

Vols encadrés haute montagne

Encadré par un moniteur de parapente guide de haute montagne, vous pourrez accéder à des décollages exceptionnels en haute altitude. Ces vols sont aussi possibles en biplace pour des accompagnants non volants ...

Les vols haute montagne accessibles par remontées mécaniques

Ces vols nécessitent un encordement et équipement haute montagne (baudrier & crampons selon les conditions) même si l'accès est relativement rapide.

★ **Les Grands-Montets** (sous réserve de la ré ouverture du téléphérique) La marche d'approche ne nécessite généralement pas de crampons, mais vous serez encordé avec un guide (15 mn de marche). Décollage ouest au départ du « Pas de Chèvre », sur le glacier des Grands Montets à 3100 m. Magnifique vue sur La Mer de Glace et le massif du Mont Blanc, les Grandes Jorasses avec un cheminement le long de l'arrête de Bochard, au pied de l'Aiguille Verte et des Drus.

★ **L'Aiguille du Midi** : deux possibilités de décollage à 3 700 m à l'Est de l'Aiguille du Midi en fonction du vent. Vous devez être équipés de crampons et vous serez encordés pour descendre l'arête, très aérienne en fonction de son état, (début de l'itinéraire Midi-Plan) jusqu'au décollage (environ 20 mn de cramponnage). En hiver, l'arête est équipée (mains courantes). Sa descente en est donc facilitée.

★ **Col du Géant** : Décollage sud à 3 300 m, accessible depuis le téléphérique d'Helbronner en Italie, 20 min de marche d'approche, encordés, sur glacier. Les crampons ne sont pas toujours nécessaires. Vol extraordinaire le long de la face sud du Mont-Blanc, vue sur la face sud des Grandes Jorasses et la Noire de Peuterey. Un vol d'une dimension exceptionnelle, possible uniquement dans des conditions de vent météo sud faible. Atterrissage dans le Val Ferret ou le Val Veny.

Dates

Ces vols étant plus sensiblement tributaires de la météo, nous ne programmons pas de journées sur notre calendrier. Nous regroupons les pilotes sur des formules collectifs (4 pilotes minimums) ou engagement (1 à 2 pilotes autonomes à la pose) sur rendez-vous quand la météo annonce un créneau possible.

Nous validons le rendez-vous en fonction de vos disponibilités et en fonction du dernier bulletin météo la veille du vol prévu.

L'hiver est souvent une période très propice à ces vols.

Un arrêté ministériel régit les vols sur le massif du Mont Blanc en juillet & août, les vols sur l'Aiguille du Midi, Tacul et Mont Blanc ne sont donc pas possibles en été.

Tarifs par pilote

- **Engagement** d'un moniteur –guide : 340 € / jour (vous êtes autonomes à la pose)
- **Engagement** partagé (2 pilotes) d'un moniteur guide : 175€ / jour (vous êtes autonomes à la pose)
- **Collectif** (3 pilotes minimums) : 150 € / jour (encadrement avec un moniteur à la pose)

Les prix comprennent

La prestation d'un moniteur d'état parapente (BEES ou BPJEPS ou DEJPEPS), diplômé guide de Haute Montagne (un deuxième moniteur d'état parapente pour les formules collectives à l'atterrissage).

Il est préférable sur ces vols d'avoir un matériel personnel connu et peu encombrant.

Les prix ne comprennent pas

Les remontées mécaniques,

La licence FFVL assurance & RCA obligatoire.

Le matériel personnel d'alpinisme (baudrier, chaussures de montagne cramponnables, crampons).

Le matériel de vol (dont parachute de secours obligatoire)

Si vous ne possédez pas de matériel, contactez-nous, possibilité de location.

Niveau requis

Fin de cycle 2, niveau bleu de votre passeport de vol libre.

Niveau d'expérience : selon les vols et les conditions, à partir du niveau brevet initial de votre passeport de vol libre. Vous devez avoir une bonne maîtrise des différentes techniques de décollage (dos voile par vent nul aussi bien que face voile par vent fort). Une bonne condition physique est recommandée et bonnes aptitudes psychologiques pour une évolution dans un milieu pouvant être impressionnant. Alpiniste débutant possible.

Vous devez, sur certains vols, avoir la capacité de vous poser dans des conditions de vent de vallée pouvant être soutenues.

Il est préférable sur ces vols d'avoir un matériel personnel connu et peu encombrant.

Voler est un acte volontaire de rupture avec le quotidien, Votre motivation et votre implication seront les conditions de votre progression dans une activité dite « à risque ». Vous êtes seul pilote à bord.

[Un certificat médical d'aptitude à la pratique du parapente](#) est nécessaire pour la délivrance de [la licence assurance RCA si vous n'êtes pas déjà licencié](#).

Autorisation parentale pour les mineurs de plus de 15 ans : [à télécharger sur notre site internet sur ce lien](#).

Dans tous les cas, si vous n'êtes pas un ancien élève et que nous ne vous connaissons pas, nous devons, pour plus de sécurité et dans la mesure du possible, faire une validation de vos acquis d'expérience.

L'idéal est de vous voir en pente école et/ou sur un vol moyenne montagne au préalable.

Ce vol de « répétition » est aussi l'occasion pour vous de découvrir l'atterrissage sur un vol moyenne montagne en condition calme.

Objectif Mont-Blanc

Paralpinisme : cycle 2 du passeport FFVL, petite expérience d'alpinisme préférable

Programme sur deux jours **engagement d'un moniteur guide de haute montagne**

Vous êtes pilote autonome et souhaitez un encadrement pour l'ascension et une assistance au décollage en haute montagne. Exigeant car il faut allier des qualités de pilote à celles de l'alpiniste (encadrement pour un à deux pilotes autonomes ou un pilote autonome et un passager biplace). Un guide peut assurer deux alpinistes au maximum dans sa cordée.

Vous n'êtes pas pilote mais souhaitez vivre votre premier vol en biplace du plus haut sommet de l'Europe.

L'ascension du Mont-Blanc (4810 m), le plus haut sommet d'Europe, peut être entreprise par toute personne en bonne condition physique. Cependant elle ne doit pas être banalisée, car en fonction de l'altitude, les dangers dus aux changements de conditions atmosphériques peuvent devenir brusquement très importants.

Le choix de l'itinéraire sera conseillé par le guide en fonction des conditions d'ascension. Deux possibilités :

Voie normale:

1er Jour : Bellevue (1850 m) par le téléphérique pris aux Houches. Montée au Nid d'Aigle (2372 m) par le Tramway du Mont-Blanc. Refuge de Tête Rousse (3167 m) : 2h à 2 h 30, refuge de l'Aiguille du Goûter (3819 m) 2 à 3 h.

2ème Jour : Du refuge au Dôme du Goûter (4304 m) : 2 h 30. Du Dôme du Goûter au refuge Vallot (4362 m) : 1h poursuite par l'arête des Bosses : 1 h 30 à 2 h jusqu'au sommet.

Traversée par les Trois Monts:

1er Jour : Montée à l'Aiguille du Midi (3842 m) par le téléphérique, une courte marche avec crampons permet d'atteindre le refuge des Cosmiques (3613 m), environ 1 heure.

2ème Jour : Epaule du Mont-Blanc du Tacul (4100 m), puis l'épaule du Mont-Maudit (4280 m), col de la Brenva et sommet du Mont-Blanc (4807 m) : 6 à 8 heures.

Retour en cas de mauvaises conditions de vol selon les conditions d'enneigement et l'état des glaciers soit par le refuge Vallot, Col du Dôme, refuge de l'Aiguille du Goûter ou par les trois Mont Blanc. Dans la gestion de votre fatigue, vous devez toujours envisager une redescente à pied si le vol n'est pas possible en sécurité.

Dates

Objectif Mont Blanc : Juin, septembre et octobre, sur demande et en fonction des conditions météo et d'ascension. Les vols en juillet et août sont interdits par arrêté ministériel.

Tarifs

- Objectif Mont Blanc encadrement vol solo : 1 300 € pour 1 ou 2 pilotes autonomes
- Objectif Mont Blanc en biplace 1 400 € pour 1 personne

Le prix comprend :

La prestation d'un moniteur DEJEPS ou BPJEPS, diplômé guide de Haute Montagne.

Le prix ne comprend pas

[Les remontées mécaniques](#), [la demi-pension en refuge du client et du guide](#),

Les vivres de courses,

[La licence assurance FFVL pratiquant RCA obligatoire](#) et l'assurance pour la pratique de la haute montagne (FFVL option autres sports de pleine nature, CAF ou FFME recommandé),

Le matériel de vol et [le matériel personnel d'alpinisme \(baudrier, chaussures de montagne, crampons, piolet, lampe frontale, casque, etc...\)](#).

Si vous désirez du matériel de vol allégé, possibilité de location (voile ultralight/ sellette light / secours ultralight : 60 € / jour) selon disponibilité.

Equipement

Il est conseillé de s'habiller en « couches » successives, permettant de s'adapter à la température du moment.

Vêtements chauds : sur-pantalon, et veste technique (avec capuche), fourrure polaire et sous-vêtements de haute montagne, (caleçon et tee-shirt), bonnet, gants ou moufles de très bonne qualité, chaussettes chaudes, guêtres. Lunettes de glacier, et masque de ski. Gourde, lampe frontale, crème solaire.

Très bonnes chaussures de haute montagne ne serrant pas le pied. Crampons, piolet, baudrier, casque.

Le guide vous conseillera en fonction des conditions du moment.

Matériel de vol facile (voile école recommandé type montagne si possible) et léger dans un bon sac à dos. Sellette allégée. Vous devez avoir essayé et réglé votre matériel si ça n'est pas votre matériel habituel.

Refuge & nourriture

Nous nous occupons de réserver les places en refuge. La demi-pension est assurée (repas du soir, nuitée, petit déjeuner). Les couvertures sont fournies. Les frais de refuge du guide sont à votre charge.

Prévoir les vivres de course (aliments énergétiques, fruits secs, sucre, eau, pique-nique...)

Niveau requis

L'ascension exige une bonne endurance, une accoutumance à l'altitude et une formation aux techniques de base de sécurité et de progression en terrain glaciaire.

Cette expérience s'acquiert par la pratique de courses en haute montagne, et au minimum par la participation à une journée spécifique de préparation au Mont-Blanc.

Pour les pilotes autonomes :

Cycle 2, niveau brevet de pilote. Autonomie à la pose (pas de moniteur à l'atterrissage. Capacité à se poser en milieu d'après-midi dans des conditions de vent de vallée pouvant être soutenues).

Vous devez avoir une excellente technique de décollage (dos voile & face voile) dans tout type de conditions (capacité à décoller vent nul comme par vent fort), excellente condition physique et bonnes aptitudes psychologiques pour une évolution dans un milieu pouvant être impressionnant.

Voler est un acte volontaire de rupture avec le quotidien, Votre motivation et votre implication seront les conditions de votre réussite dans une activité dite « à risque ». Vous êtes seul pilote à bord. Dans tous les cas, pour les pilotes autonomes, une validation d'acquis sera nécessaire avant de tenter ce vol.

Pour les passagers biplaces :

La pratique du vol en haute montagne nécessite une excellente condition physique.

Votre participation active par une course d'élan au décollage est capitale pour la réussite de l'envol.

Autres possibilités de paralpinisme

Mont Blanc du Tacul : (575 €, 1 jour au départ de Chamonix)

Dômes de Miage : (850 €, 2 jours au départ des Contamines Montjoie)

Mont Rose : (1250 €, 2 jours au départ de Chamonix, transit sur Cervigna ou Zermatt)

Grand Paradis...

Et encore : Aiguille Verte, Grandes Jorasses ... pour un niveau alpiniste confirmé.

Tarifcation en fonction des conditions d'ascension.

Pour vous offrir le maximum de succès, les conseils et questions de nos moniteurs guides...

Une ascension en haute montagne, avec une aile sur le dos, aussi légère soit-elle, devient une course sérieuse.

Ce document n'a pas un objectif commercial mais bien pédagogique : mon intention est de permettre au lecteur de cerner les différentes problématiques à envisager. Je tiens à souligner d'emblée que ces vols s'adressent à des parapentistes confirmés, ayant une expérience préalable en haute montagne.

En général, je considère que l'objectif est de réaliser un vol en haute montagne... au mieux du sommet convoité. J'essaie donc d'adapter la stratégie d'ascension pour qu'on se donne un maximum de chances de voler. Parfois, je propose une autre course plus adaptée aux conditions météorologiques.

Le vol en haute montagne demande un bon niveau et de l'expérience en parapente. Souvent, les parapentistes sous estiment la technicité de cette pratique en la comparant à un « plouf » en conditions calmes. Il n'en est rien ! La fatigue, le poids du sac, l'équipement « light » (demandant plus d'attention) et l'engagement du milieu sont à prendre en compte. De plus les conditions aérologiques sont souvent difficiles, sans oublier qu'évoluer sur de la neige profonde, ou trop dure, peut complexifier la préparation et le décollage. Enfin, le vol est long : exemple, 50 minutes depuis le sommet du Mont Blanc et 4000m de dénivelé. Il faut avoir fait une analyse complète des différentes masses d'air traversées (direction et vitesse), du vent de vallée, de la nébulosité.

La préparation

En alpinisme : Il faut être au point physiquement et techniquement pour ce qui est de l'ascension, (et éventuellement de la redescente...). Il ne s'agit pas de s'improviser « alpiniste »... aussi une préparation technique est indispensable si vous n'avez pas, ou trop peu d'expérience.

Si vous n'avez jamais mis les pieds en haute montagne, il faudra vous initier avant toute tentative.

Vous pouvez idéalement, si votre budget vous le permet, faire votre préparation en engagement privé, il est préférable que vous engagiez un guide moniteur de parapente de notre structure afin de cibler encore mieux votre préparation au paralpinisme. Sinon de nombreuses structures proposent des stages de préparation à l'ascension du Mont Blanc, n'hésitez pas à nous demander leur contact.

En parapente : Il faut bien connaître son matériel et être capable de s'en servir en toutes conditions : vent nul, de travers ou bien fort ! Et ce, avec ses capacités diminuées par le manque d'oxygène et la fatigue. Il est donc nécessaire de s'être entraîné... Par ailleurs la préparation et le conditionnement de l'aile et de la sellette doivent être envisagés avec soin ! Voler en haute montagne, c'est une sorte de biathlon : il faut être au point dans les deux activités, et en plus bien peaufiner la transition afin que ça puisse fonctionner. La préparation du matériel est donc primordiale.

Le matériel :

Pour grimper : Il faut une paire de chaussures d'alpinisme, ainsi que le matériel technique : baudrier, crampons, piolet, casque. En ce qui concerne le piolet et les crampons, il faut chercher le compromis entre poids et efficacité : le piolet ne doit pas être trop long, car il risquerait d'être très gênant en vol. Il faut prévoir des vêtements adaptés: Pantalon technique + collants polaire chauds + veste technique + micro doudoune ou deuxième polaire plus fine Deux paires de gants: une paire doit être bien chaude. Bonnet et cache-nez (ou petite écharpe). Prévoir également: lunettes de soleil, masque, un sac adapté à l'aile (et à tous le matos) et une lampe frontale avec des piles neuves. Pour conditionner l'aile : Le choix du sac est très important : il doit être suffisamment grand pour que tout puisse rentrer dedans : un essai est impératif !! Pensez à mettre tout votre matériel, vêtements compris ! Il doit être agréable au portage et également permettre de porter un piolet. On le portera sur le dos pendant le vol. L'aile doit absolument être attachée à la sellette ! En vérifiant bien le sens des connecteurs, et en évitant les tours de frein et de sellette. L'idéal est de pouvoir s'installer dans la sellette sur le lieu de décollage, sans déplier l'aile et en sachant qu'en la dépliant, elle sera prête à « voler ». Cela demande un peu d'attention au cours du compactage dans le sac.

★ L'aile
« Light » bien sûr : le marché est très vaste maintenant. Et surtout facile.

★ *La sellette*
Légère bien sûr : il existe des modèles à boucles très faciles d'utilisation. Les modèles les plus légers demandent un peu d'attention pour être enfilés correctement. Il faut s'y entraîner avant. En outre la sellette doit être choisie suffisamment grande afin d'y rentrer avec tous les vêtements et le baudrier sur soi. Evidemment, un réglage préalable est essentiel si l'on veut profiter du vol et ne pas passer son temps à essayer de s'asseoir confortablement !!

★ *Parachute de secours ?*
En tant que structure professionnelle, nous avons obligation de vous demander d'emmenner un parachute. Les parachutes lights sont maintenant au point et léger mais le problème reste la connexion à une sellette légère qui souvent n'a pas de point d'attache aux épaules. Un point d'attache des élévateurs du secours au niveau des attaches des élévateurs de votre voile parapente est dangereux. Il faudrait donc aussi prévoir une sellette équipé d'attaches aux épaules.

★ *Autres détails ?*
Sur une pente enneigée, une aile à une fâcheuse tendance à glisser : cela peut être délicat de démêler puis de décoller par vent nul. D'astucieuses baguettes en bois d'une vingtaine de centimètre permettent d'ancrer légèrement l'aile sur le sol (un peu comme les sardines d'une tente). A votre imagination pour créer le dispositif adapté à votre aile. On peut réaliser de bonnes sardines « écologiques » avec une fourche de petite branche. Sinon, un morceau de scotch « américain » marche bien...

En vol, on a les mains en l'air : ce n'est pas très bon pour la circulation et du coup, on peut avoir très froid : une petite chaufferette « chimique » dans chaque gant peut procurer un grand confort.
Penser au masque de ski et au cache nez en cas de conditions froides

Quelques QUESTIONS :

L'esprit

Qu'est ce qui est le plus important pour vous: gravir le sommet ou réaliser un vol en haute montagne?

La préparation

Avez-vous une activité sportive régulière? Laquelle?

Avez-vous une expérience préalable d'alpinisme et surtout de cramponnage ?

Quelle préparation planifiez-vous vis-à-vis de l'acclimatation ?

Quelle est votre pratique du parapente? Nombres d'heures par an ? Depuis quand ? Sur quels sites?

Faites-vous des vols randos de temps à autre ? Exemples ?

Le matériel

Quel matériel (aile, sellette) prévoyez-vous pour ce projet de vol?

Modèle de l'aile, surface, trims ou accélérateur, PTV et votre poids, poids de l'aile.

Modèle de sellette, poids.

Quel sac à dos prévoyez-vous ? Avez-vous testé le conditionnement de l'aile dedans ?

La technique parapente

Êtes-vous à l'aise pour décoller par vent nul avec votre aile "montagne"?

Êtes-vous à l'aise pour décoller par vent fort (plus de 20 km/h) avec votre aile "montagne"?

Maîtrisez-vous un recentrage « efficace »? (les décollages étant rarement longs!)

Je vous remercie de prendre le temps de répondre à ces quelques questions; elles permettent de faire "connaissance" et ouvre la discussion sur les différentes problématiques d'un tel projet.