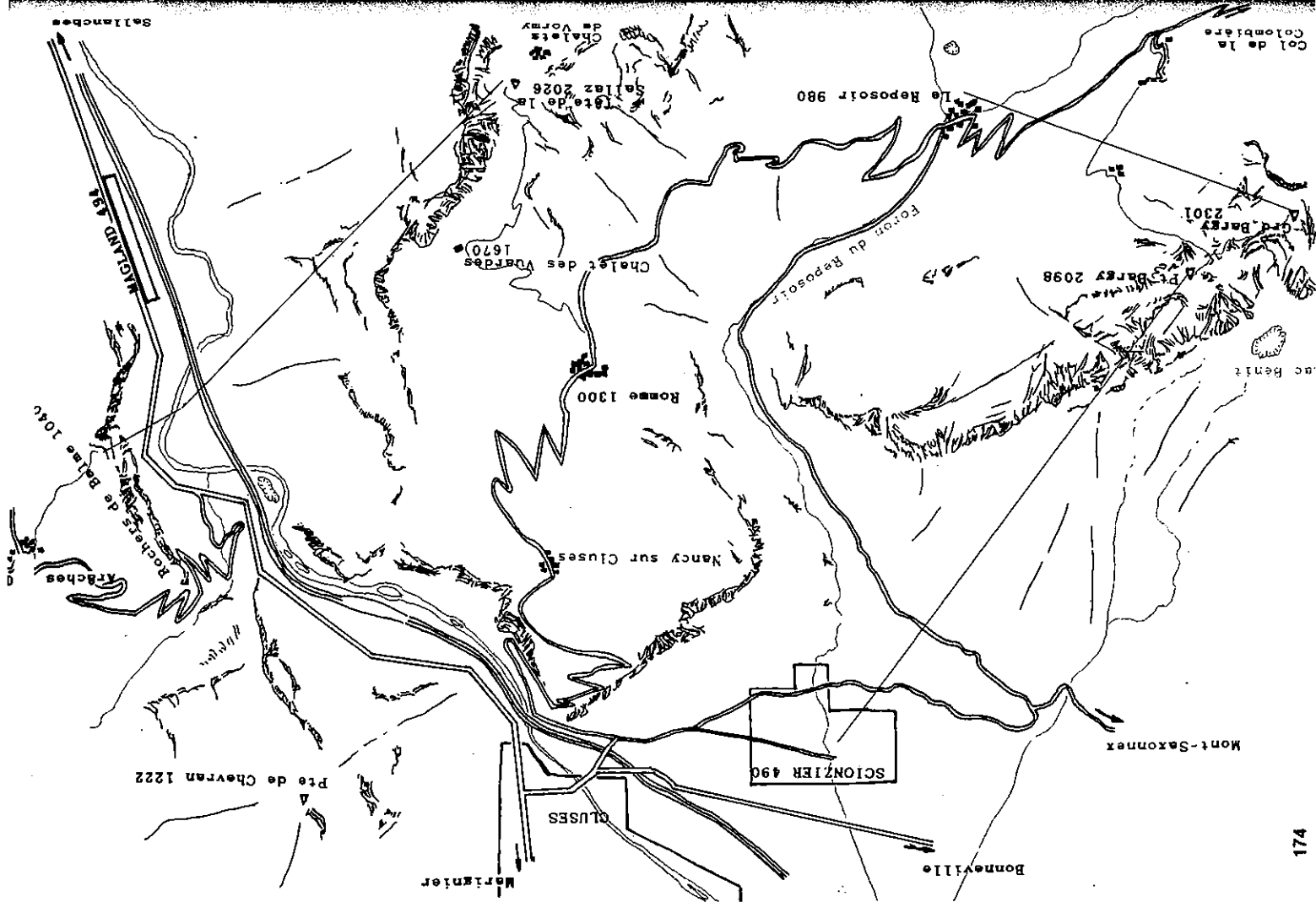
Accès Grand Bargy : Du col, un sentier, à gauche, surmonte une pente raide (quelques pas d'escalade très facile) et conduit au sommet par une succession de bosses parsemées de lapiatz.

Dénivelée - Durée : Grand Bargy 1000 m - 2 h à 2 h 30

Petit Bargy 860 m - 1 h 30 à 2 h

Navette voiture : Grand Bargy : 5 km du Reposoir

Petit Bargy : 15 km de Scionzier (STOP relativement facile jusqu'au Reposoir, plus difficile après).



56. Pointe d'Andey, 1.877 m.

La Pointe d'Andey présente une importante face Nord dominant Bonneville et un versant Sud beaucoup moins austère. Elle permet un vol de falaise avec un décollage versant Nord très difficile.

Massif : Bornes

Carte : Didier Richard "Chablais - Faucigny - Genevois" - 1/50'000

Accès routier : Entre Bonneville et Cluses prendre à Thuet la D 186 ou à Scionzier la D 286. Rejoindre Brison puis Solaizon - 15 km de Bonneville.

Accès pédestre : Laisser la voiture à Solaizon. Vers le dernier bar, prendre à droite un sentier (NW) en direction d'un petit col bien marqué à gauche du sommet. Le rejoindre par l'arête Sud.

Dénivelée - Durée : 370 m - 1/2 h à 1 heure

Navette voiture : Thuet / Solaizon - 13 km

Décollage

* Cotation : D ou TE

* Orientation : Sud / Sud-Ouest ou Nord

* Description : Herbes - mottes - cailloux pour le décollage Sud. Il exige un passage au col pour franchir la falaise (virage 180 degrés après le décollage).

ATTENTION : décollage Nord déconseillé (falaise, TE), à n'entreprendre qu'avec d'excellentes conditions et une technique très sûre.

Vol

* Dénivelée : 1430 m

* Finesse : Inférieure à 2

PETIT BARGY (2099 m)

GRAND BARGY (2299 m)

Décollage

* Cotation

* Orientation

* Description

Vo

* Dénivelée

* Finesse

Atterrissage

* Cotation

* Description

* Vent

PD à D
NW à N
Herbe et cailloux, peu rugueux. Préférable au printemps avec des névés. Situé en contrebas du sommet versant Nord.

PD à D
E à S
Herbeux, irrégulier, peu raide, cailloux. Situé quelques mètres sous le sommet versant Le Reposoir.

1600 m
3
1240 m
2,2

D
D
Place du marché à Scionzier (petit stade herbeux. Attention aux lampadaires !)

Vent de vallée d'Ouest
Remonte la vallée de NE

Remarques

- Il est possible d'accéder au Petit Bargy depuis Mont Saxonex, par le lac Bénit (laisser la voiture au hameau "Le Bété"). On peut alors envisager une journée bien remplie :

- Escalade d'une voie au Petit Bargy (de D à ED).
- Décollage au sommet.
- Survol du lac Bénit puis atterrissage autour du lac ou le long de la piste du téléski, suivie à la montée (délicat : terrain pentu, arbres, cailloux. Atterrissage à repérer à la montée).

- Du Petit Bargy, versant Nord, il est possible d'aller se poser très loin dans la vallée de l'Arve, notamment sur un terrain de sport situé vers le collège de Scionzier (quartier du Crozet) situé à l'Ouest de Cluses, entre la route Blanche et l'autoroute Blanche. Attention ! Une ligne à haute tension le borde et ce vol exige de survoler des terrains très urbanisés. Atterrissage à repérer impérativement avant le vol. (Cot : D - Finesse 3,5)

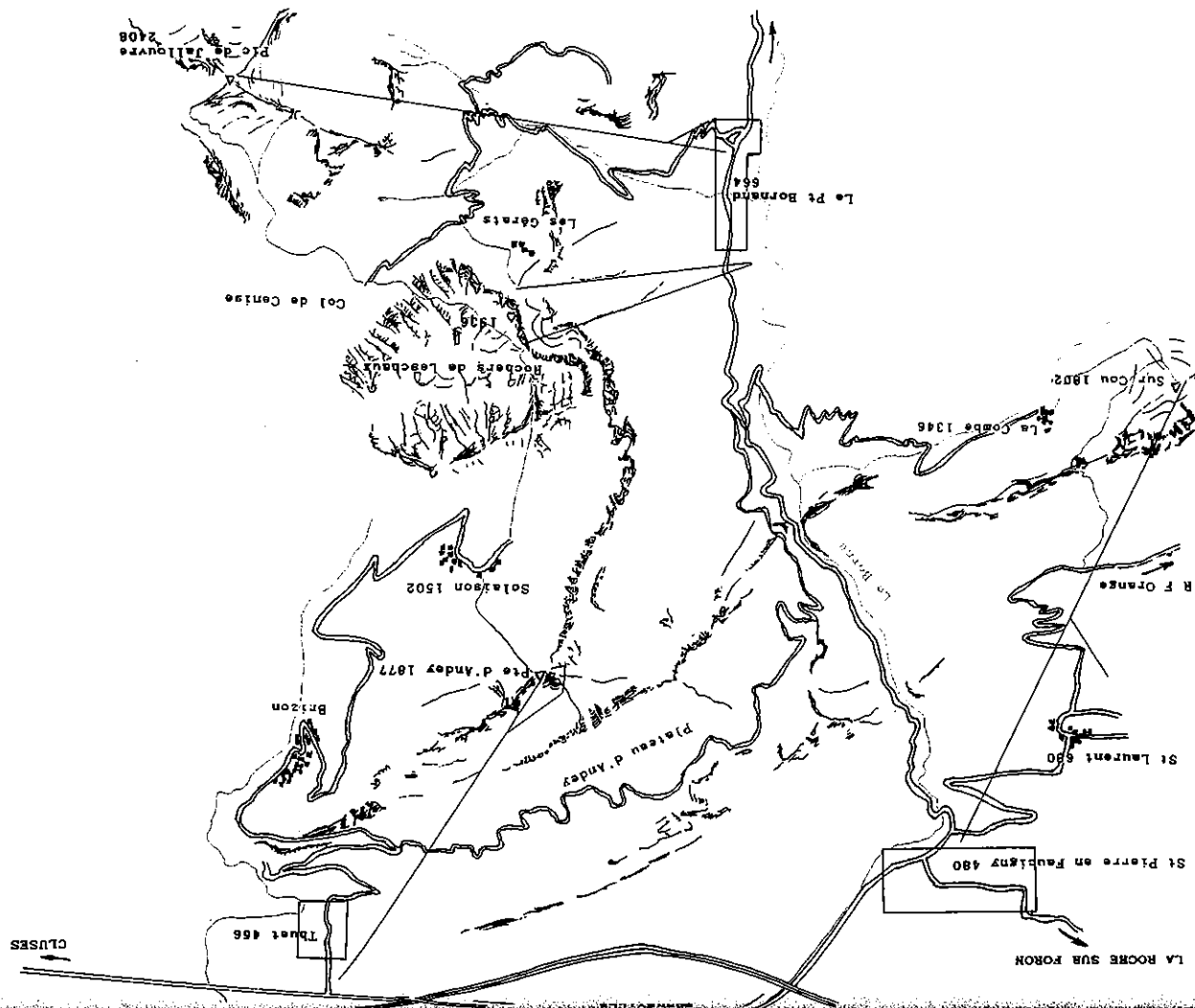
Atterrissage

- * Cotation : F
- * Description : Les possibilités sont très nombreuses autour de Thuet et côté Sud de la Nationale. Attention au vent de vallée en journée.
- * Vent : Vent d'Ouest, remontant la vallée de l'Arve. Parfois violent l'après-midi.

Remarque

Possibilités intéressantes de soaring par vent du Nord ou d'Ouest.

Carte page 179



57. Sur Cou, 1.808 m.

Ce sommet qui domine la basse vallée de l'Arve est d'accès aisé et permet un vol intéressant et facile, notamment par vent de Nord / Nord-Ouest.

Massif : Bornes

Carte : Didier Richard "Chablais - Faucigny - Genevois" - 1/50'000

Accès routier : Rejoindre Orange au Sud de la Roche sur Foron par la D 2 depuis la Roche ou par la D 27 depuis St Pierre en Faucigny (à 5 km au Sud-Ouest de Bonneville). Laisser la voiture au terminus en suivant les indications "Chalets de Balme".

Accès pédestre : Du parking, suivre le chemin à Jeep des Chalets de Balme. Parvenu aux Chalets, monter légèrement à gauche en direction du col de Sur Cou entre la Roche Parnal (falaise à droite) et Sur Cou à gauche. Bifurquer à gauche et rejoindre facilement le sommet par un bon sentier en écharpe à gauche.

Dénivelée - Durée : 620 m - 1 h / 1 h 30

Navette voiture : Selon le lieu d'atterrissage, entre 5 et 11 km.

Décollage

* Cotation : F

* Orientation : Nord à Ouest. Nord-Ouest idéal.

* Description : Herbeux, assez long, situé juste sous le sommet. Quelques petits arbres.

Vol

* Dénivelée : Entre 1100 m et 1300 m

* Finesse : Entre 2,2 et 4

Atterrissage

* Cotation : De F à D suivant le cas

* Description : Sa situation dépendra des conditions aérologiques et des performances de la voile :

Atterrissage à finesse 2,2 : dans les vastes champs situés au Sud de St Laurent. Cotation F.

Atterrissage à finesse 3,5 : à la sortie de St Pierre en Faucigny, côté Petit Bornand entre la route et la voie ferrée, dans un pâturage. Cotation D.

Atterrissage à finesse 4 et + : nombreuses possibilités entre la N 203 (La Roche - Bonneville) et la D 6 (La Roche - St Pierre). Cotation D.

* Vent: Ouest à Nord-Ouest.

Remarques

- Possibilités intéressantes de soaring avec dynamiques par vent de Nord à Nord-Ouest.

- Pour aller loin, profiter de la dérive créée par un vent d'Ouest faible.

Carte page 179

58. Rochers de Leschaux, 1.936 m.

Appréciés par les randonneurs et les grimpeurs, Les Rochers de Leschaux offrent aussi un terrain de choix aux parapentistes par la hauteur et l'exposition des falaises qui dominent la vallée du Petit Bornand. Le décollage se fait soit du sommet (vol A), soit de la large mais raide vire séparant la partie inférieure de la partie supérieure des Rochers de Leschaux (vol B).

Massif : Faucigny

Carte : Didier Richard "Chablais - Faucigny - Genevois" - 1/50'000

Accès routier : Rejoindre le Petit Bornand par la D 12 depuis Bonneville, la Roche sur Foron ou St Jean de Sixt. Prendre versant Est, la route de "paradis" et "Cenise". A 4,5 km prendre à gauche direction Cenise. Laisser la voiture au bout de la route goudronnée (1352 m) ou monter à Thianty en 4X4 (1410 m).

Accès pédestre : - Vol A : prendre à droite le bon chemin qui monte en direction du Col de Cenise. Parvenu au chalet rouge (1617 m), obliquer à gauche et rejoindre le sommet à travers les lapiaz. Le décollage se fait à gauche de la sortie des voies d'escalade et domine un grand amphithéâtre.

- Vol B : de Thianty, continuer à gauche en direction des Gérats. Vers le dernier chalet, obliquer à droite (quelques traces) en direction d'un petit col. Traverser 300 m derrière, en forêt, puis quitter le sentier pour remonter les raides pentes herbeuses qui le dominent. Elles constituent le bord droit (de la vallée) d'un vaste amphithéâtre. Le décollage se fait au sommet de ces pentes. 1/2 h - 1 h.

Navette voiture: 8 km

Remarques :

- Importantes possibilités pour un vol de durée notamment avec décollage au sommet. Vol de toute beauté le long de la falaise supérieure.
- Prendre garde à l'effet venturi dans la gorge qui "monte" à Cenise.
- Décollage au sommet réservé à des pilotes très expérimentés.
- On peut également gagner le sommet par Solaizon (voir la Pointe d'Andey. 30 mn de montée. Navette voiture: 30 km)

	VOL A : SOMMET	VOL B : VIRE
<u>Décollage</u>		
* Cotation	TE	D
* Orientation	SW	S à W
* Description	Bord de falaise dans un tout petit entonnoir.	Pente herbeuse raide.
<u>Vol</u>		
* Dénivelée	1200 m	1000 m
* Finesse	1,8	1,9
<u>Atterrissage</u>		
* Cotation	D	D
* Description	Aucun terrain "officiel" mais plusieurs champs à la sortie du Petit Bornand côté amont.	
* Vent	Remonte la vallée du Nord en général, ou descend la vallée du Sud en cas de vent météo établi.	

Carte page 179

59. Pic de Jallouvre, 2.408 m.

C'est un sommet qui a fière allure et qui est bien visible de la basse vallée de l'Arve. Le vol versant Ouest est un des plus beaux vols de la région, sans être très difficile. En outre, il se fait après une montée assez longue mais très variée et sauvage. Le décollage versant Sud est plus délicat mais d'accès plus court. Il peut constituer le point de départ d'un joli cross en direction du Roc des Tours.

Massif : Bornes

Carte : Didier Richard "Chablais - Faucigny - Genevois" - 1/50'000

Didier Richard "Massif des Aravis" - 1/25'000 (conseillée)

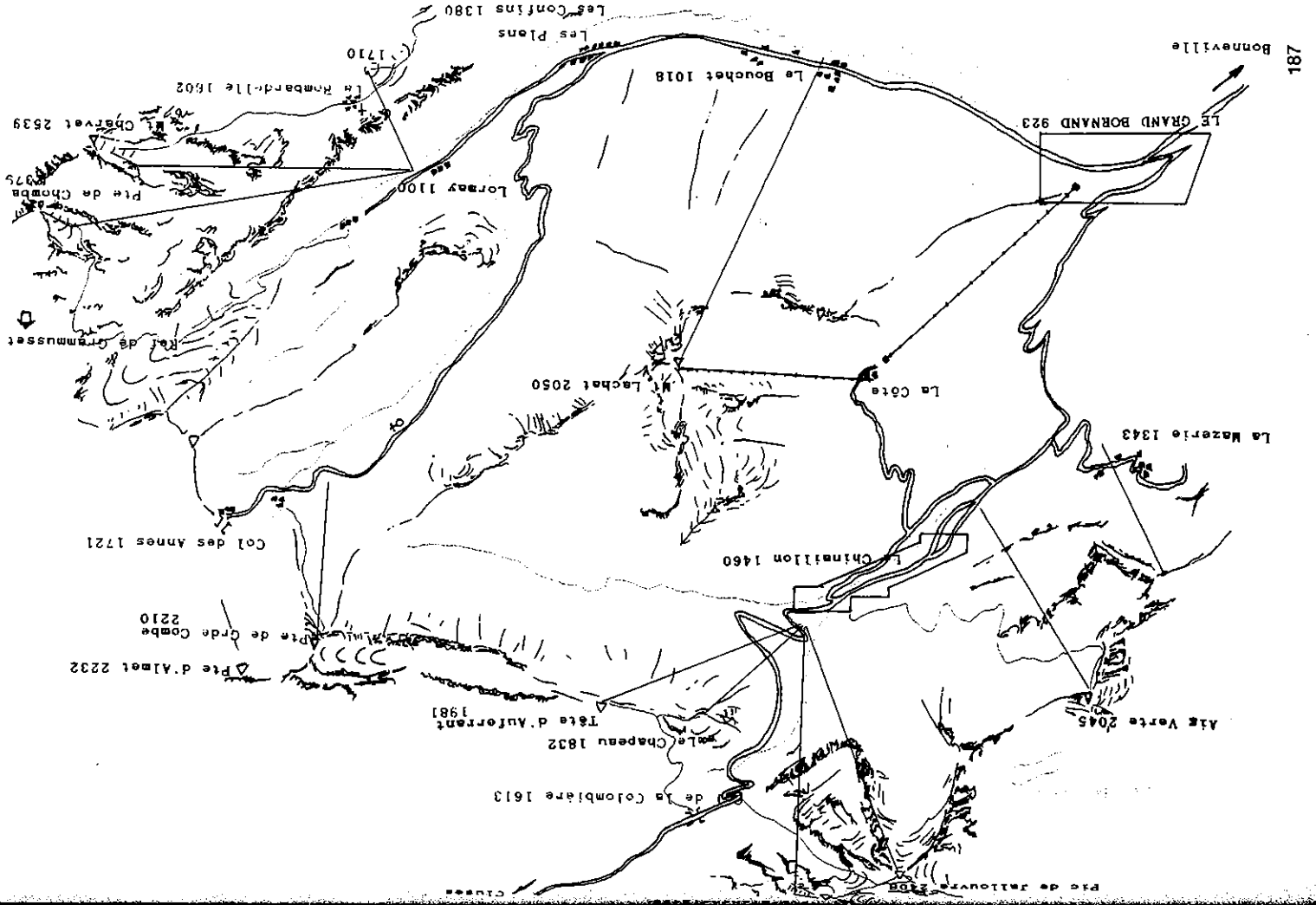
	JALLOUVRE VERSANT SUD	JALLOUVRE VERSANT OUEST
<u>Accès routier</u>	<p>Laisser la voiture au Col de la Colombière (1613 m) atteint :</p> <ul style="list-style-type: none"> - depuis Cluses par la D 4 (20 km). - depuis Bonneville ou La Roche par le Gd Bornand (D 12 puis D 4). 36 km. - depuis Anney par Thônes et le Gd Bornand (D 909 puis D 4). 42 km. 	<p>Rejoindre le Petit Bornand (cf site No 58). Prendre, devant la mairie, direction Cenise. A 4,5 km, prendre encore à gauche. Laisser la voiture au bout de la route goudronnée (1352 m) ou en 4 X 4 monter à Thianty (1410 m).</p>
<u>Accès pédestre</u>	<p>Du Col, un bon sentier remonte la combe, entre Jallouvre et Pointe Blanche, jusqu'au Col du Rasoir.</p> <p>A gauche, suivre la crête (aérien), traverser versant Nord, puis gagner le sommet par l'arête Nord-Ouest. Très délicat si neige ou verglas.</p>	<p>Depuis la voiture, suivre le sentier à jeep qui remonte la combe en direction du Col de Cenise. Le quitter avant le Col pour rejoindre, en écharpe à droite, le bon sentier qui en vient. Le suivre jusqu'au Col du Rasoir. De là, traverser à droite (aérien) pour atteindre le sommet. Névés tardifs dans la combe sous le Col du Rasoir.</p>

	JALLOUVRE VERSANT SUD	JALLOUVRE VERSANT OUEST
<u>Navette voiture</u>	Entre 3 et 6 km suivant le lieu d'atterrissage. STOP facile.	6 km. STOP très difficile.
<u>Dénivelée</u> <u>Durée</u>	830 m - 1 h 30 à 2 h 30	1050 m - 2 à 3 h
<u>Décollage</u>		
* Cotation	D	PD / D
* Orientation	S	W
* Description	Pente herbeuse d'une vingtaine de mètres débouchant sur des barres rocheuses, située juste sous le sommet.	Pente herbeuse très longue, assez raide, qui forme un triangle dont la pointe est située 20 m sous le sommet, là où le sentier versant Nord passe versant Ouest. Nombreux cailloux. Possibilité de décoller 50 m plus bas sur l'arête qui descend au Col de Sosy (cot PD).
<u>Vol</u>		
* Dénivelée	1070 m	1630 m
* Finesse	2,1	
		2,8 par sécurité si l'on passe dans la gorge entre Leschaux et la montagne des Arjules.
		3,4 si l'on passe sur le replat de Paradis.
<u>Atterrissage</u>		
* Cotation	D	D
* Description	Champs assez grands, sous le dernier lacet à gauche avant le Chinaillon. Légère pente vers le SW.	Voir Site No 58
* Vent		Remonte la vallée SW

Remarques

- Du Jallouvre, en décollant versant Sud, par bonnes conditions (vent météo Sud / Sud-Est) et avec une voile performante, il est possible de longer toute la crête entre Jallouvre, Bucion, Aiguille Verte puis de se poser vers la Mazerie ou au Chinailion, au pied du Roc des Tours. Navette de 5 à 7 km (si accès par la Colombière).
- Le vol versant Ouest exige une voile rapide si le vent de vallée ou le vent météo d'Ouest est fort car l'effet venturi dans la gorge est parfois violent. Prévoir donc un décollage assez tôt, et avec des conditions aérologiques calmes.
- Si le vent au sommet du Jallouvre est trop fort pour un décollage versant Sud, on peut descendre l'arête Sud-Ouest en direction du Bucion et décoller plus bas dans de jolies, mais raides pentes herbeuses (cot PD).

Cartes pages 179 (Ouest) et 187 (Sud)



60. Pointe Blanche, 2.438 m.

Bien que d'altitude modeste, comme son voisin le Jallouvre, c'est un sommet très alpin mais rapidement accessible depuis le Col de la Colombière. Il n'est pas rare de surprendre des hardes de bouquetins durant la montée. Vol original, dans un cadre pittoresque. Possibilité de cross en direction du Roc des Tours.

Massif : Bornes

Carte : Voir site No 59

Accès routier : Voir site No 59 ("Jallouvre versant Sud")

Accès pédestre : Du Col, un bon sentier remonte la combe entre les 2 sommets. Au Col du Rasoir, on atteint Pointe Blanche par une arête à droite (sentier raide).

Navette voiture : Entre 3 et 6 km. STOP très facile.

Dénivelée - Durée : 830 m - 1 h 30 à 2 h 30.

Décollage

* Cotation : D

* Orientation : Est à Sud

* Description : Pierres et rochers. Peu d'herbe. A faire de préférence quand subsistent des névés à quelques mètres du sommet.

Vol

* Dénivelée : 1100 m

* Finesse : 2,2

Atterrissage Voir site No 59 ("Jallouvre versant Sud")

Carte page 187

61. Tête d'Auferrand, 1.980 m.

La Tête d'Auferrand n'est pas vraiment un sommet : elle ne constitue qu'une petite bosse sur la crête qui va du Col de la Colombière à la Pointe d'Almet et qui domine l'ensemble des remontées mécaniques du Chinalion. Il ne faut pas aller à Auferrand pour faire un vol avec un dénivelé important mais dans un but bien précis : l'apprentissage ou le perfectionnement du soaring en toute sécurité par vent météo du Sud / Sud-Ouest.

Massif : Petit chaînon entre Chaîne des Vergys (Bornes) et Aravis.

Carte : Didier Richard "Massif des Aravis" - 1/25'000

Accès routier : Laisser la voiture au Col de la Colombière (1613 m) atteint:

- depuis Cluses par la D 4 (20 km)

- depuis Bonneville ou la Roche par le Gd Bornand (D 12 puis D 4). 36 km.

- depuis Annecy par Thones et le Gd Bornand (D 909 puis D 4). 42 km.

Accès pédestre : Du col prendre à l'Est le bon chemin à jeep qui mène horizontalement aux Chalets d'Auferrand. Le quitter pour contourner la Pointe de la Botte par la droite et remonter de raides pentes parsemées de vernes pour déboucher sur la crête juste à droite du sommet.

Dénivelée - Durée : 380 m - 1/2 h à 1 heure.

Navette voiture : 2 km - STOP facile.

Décollage

* Cotation : F

* Orientation : Ouest à Sud-Est

* Description : Superbe pente herbeuse très longue et très large, convexe.

Vol

- * Dénivelée : 650 m
- * Finesse: 2,7

Atterrissage

- * Cotation : D
- * Description : Champ sous le dernier lacet à gauche entre col de la Colombière et Chinailon, vers un chalet. Légère pente vers le Sud-Ouest.
- * Vent : Remonte la vallée du Sud-Ouest.

Remarques

- Il est très facile de se reposer à proximité du sommet sur la très large croupe entre la Tête d'Auferrand et le Chapeau.
- Il est déconseillé (cheminement très désagréable dans des pentes raides) de monter directement au sommet versant Chinailon.
- En cas d'impossibilité de rejoindre l'atterrissage décrit ci-dessus (par vent d'Ouest fort), il suffit de se laisser dériver vers la Pointe de la Grande Combe et de se poser à proximité du Col des Anes (nombreuses possibilités - Cotation D). Le retour se fera à pied par le GR 96 et les Chalets de Maroli (1/2 heure).

Carte page 187

62. Mont La Cha, 2.050 m.

Ce sommet isolé aux pentes douces supporte sur son versant Nord et son versant Ouest, un réseau serré de remontées mécaniques. Elles permettent un joli vol dans un cadre champêtre et avec une marche d'approche de quelques mètres...

Massif :

Bornes - Aravis

Carte :

Didier Richard "Massif des Aravis" - 1/25'000

Accès :

Rejoindre le Grand Bornand par la D 12 depuis Annemasse, Bonneville ou la Roche sur Foron, par la D 909 depuis Annecy ou la D 4 depuis Cluses par le col de la Colombière. Depuis le Grand Bornand, 2 solutions :

- Utiliser le télécabine du Rosay puis le télésiège du La Cha s'ils fonctionnent.
- Monter en voiture au Chinailon. A l'entrée du village prendre à droite (légère descente) la route qui mène à la Côte (au pied du télésiège du La Cha). Un sentier à jeep remonte son versant Ouest jusqu'au sommet.

Dénivelée - Durée :

- En prenant les remontées mécaniques: 0 m ! 30 secondes de traversée à flanc !
- Depuis le pied du télésiège du La Cha : 530 m 1 h / 1 h 30.

Navette voiture :

- Entre 2 et 5 km (suivant le lieu d'atterrissage dans la vallée du Bouchet) pour retourner au pied du télécabine. STOP facile. Navette en hiver.
- Entre 8 et 11 km pour remonter au pied du télésiège. STOP facile jusqu'au village du Chinailon.
- Pas de navette si l'atterrissage se fait au pied du télésiège.

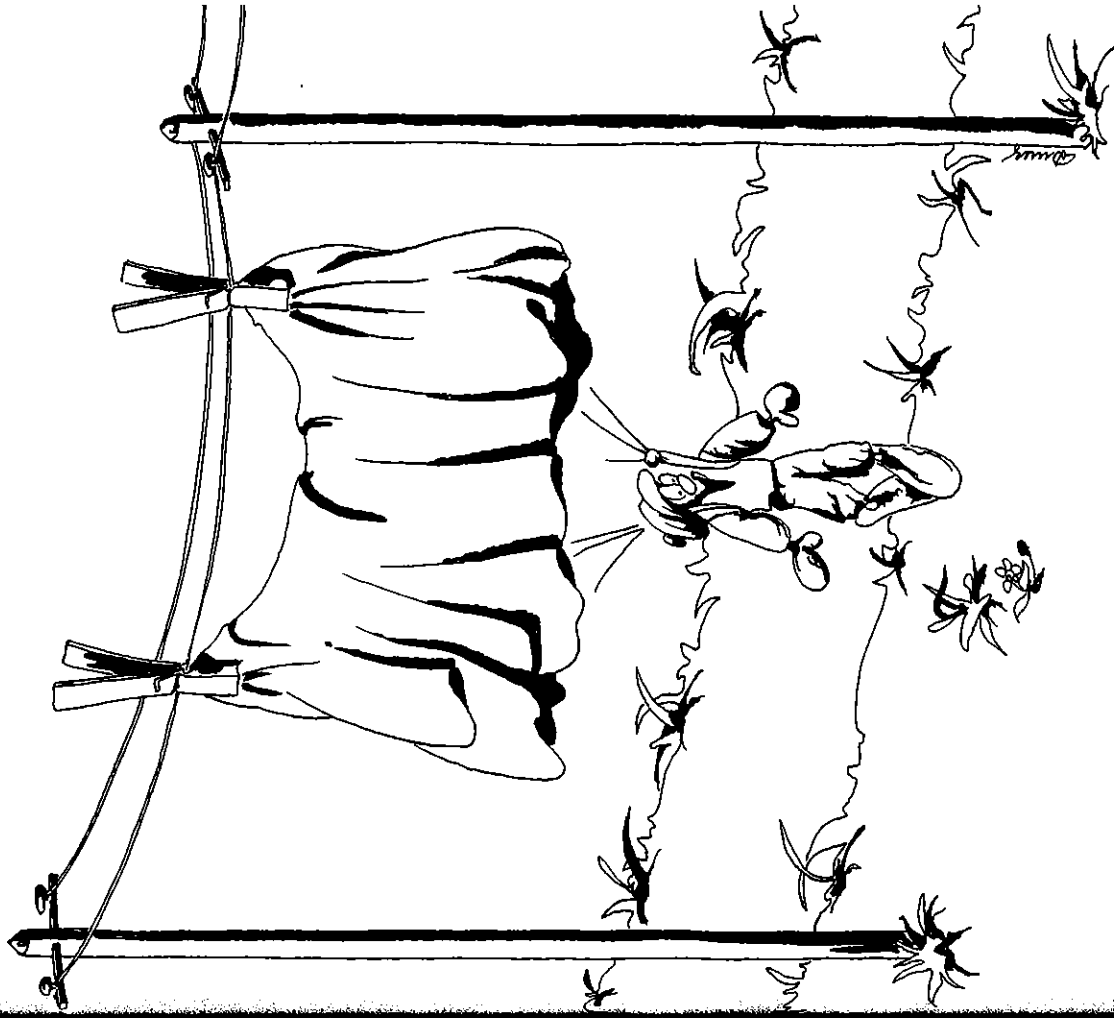
NB: Pour tout renseignement (horaires d'ouverture des remontées, tarifs...) téléphoner au 50 02 20 33 (Office du Tourisme)
Brevet de pilote et licence sont obligatoires pour voler sur ces sites.

ATTENTION !

- Desservi par un télésiège, le site est utilisable la saison d'hiver. Mais le vol sur le télésiège du La Cha (atterrissage vers l'arrivée du télécabine du Rosay) est interdit durant cette saison.

- Le Grand Bornand est une des rares stations de la région autorisant, en hiver, la pratique du parapente. Respectez les consignes affichées au sommet des remontées mécaniques ! Merci.

	VOL SUR TELESIEGE (côté Chânaillon)	VOL SUR VALLEE DU BOUCHET (côté Gd Bornand)
<u>Décollage</u>		
* Cotation	F	
* Orientation	Sud et Sud-Ouest. Sud-Ouest idéal	
* Description	Large et longue pente herbeuse inclinée à 20 degrés	
<u>Vol</u>		
* Dénivelée	550 m	950 à 1000 m
* Finesse	2,2	entre 2,6 et 2,8
<u>Atterrissage</u>		
* Cotation	D	F à D
* Description	Plusieurs possibilités en contrebas des gares de départ et d'arrivée des remontées mécaniques au pied du La Cha. Terrain un peu pentu, très bosselé. Nombreux câbles à survoler. A réserver à des pilotes confirmés.	Plusieurs solutions dans la vallée du Bouchet : 1/ Terrain situé en face de l'Auberge Nordique à Lormay, en amont des tennis. Attention à d'éventuels rouleaux derrière la haie. Cot : D. 2/ Extrémité aval du Praticte de golf. Ne pas survoler la zone de tir et accord préalable obligatoire. Cot : D. 3/ Terrain officiel de l'école "Les Passagers du Vent", entre Les Plans et le Bouchet. Renseignements aux remontées mécaniques ou au 50 03 08 15. Cot : F
* Vent	Sud	Remonte la vallée d'Ouest



63. Pointe de Chombaz, 2.467 m.

De tous les sommets de la chaîne des Aravis, c'est celui qui offre le rapport montée/vol le plus intéressant, sur le versant Nord-Ouest.

Massif : Aravis

Carte : Didier Richard "Massif des Aravis" - 1/25'000

Accès routier et pédestre :

Du Grand Bornand, suivre la vallée du Bouchet.
Deux possibilités :

- au hameau "Les Plans", devant une chapelle, prendre à gauche la route forestière carrossable jusqu'au Col des Anes, puis à pied suivre le sentier du refuge Gramusset.
- aller au fond de la vallée du Bouchet. Laisser la voiture aux Troncs (1250 m). Prendre le sentier qui monte au refuge Gramusset.

Du refuge, traverser en ascendance à droite dans les lapièzes en direction d'un passage permettant d'accéder au "Près aux Chèvres", triangle herbeux sous le sommet.
Le décollage se fait sous le sommet.

Dénivelée - Durée : Depuis le col des Anes : 750 m - 1 h 30 / 2 h 30
Depuis les Troncs : 1210 m - 3 h / 4 h

Navette voiture : 8 km jusqu'au Col des Anes
1,5 km jusqu'aux Troncs

Remarques :

- Une voile rapide est nécessaire pour rejoindre l'atterrissage en cas de vent d'Ouest fort.
- Prendre garde au vent de vallée.
- Demander l'autorisation d'atterrissage à l'auberge Nordique.
- Vol déconseillé par vent du Sud ou Sud-Ouest.
- Possibilité d'atterrissage, plus bas dans la vallée soit au bord du terrain de golf (accord préalable nécessaire du gérant. Attention à la ligne électrique qui le traverse), soit plus en aval sur le terrain de l'école "Les Passagers du Vent".

Décollage

- * Cotation : PD
- * Orientation : Nord-Ouest
- * Description : Petit pierrier ou pentes d'herbe plus bas.

Vol

- * Dénivelée : 1300 m
- * Finesse : 2,3

Atterrissage

- * Cotation : F à D
- * Description : Champ situé au bord des tennis, en face de l'Auberge Nordique, dans la vallée du Bouchet, au lieu-dit "Lormay".
- * Vent : Remonte la vallée du Sud-Ouest.

Carte page 187

64. Mont Charvet, 2.539 m.

Un des sommets les plus sauvages de la chaîne des Aravis, parce qu'éloigné du parking des Confins. Comme Chombaz, il permet un très beau vol sur la vallée du Bouchet, au Grand Bornand.

Massif : Aravis

Carte : Didier Richard "Chaîne des Aravis" - 1/25'000

Accès routier : Se rendre à la Clusaz (par le Petit Bornand depuis Bonneville, ou par Thônes, St Jean de Sixt depuis Annecy). A la sortie de la Clusaz, prendre à gauche la route des Confins et la suivre jusqu'au terminus (immense parking).

Accès pédestre : Du parking, prendre le sentier horizontal qui traverse au pied de toutes les combes, en direction du Refuge de Gramusset. A la Bombardelle, le quitter et remonter le début d'une combe très étroite (Grande Forcle). La quitter à gauche après 150 m de montée pour prendre la Combe du Mont Charvet. La remonter jusque sous le Petite Mia. A cet endroit, on prend dans les pentes à gauche pour rejoindre le triangle du Mont Charvet (point 2197 sur la carte). Des pentes d'herbe montent un peu plus haut sous le sommet rocheux. Le décollage se fait vers 2300 m.

Dénivelée - Durée : 850 m - 2 à 3 h

Navette voiture : 15 km par St Jean de Sixt. STOP laborieux. On peut l'éviter en remontant chercher la voiture par le bon sentier qui démarre aux Poches, dans la vallée du Bouchet, et conduit aux Confins. 500 m de montée. 1 h à 1 h 30.

Décollage :

- * Cotation : PD
- * Orientation : Nord-Ouest
- * Description : Pentas d'herbe idéales, quelques pierres.

Vol

- * Dénivelée : 1200 à 1300 m
- * Finesse : De 2,3 (Lormay) à 4 (Les Poches).

Atterrissage

* Cotation : F à D

* Description : Champs le long de la vallée du Bouchet. Lormay en face de l'auberge nordique ou terrain d'atterrissage école "Passagers du Vent" aux Plans.

* Vent : Remonte généralement la vallée d'Ouest. Assez fort durant les belles journées, l'après midi.

Carte page 187

66. La Roualle, 2.594 m.

La Combe de Balme a longtemps constitué le paradis des skieurs alpinistes. Colonisée par les remontées mécaniques de la Clusaz, on y pratique aujourd'hui un excellent ski, tard dans la saison (jusqu'à début mai). Le télésiège du Col de Balme permet, après quelques minutes de traversée à skis, de faire un joli vol.

Massif : Aravis

Carte : Didier Richard " La Chaîne des Aravis" - 1/25'000

Accès routier :

Rejoindre la Clusaz. Dans la station, prendre à gauche (vallée des Confins). Laisser la voiture au pied du télécabine de Balme.

Accès en hiver :

Télécabine de Balme puis télésiège du Col de Balme. Traverser à flanc à gauche (traces, pente raide) en direction d'un col bien marqué. Le décollage se situe au Col ou quelques mètres plus bas. 15 à 30 m depuis le télésiège. 50 à 100 m de montée (à pied ou à skis).

Accès en été :

Depuis le parking du télécabine de Balme, suivre un chemin à jeep puis un sentier.
2 h 30 à 4 h pour 1250 m de montée.

Décollage

* Cotation : PD

* Orientation : Ouest / Nord-Ouest

* Description : Terrain hors piste. Pente convexe idéale. Pas d'obstacle.

Vol

* Dénivelée : 1250 m

* Finesse : 2,4

65. La Bombardelle, 1.710 m.

Cette petite bosse située au pied de l'arête séparant la Combe de la Grande Forcle et celle de Tardavant permet de faire un vol intermédiaire sans beaucoup de marche par conditions Nord à Ouest.

Massif : Voir site No 64

Carte : Voir site No 64

Accès routier : Voir site No 64

Accès pédestre : Du parking des Confins, prendre un très bon sentier horizontal qui mène à la Bombardelle puis au Refuge de Gramusset en passant au pied de toutes les combes des Aravis. Avant les maisons et la croix de la Bombardelle, le sentier traverse à flanc une belle bosse avec au milieu une buvette. Le décollage se situe au sommet de cette bosse (1717 m sur la carte).

Dénivelée - Durée : 250 m - 3/4 h

Navette voiture : Voir site No 64

Décollage

* Cotation : PD

* Orientation : Sud-Ouest à Nord-Ouest

* Description : Terrain herbeux, irrégulier. Pente soutenue, assez longue, entre des bosquets d'épicéas.

Vol

* Dénivelée : 700 m

* Finesse : 1,4

Atterrissage

* Cotation : F à D

* Description : Vastes champs entre les Troncs et l'auberge nordique de Lormay. Ils appartiennent à différents propriétaires pas toujours coopérants et on peut être amené à se poser vers les tennis, en face de l'auberge. Le terrain est alors assez réduit, devant une importante haie d'épicéas.

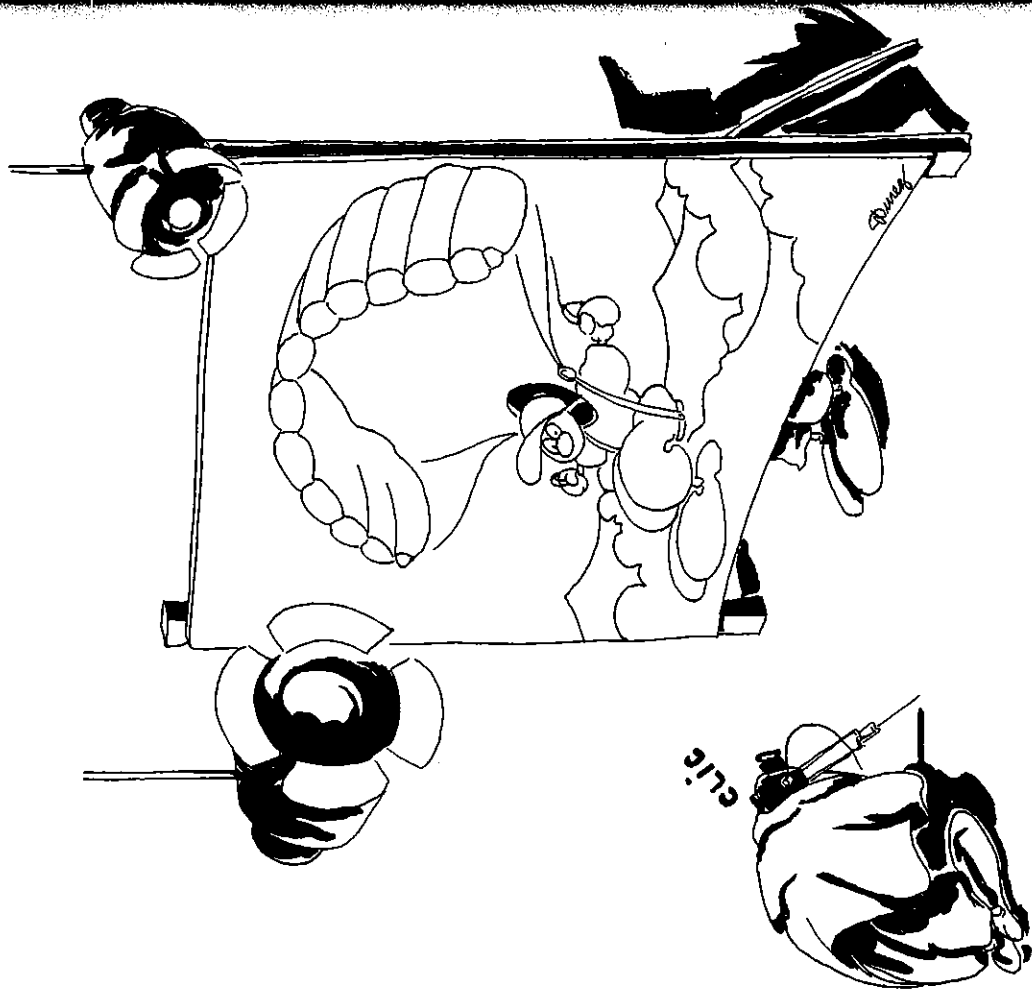
* Vent : Remonte la vallée d'Ouest.

Atterrissage

- * Cotation : D
- * Description : Au nord du téléski situé à proximité du départ du télécabine de Balme. Assez vaste avec quelques arbres épars.
- * Vent : Remonte la vallée.

Remarque

La Clusaz est une des rares stations en Haute Savoie qui tolère le parapente durant la saison d'hiver : respectez donc les consignes affichées en bas des remontées mécaniques.



68. Mont Charvin, 2.409 m.

Extrémité septentrionale de la chaîne des Aravis, le Mont Charvin a acquis ses lettres de noblesse auprès des Annéciens et autres habitants de la Combe de Savoie attirés par le panorama qu'il permet de découvrir et par la qualité du ski qu'il offre. Le parapentiste appréciera lui, l'excellent rapport : durée de montée / intérêt du vol.

Massif : Aravis

Carte : Didier Richard "Bornes - Bauges" - 1/50'000

Accès routier :

De Thônes ou Faverges (20 et 26 km d'Annecy), gagner Serraval sur la D 12 reliant ces deux villes. De là, suivre la D 152 direction le Bouchet puis la Savataz (6,5 km de Serraval). Une route non goudronnée mais carrossable peut conduire jusqu'aux chalets des Fontanettes, à la sortie de la forêt (4 km de Savataz - 1500 m).

Accès pédestre :

Gagner par le chemin le gîte d'étape du Haut de Marliens (1057 m), traverser le replat en direction de la combe Ouest. Franchir une étroiture puis, par un sentier raide en lacets, gagner facilement le sommet par l'arête faitière Nord.

Dénivelée - Durée : 900 m - 1 h 30 à 2 h 30

Navette voiture : Entre 15 et 18 km suivant le lieu d'atterrissage. Retour par Marliens - Col de l'Épine et le Bouchet. STOP facile jusqu'au Bouchet.

Décollage

* Cotation : D

* Orientation : Ouest

* Description : Pente d'herbe raide entre 2 arêtes secondaires (35 degrés env.) dominant des dalles toutes aussi raides. Pente assez longue.

* Remarque : Un virage à gauche peu après le décollage est nécessaire pour franchir le col bien marqué situé entre Charvin et Aiguilles du Mont. Attention aux rouleaux par vent d'Ouest fort.

67. Aiguille des Calvaires, 2.322 m.

Connue sous le nom de "l'Aiguille" par les skieurs de la Clusaz, ce sommet des Aravis supporte un réseau serré de remontées mécaniques. C'est à la fois un inconvénient (pour les yeux) et un avantage (facilité d'accès en hiver).

Massif : Aravis

Carte : Didier Richard "La Chaîne des Aravis" - 1/25'000

Accès routier : Rejoindre la Clusaz. Laisser la voiture dans la station.

Accès en hiver : De la Clusaz, 2 télésièges puis un téléski mènent à l'Aiguille. Descendre 200 m env. sur la piste. Le décollage se fait le long de la falaise dominant la Combe du Fernuy, en bord de piste.

Accès en été : Prendre la route du Crêt du Merle (à gauche à la sortie de la Clusaz, direction Col des Aravis). Possibilité de monter à 1860 m en 4 X 4. 1 h 30 à 2 h depuis le terminus pour 800 m de montée.

Décollage

* Cotation : D

* Orientation : Ouest / Nord-Ouest. Très dangereux par vent du Sud.

* Description : Bord de piste, pente faible (15 degrés) précédant une cassure dominant des dalles inclinées. Herbe l'été.

Vol

* Dénivelée : 1000 m

* Finesse : 2

Atterrissage

* Cotation : D

* Description : Au Sud de la route des Confins, vers le terrain de camping. Petite butte pierreuse à l'angle du terrain.

* Vent : Remonte la vallée. Fort l'après midi.

Remarque

Voir Site No 66

69. La Tournette, 2.362 m.

Superbement plantée au bord du lac d'Annecy, La Tournette est un des sommets hauts savoyards les plus fréquentés. Belvédère incomparable sur le lac d'Annecy et l'ensemble des Alpes du Nord, sa réputation n'est pas usurpée. Et la configuration du terrain permet de réaliser un vol majestueux et peut constituer un tremplin idéal pour aller très loin, lorsque les conditions le permettent.

Massif : Extrémité Sud-Est des Aravis

Carte : Didier Richard "Bannes - Bauges" - 1/50'000

Accès routier : D'Annecy, rejoindre le Col de la Forclaz par la rive Est du lac. Pour cela, prendre à gauche à Talloires sur la route Annecy - Albertville.

Du Col, poursuivre en direction de Montmin, sur 2 km et prendre à gauche, au fond d'un vallon, jusqu'au terminus (Les Prés Ronds - 1216 m) ou jusqu'aux Chalets d'Aup (route carrossable non goudronnée sur 2 km - 1424 m). 25 km depuis Annecy.

Accès possible aussi depuis Albertville, par Faverges, puis à droite après le croisement avec la ligne SNCF jusqu'aux Prés Ronds. 15 km de Faverges.

Accès pédestre : Des Chalets de l'Aup, monter sur la raide croupe. Traverser à droite pour parvenir au refuge (1774 m). Le sentier fait un crochet à droite pour éviter une barre rocheuse. Il donne accès à une combe suspendue (décollage A) et gagne le sommet (décollage B) par l'arête Nord. Quelques pas d'escalade amusants.

Dénivelée - Durée : 930 m des chalets - 1 h 30 à 2 h 30

Navette voiture : Entre 7 et 20 km suivant le lieu d'atterrissage. STOP assez facile.

Remarques

- Au Sud du refuge de la Tournette, une bosse herbeuse, appelée Mamelon Vert, (alt 1986 m) peut être le point de départ d'un cross exceptionnel vers le Nord en direction de la Tournette, des Lanfonnet et des Dents de Lanfon.

- Plusieurs sites autour d'Annecy ont été interdits par arrêté municipal ou préfectoral parce que des parapentistes peu scrupuleux ont bafoué les règles élémentaires qu'ils auraient dû observer (autorisation des propriétaires, respect des cultures et des foins, etc...).

Vol

* Dénivelée : 1950 m environ

* Finesse : 2,5 si l'atterrissage se fait vers Soney (entre Ugine et Marlens) ou 3,8 s'il se fait à Marlens.

Atterrissage

* Cotation : F à D

* Description : - Dans les vastes champs situés à l'Ouest de Soney. Attention : nombreuses lignes électriques. Cot : F.

- ou dans de grands champs à l'entrée Est de Marlens. Attention à la ligne à haute tension qui passe sur la falaise formant une cluse dans la vallée et qu'il faut survoler avec des "réserves". Prendre garde également aux rouleaux derrière cette falaise. Cot : D

Remarques

- Décollage du sommet même, versant Sud, vivement déconseillé.

- Décollage par vent du Sud à proscrire.

- Il est possible de voler versant Ouest, sur la Savatte, le Bouchet ou Cons (entre 1200 et 1500 m de dénivelée. De 2 à 4 de finesse).



C'est le cas du Mt Veyrier par exemple. Il est inadmissible que la pratique du parapente se voit ainsi chaque semaine limitée par des imbéciles. Dans la région d'Annecy, plus qu'ailleurs, observez donc SCRUPULEUSEMENT la réglementation en place et les droits des propriétaires. Il en va de la survie de votre plaisir de voler. Renseignements peuvent être pris au 50.45.75.29 sur les terrains d'atterrissage.

- Un atterrissage est aussi possible à Angon entre Talloires et Doussard, vers le camping : champ de 100 m, bordé à l'Est par la route et des lignes électriques, et à l'Ouest par une haie d'arbres et d'autres lignes. (Cot : TD - Finesse 3,7 pour l'atteindre).

	A	B
* Cotation	PD	D
* Orientation	SW	W
* Description	Dans les belles pentes herbeuses sous la dernière barre rocheuse. Un virage à droite à négocier juste après le décollage. Zone assez turbulente.	Sur l'arête qui conduit au sommet. Situé à 20 m au Nord du dernier ressaut rocheux, sur le sentier. Course dans un entonnoir herbeux assez raide débouchant sur une petite falaise.
	VOL SUR DOUSSARD	VOL SUR VEREL
* Dénivelée	Entre 1800 et 1870 m	Entre 1300 et 1370 m
* Finesse	3 pour franchir la crête au Nord de la Pointe de la Rochette 3,5 pour rejoindre l'atterrissage. Vaches difficiles.	2,8 à 3
<u>Atterrissage</u>		
* Cotation	D (finesse sup à 3)	F
* Description	Terrain de delta officiel situé au bout du lac. Très vaste. Buvette. Parking. ATERRISSAGE INTERDIT DE LA MI-JUIN A FIN SEPTEMBRE. (réservé aux deltas).	Situé à Verel. Champs vastes et plats.
* Vent	Regardez la manche à air	Du Nord

70. Pointe de la Rochette, 1.491 m.

La Pointe de la Rochette constitue un joli belvédère sur le lac d'Annecy. Facile et rapide d'accès, c'est un site intéressant lorsqu'on a un après-midi devant soi. Par bonnes conditions, il est possible d'aller se promener jusqu'aux Dents de Lanfon.

Massif : Voir site No 69

Carte : Voir site No 69

Accès routier : Suivre l'itinéraire décrit pour le site 69 jusqu'au Col de la Forclaz. Laisser la voiture au Col. Repérer le décollage.

Accès pédestre : Suivre un chemin forestier pendant 20 mn, puis la crête herbeuse jusqu'au sommet. Le décollage est matérialisé par des manches à air.

Dénivelée - Durée : 350 m - 3/4 h à 1 h

Navette voiture : 15 km par Doussard, Vesonne et Montmin.

Décollage

* Cotation : PD / D

* Orientation : Ouest à Nord-Ouest

* Description : Pente herbeuse très raide dominant rochers et épicéas.

Vol

* Dénivelée : 1080 m

* Finesse : 2,6

Atterrissage

* Cotation : F ou D

* Description : Voir site No 69 : Doussard ou Angon

* Vent : Remonte la vallée du Nord pendant la journée.

71. Tête du Parmelan, 1.832 m.

Au Nord-Est d'Annecy, un immense plateau se termine brutalement par d'imposantes falaises calcaires sur près de 10 km. Le Parmelan en constitue l'extrémité Nord-Ouest. Inutile de dire que la configuration du relief vous permettra de décoller (300 m sous le sommet) sans connaître à l'avance ni l'heure, ni le lieu de votre retour sur le plancher des vaches, ni l'altitude que vous aurez atteinte.

Massif : Bornes - Extrémité septentrionale

Carte : Didier Richard "Bornes - Bauges" - 1/50'000

Accès routier : Sur la route Annecy - La Roche, rejoindre à l'Est le village d'Aviernoz :

- soit depuis Le Plot (si on arrive de La Roche)
- soit par Villaz (si on vient d'Annecy).

Prendre ensuite la route forestière des Chalets de l'Angletaz. La suivre jusqu'au départ des deltas (dans un lacet à gauche). Continuer sur environ 500 m.

Accès pédestre : Prendre un petit chemin qui part à droite. Traverser un petit couloir (sous les rochers de Béard). Accéder ensuite à une longue pente d'herbe (nombreuses flammes), à proximité des Chalets des Chappeys.

Dénivelée - Durée : 240 m - 1/2 h

Navette voiture : 10 km environ

Décollage

* Cotation : PD / D

* Orientation : Sud / Sud-Ouest

* Description : Pente herbeuse, très raide mais sans obstacle, dans un petit couloir, située sous les Chalets de l'Angletaz et à côté des Chalets des Chappeys.

72. Mont de la Coche, 2.070 m.

Extrémité Sud du chaînon de l'Arcalod, le Mont de la Coche permet de faire un vol intéressant sur plusieurs plans. La région elle-même, bien que proche d'Anney, est encore assez sauvage. Deux décollages sont proposés : le premier satisfiera ceux qui ont peu de temps ou (et) peu d'expérience, le second constituera un tremplin plus délicat, mais pourra être le point de départ d'un long vol en direction du Nord ou du Sud suivant les conditions. Attention aux gorges de Sur Les Plans.

Massif : Bauges

Carte : Didier Richard "Bornes - Bauges" - 1/50'000

Accès routier :

D'Anney, prendre la direction Albertville par la rive Ouest du lac jusqu'à Sévrier. Dans le village, prendre la D 912 jusqu'à Châtelard (31 km d'Anney). Continuer sur 2 km et prendre à gauche pour La Compote, Jarsy. Repérer l'atterrissage à Préchère (Nord-Est de Jarsy). Revenir sur ses pas et laisser la voiture au Coudray (terminus).

Accès pédestre :

Prendre le chemin forestier qui monte au Chargieu puis à Allant (ruines - 1580 m). Décollage possible sur la croupe qui domine ces ruines (site A - 1720 m). Ou bien poursuivre jusqu'au sommet du Mont de la Coche (2070 m) par une crête herbeuse (site B). Nombreuses flammes.

Dénivelée - Durée : 800 m jusqu'au décollage A - 1 h 30 / 2 h 30

1100 m jusqu'au sommet - 2 h / 3 h

Navette voiture : 2 km. On peut s'en passer !

Vol

* Dénivelée : 850 m environ

* Finesse : 3 environ

Atterrissage

* Cotation : D

* Description : Il est impératif de repérer à l'avance un terrain fauché et d'obtenir l'accord de ses propriétaires. Nombreuses possibilités au-dessus de Villaz.

* Vent : Remonte la vallée du Sud.

Remarques

- Il est vivement déconseillé de décoller du sommet du Parmelan, à cause de la configuration du relief (décollage falaise) et surtout des conditions aérologiques. On risque, en effet, de décoller sous le vent de thermiques très puissants.

- En partant des Chalets des Chapeys, on pourra de toute façon réaliser des gains importants, survoler en sécurité la tête du Parmelan et se laisser glisser vers la tête à Turpin avant de revenir ou de tenter la jonction avec la Dent du Cruet...

- Site à éviter par vent du Sud / Sud-Ouest fort.

73. Mont Trélod, 2.181 m.

Ce magnifique sommet des Bauges, abritait des ours bruns sur ses flancs jusqu'à une date récente (1869 paraît-il). Aujourd'hui, ces sympathiques petites bêtes ont laissé la place aux chamois, mouflons et chevreuils. Le versant Ouest du Trélod se prête à merveille au parapente : décollage sans difficulté, activité thermique intéressante entre Dent des Portes et Dent de Pleuven vous enchanteront.

Massif : Bauges

Carte : Didier Richard "Bornes - Bauges" - 1/50'000

Accès routier : D'Annecy, prendre la direction Albertville jusqu'à Sévrier, puis tourner à gauche pour rejoindre Le Châtelard. A la sortie du village, prendre à gauche pour "La Compote". Suivre la route de Doucy en Bauges et s'arrêter à Magnoux.

Accès pédestre : A - De Magnoux, remonter à droite le chemin qui va buter contre une barre rocheuse, entre Dent de Pleuven et Trélod. Un crochet vers la gauche puis vers la droite et s'engager dans le cirque des cascades. Gagner les alpages de Pleuven puis la crête qui les domine. La suivre jusqu'au sommet.
Itinéraire conseillé pour sa beauté et son originalité. Sentier assez raide, déconseillé aux fumeurs !

B - Du terminus, suivre le sentier qui monte à la Dent des Portes (1932 m). Revenir vers le Sud en redescendant vers le passage du Charbonnet (1795 m) et gravir la jolie pente sommitale.
Itinéraire pour marcheurs peu entraînés. Sentier assez cool !

Dénivelée - Durée : Itinéraire A : 1220 m - 2 h 30 / 3 h 30

Itinéraire B : 1140 m - 3 h / 3 h 30

Navette voiture : Inutile

	A	B
<u>Décollage</u>		
* Cotation	F	PD/D
* Orientation	W/NW	N/NW
* Description	Très longue pente herbeuse sans obstacle.	Pente longue mais raide. Petite barre rocheuse en contrebas.
<u>Vol</u>		
* Dénivelée	750 m	1100 m
* Finesse	2	2,5
<u>Atterrissage</u>		
* Cotation		D
* Description	Situé juste au-dessus de Précherel. Terrain légèrement en pente vers l'Ouest. Attention aux fils électriques en contrebas.	
* Vent		Remonte la vallée du Sud-Ouest

Décollage

- * Cotation : F
- * Orientation : Sud-Ouest à Ouest
- * Description : Situé 100 m en contrebas du sommet. Pente herbeuse idéale. Quelques rochers épars.

Vol

- * Dénivelée : 1200 m
- * Finesse : 1,9

Atterrissage

- * Cotation : D
- * Description : Terrain légèrement en pente, assez grand. Approche à soigner (des lignes électriques le bordent de chaque côté).
- * Vent : Remonte la vallée du Sud.

Remarque :

Les deux combes suspendues, séparées par une arête entre Trélod et Dent de Pleuven, sont tout à fait propice à un vol thermique, facile.

74. Mont Colombier, 2.043 m.

La Nature a oublié de disposer de jolies pentes d'herbe sur le sommet du Colombier. La nature du terrain et la configuration du relief rend donc un décollage sur ce magnifique belvédère trop exposé pour être conseillé. Domage ! Mais s'envoler des pentes inférieures sur le versant Est, très faciles d'accès, constitue une compensation intéressante. Leur orientation impose d'écourter la grasse matinée.

Massif : Bauges

Carte : Didier Richard "Bornes - Bauges" - 1/50'000

Accès routier :

Même itinéraire que site 73 jusqu'à La Compote. Au pont de La Compote, prendre une petite route à droite juste derrière le bar. Repérer le terrain d'atterrissage. Prendre ensuite un chemin forestier sur 1 km environ. Dans un virage à 90 degrés, en prendre un autre (à droite, raide) jusqu'au terminus (vers de nombreux chalets). Non goudronné mais carrossable.

Accès pédestre :

A travers les pâturages, monter en direction d'une croix (Croix de Plane). Continuer jusqu'à la limite des pierres (plusieurs flammes, bien visibles).

Dénivelée - Durée : 500 m environ - 1 h

Navette voiture : Eventuellement 2 km.

Décollage

- * Cotation : F / PD
- * Orientation : Est / Sud-Est
- * Description : Grande pente d'herbe assez raide.

Vol

- * Dénivelée : 900 m environ
- * finesse : 3

Atterrissage

- * Cotation : F
- * Description : Grand terrain sans obstacle à la Taillette, à côté des granges et de la route.
- * Vent : Irrégulier, carrefour de 3 vallées (Nord - Sud et Ouest).

VAL D'AOSTE

Habitué de la vallée d'Aoste pour y pratiquer l'alpinisme et randonnée à skis, nous avons commencé à effectuer quelques beaux vols, soit purement pour voler, soit pour compléter une belle course (face Nord du Ciarforon, Grand Paradis, traversée des Apôtres...). Un nombre incalculable de vols peuvent être réalisés dans cette région.

L'activité étant encore jeune dans ces vallées, nous sommes généralement bien accueillis en prenant toutefois les précautions d'usage.

Plus que chez nous encore, il est préférable de voler tôt, avant 14 h, parce que les points d'atterrissage sont souvent situés dans des vallées très encaissées où l'aérologie devient parfois "méchante" dès la mi-journée.

L'accès à de hauts sommets est facilité par les routes qui montent haut, au dessus de 1600 mètres en général.

Le coût des déplacements dans le Val d'Aoste n'est pas excessif si l'on prend un abonnement pour le tunnel du Mont Blanc (10 passages, valables une année, 50% de réduction).

On peut, en plus, amortir le coût du tunnel en ramenant de l'alcool, beaucoup moins cher en Italie !

Voici donc une description de quelques vols réalisés ces quatre dernières années. Il y en a sûrement d'autres à découvrir, peut-être plus beaux encore.

75. Le Crammont, 2.737 m.

Sommet aux pentes raides qui domine Courmayeur au Nord, et Pré St Didier à l'Est. Apprécié des randonneurs et des skieurs, il permet de réaliser un vol facile aux portes du Massif du Mt Blanc.

Carte : Didier Richard "Mt Blanc - Beaufortin" - 1/50'000.

Accès routier : De tunnel descendre à Pré St Didier et prendre à gauche la route du col du Petit St Bernard. Laisser la voiture à Elevaz (1302 m). 13 km du tunnel.

Accès pédestre : Un bon chemin serpente sur le versant Sud-Est de la montagne. Vers les derniers chalets, tirer à droite pour gravir la belle arête herbeuse Est, jusqu'au sommet.

Dénivelée - Durée : 1430 m - 3 à 4 h.

Décollage

- * Cotation : F
- * Orientation : Sud à Est.
- * Description : Vastes pelouses alpines sous le sommet.

Vol et atterrissage : 3 solutions possibles.

- Pré St Didier : exactement vers le hameau de Champoux, champs allongés, bordés d'arbres, au bord du torrent.

Cotation : D - Dénivelée : 1700 m - Finesse : 1,5

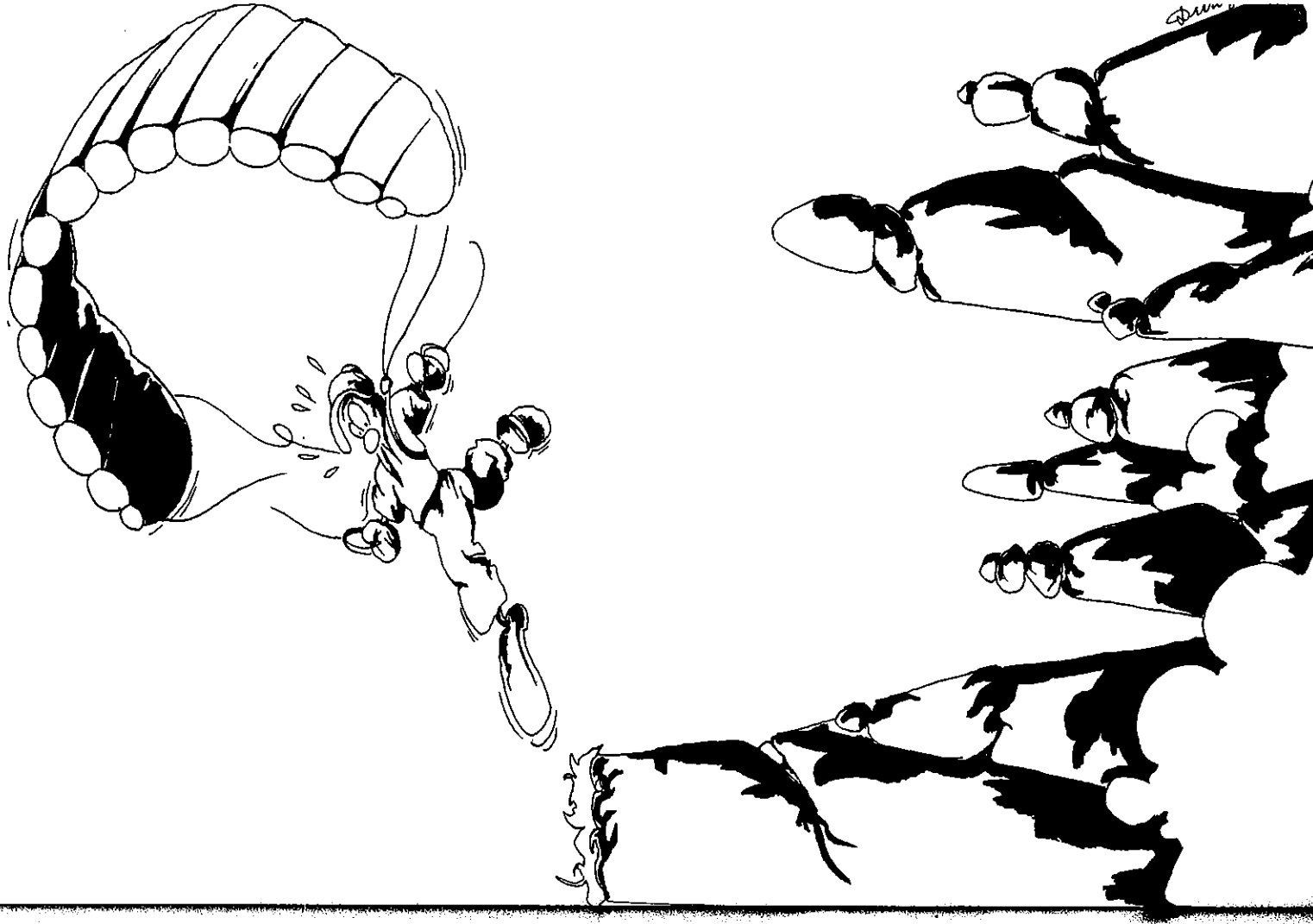
- Courmayeur : champs à l'Est de la route, à la sortie Sud du village.

Cotation : D - Dénivelée : 1500 m - Finesse : 2

- Morgex : même atterrissage que la "Testa de Liconi".

Cotation : F - Dénivelée : 1800 m - Finesse : 3,6

Attention au contre.



76. Testa di Liconi, 2.950 m.

Raide et vaste plan incliné bien visible de la vallée, dominant le village de Morgex, sur la route d'Aoste. L'accès décrit ici est très varié et permet de réaliser un joli vol, facile, après une belle randonnée. Intéressantes possibilités de soaring.

Carte : Didier Richard "Mt Blanc - Beaufortin" - 1/50'000

Accès routier : Du tunnel, descendre d'environ 8 km à Morgex (sur la route d'Aoste). A l'entrée du village, repérer le sommet sur la gauche. Continuer sur La Salle et rejoindre Morge (7 km de La Salle - 1690 m).

Lorsque nous avons fait ce vol en 85, des engins taillés laient une route jusqu'aux chalets de Liconi (1878 m), accessibles par Villair, situé 1 km au-dessus de Morgex. Peut-être est-elle aujourd'hui achevée?

Accès pédestre : De Liconi, suivre un bon sentier au fond de la combe. Franchir une pente raide qui donne accès à un grand replat (joli lac). Le contourner par le Nord et gagner le Col de Liconi puis le sommet par des rochers brisés et de jolies pentes d'herbe.

Dénivelée - Durée : 950 m de Liconi (ou 1260 m si départ de Morge).
2 h 30 à 4 h.

Navette voiture : Conseillée pour les 10 km entre Morgex et Morge (ou Liconi).

Décollage

- * Cotation : F
- * Orientation : Sud. Brise de pente très bien canalisée.
- * Description : Immenses pentes d'herbe. Pente idéale.

Vol

- * Dénivelée : 2000 m
- * Finesse : 2,1

Atterrissage

- * Cotation : F
- * Description : Sur le terrain de foot à droite à l'entrée de Morgex ou mieux, dans un champ allongé après le stade. A repérer en arrivant.
- * Vent : Remonte la vallée du Sud-Est. Attention ! Il peut être violent.

77. Tête du Ruitor, 3.486 m.

Grande et belle course à skis, le versant Sud-Est du Ruitor peut donner l'occasion de faire un vol magnifique dans le Val Grisanche, au-dessus du barrage de Beauregard.

Massif : Extrémité Nord-Est de la Vanoise, versant italien

Carte : Italienne "Grand Paradis" - 1/50'000 - Peu précise

Accès routier : A 17 km de la sortie du tunnel du Mont Blanc, sur la route d'Aoste, juste après les deux tunnels d'Avise, prendre immédiatement à droite une route en lacets direction "Val Grisanche". La suivre jusqu'à Bonne (1810 m) au-dessus de la digue du barrage.

Accès pédestre : Remonter les belles pentes (succession de jolies combes, orientées à l'Est) qui dominent le lac. Par un crochet à gauche, on contourne de petites barres rocheuses et on atteint le refuge Scavarda que l'on laisse à droite. Des pentes raides défendent l'accès au glacier de Morion. Par une traversée ascendante à droite, rejoindre le Col du Ruitor (3373 m). Bifurquer à gauche et rejoindre le sommet le long de l'arête Nord, versant glacier du Ruitor. On peut éviter ce crochet au Col du Ruitor en gravissant les raides pentes directement sous le sommet.

Dénivelée - Durée : 1650 m - 4 h / 6 h

Navette voiture : Inutile

Décollage

* Cotation : PD à D

* Orientation : Est (Col du Ruitor) à Sud

* Description : Multiples possibilités de décoller vers le Col du Ruitor ou sur les rochers du sommet, versant Val Grisanche.

Vol

* Dénivelée : 1800 m environ

* Finesse : 2,2 mais 3 pour passer la courbe "2800"

Atterrissage

* Cotation : D

* Description : Vastes champs à l'entrée Nord du village.

* Vent : Remonte la vallée du Nord.

Remarques

- Accès et vol conseillé au printemps, à skis (enneigement très tardif à Val Grisanche).

- Possibilité de coucher au refuge Scavarda (2912 m - 44 places).

- Dans cette même vallée, de multiples autres vols sont envisageables, à skis ou à pied. Les plus recommandables étant :

- Le Becca di Tos
- La Punta di Feluma
- L'Arp Vieille
- La Punta di Rabuigne
- La Grande Rousse (splendide)

78. Grand Paradis, 4.061 m.

Le Grand Paradis est un des 4000 les plus faciles des Alpes. Sa fréquentation importante dès le printemps doit inviter à le gravir en dehors des périodes "classiques".

Massif : Grand Paradis

Carte : Italienne "Grand Paradis" - 1/50'000. Peu précise
Didier Richard "Vanoise" - 1/50'000

Accès routier : Sur la route d'Aoste, entre Arvier et Villeneuve, prendre à droite direction "Val Savarenche, Val de Rhêmes". A la sortie d'Introd, prendre à gauche direction "Val Savarenche". Poursuivre jusqu'à Pont, le terminus. 1960 m.

Accès pédestre :

- De Pont, par le refuge Victor Emmanuel.

1er jour : Une mulatière conduit au refuge (2732 m). Très fréquenté, 137 places, réservation obligatoire. 2 h / 3 h de montée.

2ème jour : Prendre pied sur le glacier du Grd Paradis (au nord du refuge). Le remonter jusqu'à la rimaye (laisser le matériel). Une petite arête hérissée de gendarmes conduit au sommet. Aucune difficulté technique. Glacier peu crevassé. Crampons nécessaires. Piolet et cordes utiles. 1300 m de dénivellation - 3 h / 4 h 30.

- Depuis l'Alpe Prapieux, par le refuge Chabod.

1er jour : Laisser la voiture à l'Alpe Prapieux (1814 m), 3 km en aval de Pont, juste après un pont qui fait repasser la route à l'Ouest du ruisseau. Un bon sentier conduit au refuge (2850 m). Refuge moins fréquenté, plus petit (60 places). Réservation conseillée. Accès en 2 h / 3 h.

2ème jour : Monter d'abord plein Est en direction du Bec de Montandayné. Par une grande traversée à droite (légère descente), rejoindre le glacier de Lavaciau puis l'itinéraire du refuge Victor Emmanuel à partir de 3500 m. 1200 m de dénivellation - 3 h 30 / 5 h. Parcours magnifique et facile sur un glacier assez crevassé. Matériel glaciaire indispensable.

Navette voiture : Inutile

Décollage

* Cotation : PD

* Orientation : Ouest

* Description : Situé sous la rimaye, à l'aplomb du sommet, dans une large cuvette dominant une barre de séracs.

	VOL SUR PONT	VOL SUR ALPE PRAVIEUX
<u>Itinéraire</u>	Survoler l'itinéraire du refuge Victor Emmanuel.	Descendre le glacier de Lavediau.
<u>Dénivelée</u>	2040 m	2130 m
<u>Finesse</u>	3-5 pour passer la cote 2500. Nombreuses "vaches" possibles.	2,3
<u>Atterrissage</u>		
* Cotation	D (à cause de la finesse sinon F)	D
* Description	Champs très vastes au Sud de Pont.	Au bord de la route, à l'Alpe Pravieux. Une ligne électrique à repérer à la montée.
* Vent	Remonte la vallée du Nord	Remonte la vallée du Nord

79. Le Ciarforon, 3.642 m.

Même s'il n'atteint pas les 4000 mètres, le Ciarforon est bien plus intéressant que son voisin surpeuplé. La combinaison "ascension par la face Nord / descente en parapente" vous garantit une journée inoubliable.

Massif : Grand Paradis

Carte : Italienne "Grand Paradis" - 1/50'000. Peu précise
Didier Richard "Vanoise" - 1/50'000

Accès routier : Voir site No 78

Accès pédestre : De Pont, monter au Refuge Victor Emmanuel
(voir Site No 78).

Du refuge, ascension du Ciarforon :

- par l'arête Nord-Est (voie normale)
- ou par la face Nord (course AD sup - 350 m - 45 degrés).

Il est possible de réaliser cette course en un seul jour en partant de Pont très tôt le matin : 1700 m de dénivelée au total (entre 4 et 7 heures).

Décollage

- * Cotation : PD/D
- * Orientation : Nord / Nord-Ouest
- * Description : Vaste dôme neigeux, pente s'accroissant sur la face Nord.

Vol

- * Dénivelée : 1700 m
- * Finesse : 2,6 (pour passer le replat et descendre dans la vallée. "Vaches" possibles) ou 3,2 (pour se poser à Pont).

Atterrissage

- * Cotation : D
- * Description : Vastes champs au Sud de Pont.
- * Vent : Remonte la vallée du Nord.

RÉGION DE COGNE

A partir de ce sympathique village qui borde le Parc National du Grand Paradis au Nord-Ouest, un grand nombre de sommets s'offrent à qui aime marcher et voler. Le randonneur restera sur les sommets dominant le village, l'alpiniste s'enfoncera dans les vallons de Valnontey ou de Lillaz, réalisant de belles courses d'où il descendra avec son aile.

Massif : Grand Paradis

Carte : Italienne "Gran Paradiso" - 1/50'000

Accès routier :

Sur la route Courmayeur-Aoste, 2 km après St Pierre, prendre à droite "val de Cogne" et suivre la route jusqu'à Cogne (1534 m).

80. Mont Erban, 3.004 m.

Grand plan incliné, régulier, orienté au soleil levant et dominant le village de Cogne. Ce sommet rappelle la pointe de Criou vers Samoëns.

Accès pédestre : De Cogne, traverser la plaine de St Ours vers le Sud par un bon chemin. A Buttier, démarre un sentier qui mène, par les Ors, aux chalets de Vermania. Prendre à gauche en direction de l'Ouille (2521 m). Raide à la fin. Traverser le flanc Est du Mont Erban et remonter les pentes au mieux vers le sommet.

Dénivelée - Durée : 1450 m - 3 / 5 h

Décollage

- * Cotation : PD à D
- * Orientation : Nord-Est à Est

* Description : Le sommet est constitué par un assez vaste dôme plat et permet de multiples décollages sur un terrain herbeux parsemé de cailloux et assez irrégulier.

Vol

- * Dénivelée : 1470 m
- * Finesse : 2,2

Atterrissage

- * Cotation : F
- * Description : Très facile, dans la plaine de St Ours, à côté de Cogne.
- * Vent : Capricieux (carrefour de vallées). Nombreux drapeaux.

81. Arpisson, 2.978 m.

Beau sommet au Nord de Cogne que l'on gravit à partir de Gimillan (1787 m), permettant de contempler l'ensemble du Massif du Grand Paradis et de survoler deux villages magnifiques.

Accès routier : A la sortie de Cogne, franchir le pont puis prendre la route à gauche pour Gimillan. Parking en haut du village. Navette voiture inutile (STOP facile sur 3 km).

Accès pédestre : Suivre un chemin à jeep jusqu'au premier lacet. Prendre alors à droite le long d'un ravin. Le traverser. Le sentier grimpe dans une forêt de mélèzes puis contourne "Isapiana" par la droite. De là accéder au sommet par de faciles pentes d'herbe.

Dénivelée - Durée : 1200 m - 2 h / 3 h 30.

Décollage

- * Cotation : PD
- * Orientation : Sud
- * Description : A proximité du sommet, mélange d'herbe et de cailloux, un peu irrégulier, pente soutenue.

Vol

- * Dénivelée : 1400 m
- * Finesse : 2,6

Atterrissage

- * Cotation : F
- * Description : Très facile, dans la vaste plaine de St Ours à côté de Cogne. Immenses champs.
- * Vent : Capricieux (carrefour de vallées). Nombreux drapeaux.

82. Montzalet, 2.759 m.

C'est un sommet qui "ne paye pas de mine" mais duquel on peut envisager un vol de durée intéressant au-dessus des falaises dominant le petit village de Lillaz.

Accès pédestre : De Cogne, faire 1 km en voiture vers Lillaz. Laisser la voiture juste après Molinaz. Suivre le bon sentier qui mène au Mont Creya. On passe à côté d'anciens baraquements militaires après 1 / 1 h 30 de marche (2387 m). Pour atteindre Montzalet situé juste au-dessus, suivre la combe qui monte au Mont Creya. La quitter pour rejoindre la crête à gauche. On la suit jusqu'au sommet.

Dénivelée - Durée : 1200 m - 2 h / 3 h.

Décollage

- * Cotation : PD
- * Orientation : Est à Ouest. Sud idéal.
- * Description : Situé juste sous le sommet. Terrain herbeux parsemé de cailloux.

Vol

- * Dénivelée : 1150 m
- * Finesse : 2,6 si atterrissage à Lillaz (conseillé).
3,1 si atterrissage à Cogne (attention au contre).

Atterrissage

- * Cotation : F
- * Description : Grands champs à côté de Lillaz près du terrain de camping.
- * Vent : Capricieux (carrefour de vallées).

83. Gran Serz, 3.552 m.

Le Grand Serz est un petit sommet sur la longue chaîne qui relie Grivola et Grand Paradis, orientée Nord-Sud. L'atteindre constitue une randonnée sur glacier sans aucune difficulté. Elle peut être faite en un seul jour par des marcheurs bien entraînés, mais on peut aussi couper l'ascension en couchant au célèbre et confortable refuge Vittorio Sella.

Accès pédestre : Laisser la voiture à Valnontey (3 km au Sud de Cogne). Suivre le bon sentier qui conduit au refuge Vittorio Sella (2594 m - 160 places - Gardé des Pâques). Du refuge, traverser le ruisseau et remonter la moraine pour prendre pied sur le glacier de Lauson. On le quitte par une pente raide. Prendre pied sur le facile glacier du Grand Val. On atteint le sommet même par une petite escalade facile et amusante (arête Sud). Matériel glacière nécessaire.

Dénivelée - Durée : 1900 m (830 m jusqu'au refuge) - 5 à 7 h au total.

Décollage

- * Cotation : PD
- * Orientation : Sud
- * Description : Dans la neige sous les rochers. Belle pente.

Vol

- * Dénivelée : 1850 m
- * Finesse : 3 à 3,5 suivant le lieu d'atterrissage.
- * Conseil : Contourner le Bec du Vallon par le Sud puis obliquer à gauche en restant sur le versant Ouest.

Atterrissage

- * Cotation : D (facile mais finesse sup à 3)
- * Description : Vastés champs à l'entrée de Valnontey (vers le camping).
- * Vent : Remonte la vallée du Nord.

84. Torre di San Orso, 3.618 m.

NOTES

Sommet magnifique qu'il est possible de gravir dans le seul but de voler, ou après avoir réalisé la jolie traversée des trois Apôtres (course AD inf. très recommandable).

Accès pédestre :

Laisser la voiture à Valnontey (3 km au Sud de Cogne). Prendre le sentier de Valmiana puis, 10 mn après les maisons, prendre à gauche direction bivouac de Money (2872 m). Bivouac splendide et calme, pour 6-8 personnes, perché sur une barre rocheuse à gauche de la grande moraine, rive droite du glacier de Coupé di Money.

Du bivouac, redescendre au pied du glacier et le remonter facilement jusqu'au col du même nom. Avant le col, prendre à droite, passer une rimaye et gravir une arête mixte menant à une grande bosse glaciaire sous le sommet de San Orso.

Dénivelée - Durée : 1er jour : 1200 m - 3 h / 4 h 30.

2ème jour : 800 m - 2 h / 3 h.

Décollage

* Cotation : F

* Orientation : Nord-Ouest.

* Description : Sur la bosse, très vaste et plat puis pente progressive jusqu'à 40 degrés.

Vol

* Dénivelée : 1900 m

* Finesse : 2,7 (Valmiana) à 4 (Valnontey).

Atterrissage

* Cotation : D

* Description : Multiples possibilités dans de vastes champs entre Valmania et Valnontey.

* Vent : Remonte la vallée du Nord.