# Vols et autres délices du Beaufortain



© Gabriel Gavard

En finale à Megève

***Pour un garçon comme moi qui se prétend vaguement épicurien sans être toutefois hédoniste, le Beaufortain est la terre idéale pour assouvir tous mes désirs.***

J'ai commencé à révérer cette partie de la Savoie lors de ma plus tendre enfance, quand mon estomac criait famine (il n'a malheureusement jamais perdu cette triste prédisposition). Pour calmer mes gesticulations et mon niveau sonore, ma mère me donnait à grignoter un morceau de Beaufort. Le mal était fait. Si le ver n'était pas dans le fruit, les ravages furent dramatiques et irréversibles pour ma vie personnelle. Je prétends toujours qu'Ève aurait dû goûter à ce délice plutôt que d'avoir un régime macrobiotique. Nous autres, êtres humains, serions toujours au Paradis. Mais, au fait, y a-t-il de la neige au Paradis ?

## Montagnes chéries

Comme toute histoire d'amour, celle-ci a commencé dans la douleur et continue d'ailleurs dans la douleur. Puisque je suis déjà allongé sur un canapé de psychanalyste, je vais ouvrir mon âme et extérioriser tous mes secrets. Mes parents (toujours eux) tentaient de me faire découvrir dans ma jeunesse, la beauté et le charme des montagnes de nos régions. Il fallait monter, entre autres, au col des Prés en voiture (c'était la partie facile) et ensuite marcher vers les sommets. Je détestais ces randonnées pédestres. Elles me fatiguaient inutilement. Au moindre arrêt, les mouches venaient perturber mon repos bien mérité. Je regardais déjà les avions qui survolaient le massif et rêvais d'escapades aériennes. Je préférais rester à Moûtiers et regarder la télévision ou traîner dans la ville avec des copains.

De nombreuses années plus tard, une fois mes brevets en poche, j'ai décidé après moult hésitations, lors de mon premier vol en montagne, d'emmener mon père sur les lieux de ses nombreux crimes. Il a ainsi pu découvrir une région magnifique d'un point de vue totalement différent. Il en est revenu enchanté.

Le Beaufortain est à quelques encablures de l'aérodrome d'Albertville, en Savoie. Cinq minutes après le décollage, on arrive dans la vallée qui mène à Beaufort. De toute manière, on voit parfaitement des sommets (en particulier la Pointe de la Grande-Journée) depuis la piste.

Cette chaîne de montagnes proche du Mont-Blanc s'avère être un lieu de repli idéal si les conditions de vol sont délicates autour du toit de l'Europe. Les sommets sont moins hauts et les turbulences moins violentes. Attention cependant, nous sommes en montagne et les dangers sont toujours présents. Les gens du pays ont l'habitude de dire que les pentes sont

tellement raides qu'ils doivent ferrer les poules. C'est de très mauvais augure pour trouver un terrain de fortune. J'ai appris récemment qu'il existe une altisurface sauvage, donc sans existence administrative, au-dessus de Roselend et utilisable sur skis. L'autre se trouve au Miravidi (c'est le nom d'une montagne).

Le seul terrain de repli est l'altiport de Megève sur le versant ouest de la chaîne. Il faut une qualification de site ou une qualification montagne pour pouvoir y atterrir. Cependant, la piste est abordable en cas d'urgence. Attention, elle est au fond d'une vallée. Cela implique que l'on ne peut pas remettre les gaz, ce qui est pratiquement toujours la règle chaque fois que l'on atterrit en montagne.

Comme toujours en France, je trouve que l'hiver est la plus belle saison pour survoler les massifs alpins. L'air est dense et si un anticyclone est durablement établi, on vole presque sans une ride. Cependant, le Beaufortain est un pays très vert et les reliefs en été prennent une teinte vert sombre que je trouve magnifique. Par contraste, les glaciers du massif du Mont-Blanc durant l'été sont d'une couleur marron peu agréable.

Il faut savoir que le Beaufortain est réputé pour recevoir d'importantes chutes de neige. Les ingénieurs français ont perçu toute l'utilité qu'ils pourraient tirer de ce microclimat. La région est parsemée de barrages hydroélectriques. Le plus connu, Roselend, domine le village de Beaufort. Malheur aux populations s'il venait à céder. Albertville serait submergé en vingt minutes. Ces nombreux lacs rendent la navigation aérienne relativement facile. Il suffit de consulter la carte IGN Grenoble Mont-Blanc au 1/100 000e (la carte aéronautique au 500 000e Sud-Est n'est pas suffisamment précise). Les barrages sont bien indiqués et permettent un repérage facile. Cette carte donne aussi une bonne idée du relief.

Deux routes traversent le Beaufortain. Elles partent toutes les deux de Beaufort pour rejoindre la Tarentaise. La plus célèbre, car elle est parfois au parcours du Tour de France, passe par le Cormet de Roselend à 1 968 m d'altitude et se termine à Bourg-Saint-Maurice. L'autre moins fréquentée monte au Cormet d'Arèches (2 109 m) pour arriver à Aime. Ces deux routes sont fermées durant l'hiver et ne sont ouvertes qu'à partir du mois de juin. Il est parfois difficile de les repérer dans le paysage du haut du ciel.







## Plaisirs hivernaux

Heureusement, la région est parsemée de refuges d'été ou d'hiver. Un jeu que j'affectionne particulièrement est de voler de refuges en refuges. Je tente par la même occasion de reconnaître les montagnes et de trouver des pentes à skier en randonnée. Pentes sur lesquelles je reprends trop souvent à mon compte la célèbre phrase de Churchill aux Britanniques le 13 mai 1940 : « *I have nothing to offer but blood, toil, tears and sweat* ». Vous noterez l'évolution durant laquelle je suis passé, de victime de la montagne à masochiste forcené.

Toutes les fois que je vole du refuge du Col du Bonhomme vers celui de Presset, je longe le couloir de l'Aiguille du Grand-Fond. Je pense obligatoirement à mon fils Benjamin qui insiste pour que je l'emmène quand il sera plus grand, descendre des couloirs à skis. Je lui réserve celui-ci. Je vous livre aussi un autre secret panoramique : le col de la Louze et les lacs de la Tempête. À pied comme en avion, c'est magnifique. Plus classique, le tour de la célèbre Pierra-Menta, en restant à bonne distance car

elle est souvent gravie par des alpinistes. J'ai trouvé un maître sur le Beaufortain. Mon photographe a une connaissance encyclopédique du massif. Grâce à lui, j'ai pu explorer plus en détail toutes les vallées. Si certaines combes sont larges, ce n'est pas toujours le cas. Il faut donc s'aventurer avec prudence. Les règles sont relativement simples : on doit voler sur le côté d'une vallée pour garder un rayon de virage suffisant. Il faut aussi franchir les cols avec un angle de 45° pour pourvoir faire demi-tour si l'avion est pris par une rafale qui le plaquerait vers le sol. De plus, assurez-vous que votre variomètre est neutre ou positif lorsque vous vous approchez d'un col. S'il est négatif, je pense qu'il vaut mieux rebrousser chemin, c'est plus prudent.

Je voudrais faire une légère digression sur le franchissement d'un col. Suite à mes nombreuses discussions avec des pilotes de montagne chevronnés, j'ai remarqué que deux pratiques non officielles s'affrontent pour savoir de quel côté de la vallée un avion doit arriver avant de franchir un col. La première argumente qu'il faut rester sur le versant ensoleillé. Ainsi l'avion bénéficiera des ascendances dues à la chaleur du soleil. L'autre, vous l'aurez deviné, professe l'inverse. Elle précise que si les courants rabattent l'avion au moment du franchissement du col, il vaut mieux se retrouver après un tournant à 180 degrés sur le côté du soleil. Les courants ascendants contreront les effets des rabattants.

Je pense qu'il ne faut pas s'enferrer dans des préjugés surtout quand notre vie est en jeu. Je dirais tout d'abord que la bonne technique est celle qui permet de se sortir sans dégâts et si possible avec élégance d'une situation délicate. Même si cette technique est peu orthodoxe. J'argumenterais que la deuxième théorie (arrivée dans l'ombre) est par définition la plus conservatrice. Le pilote garde un atout dans son jeu. J'aurais tendance à la préférer.

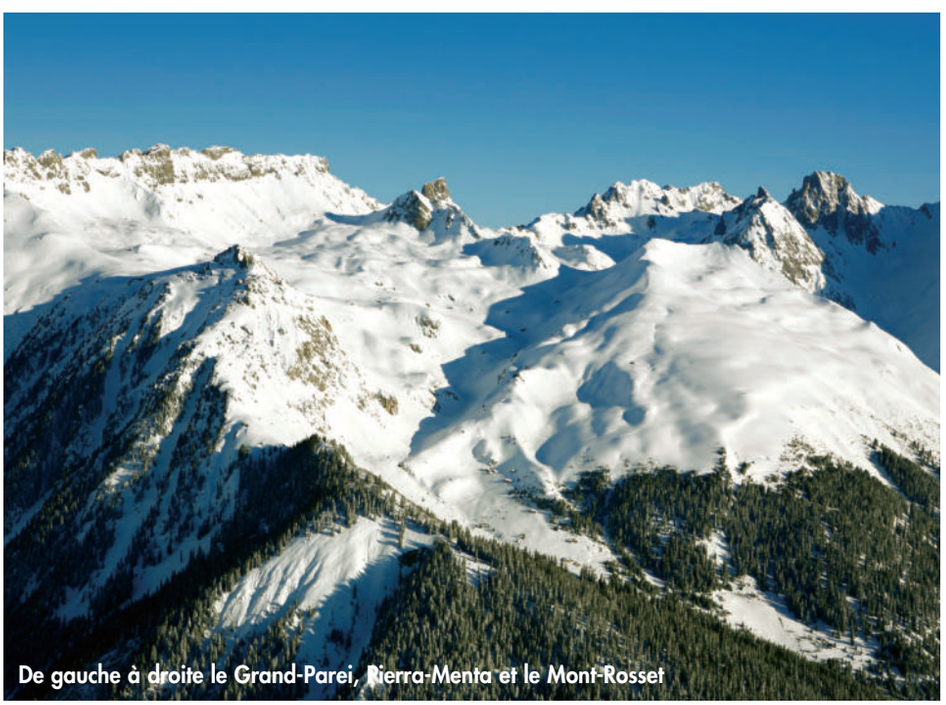
Cependant, il est aussi fort possible que du côté du soleil, les rabattants soient déjà affaiblis. L'avion aura une marge supplémentaire puisqu'il devrait théoriquement être plus haut avant de franchir le col. S'il n'y a pas de vent par contre, j'argumenterais qu'il faut choisir le côté ensoleillé puisque l'on met tous les éléments de notre côté.

Je reconnais que je n'offre pas une recette facile à appliquer et que je m'approche dangereusement d'une foi quasi religieuse. J'essaye simplement






Vallon de Grande Naves et Quermoz



De gauche à droite le Grand-Parei, Pierra-Menta et le Mont-Rosset



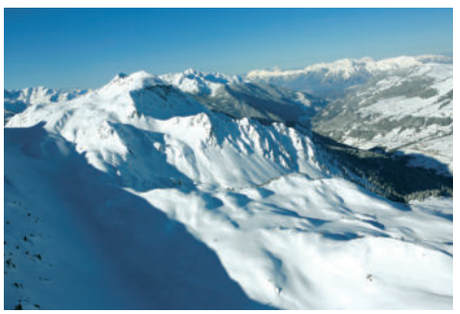
**Le versant est de la Grande Belleface**



**La combe de la Neuva avec l'Aiguille du Grand-Fond à droite**



**L'Aiguille de la Pennaz, à sa droite le col de la Cicle**



**La montagne d'Outray, par les granges**



**Le lac de Roselend**



**La brèche de Parozan entre l'Aiguille du Grand-Fond et le versant ouest de la Pointe de Presset**

de me souvenir de tous ces éléments lors du franchissement d'un col. Ainsi je pense pouvoir prendre une décision plus informée qui, statistiquement, devrait être meilleure.

Durant nos séances photos, j'ai développé une technique de vol personnelle que je vous dévoile mais que je me refuse à breveter. Je n'accepte aucune responsabilité en cas d'accidents (je suis prudent, car j'ai fréquenté beaucoup trop d'avocats dans ma vie). J'avais remarqué que lorsque je m'approchais d'une montagne, disons à mi-pente, j'avais tendance à tirer le manche. Plus j'étais prêt et plus je montais. Il semblerait que ma perte de référence (plus d'horizon défini), influait sur mon pilotage et que la peur de la collision me forçait à vouloir passer au-dessus du sommet. Tentative ridicule, j'en conviens. J'ai appris plus tard que c'est un phénomène bien connu des pilotes de montagne et qui affecte surtout les débutants ! Je décidais finalement de m'avancer en gardant une réserve de puissance que je pouvais utiliser si je m'approchais sans m'en rendre compte de la vitesse de décrochage. De plus, pour fuir le danger, j'effectuais un virage à forte inclinaison en rajoutant de la puissance tout en essayant de ne pas m'approcher de la vitesse de décrochage, qui bien sûr augmentait du fait de la forte pente du virage. Il ne faut pas oublier qu'il y a toujours un délai entre la mise en pleine puissance et le moment ou l'avion réagit. Parfois aussi, j'exécutais le virage en très légère descente tout en gardant une marge de sécurité.

Je notais aussi que lorsque mon photographe ouvrait la fenêtre du Cessna 152 pour prendre ses photos, la prise d'air chassait la bille sur la droite. Je devais compenser continuellement au palonnier. Ce léger inconvénient fut compensé par la qualité des photos.

## Incursion italienne

L'Italie se trouve tout à côté de ce massif. On peut y accéder notamment en passant par le col de la Seigne qui se trouve sur l'itinéraire du tour du Mont-Blanc à pied. Un jour j'avais emmené mon copain italien Eugenio survoler son pays natal sans avoir voulu déposer un plan de vol pour cette brève incursion de cinq ou dix minutes. Quand je lui ai fait remarquer l'illégalité de notre situation et que je lui ai demandé de parler dans sa langue natale au pilote du chasseur si l'on était intercepté, il m'a répondu qu'il s'en chargerait avec plaisir. La décence m'interdit de répéter ce qu'il m'avait promis de lui dire.

Si vous franchissez la frontière, vous pourrez toujours vous amuser à chercher le refuge Elisabetta Soldini, ou mieux, l'ancestrale altisurface du Miravidi, qui est un terrain de montagne. Le premier aéroport disponible en Italie est Aoste (LIMW). Il est relativement loin et peut difficilement servir d'aéroport de détresse. Au col, vous aurez aussi une vue magnifique sur le côté italien du Mont-Blanc, face qui est d'ailleurs très sauvage et d'un accès à pied relativement difficile.

Du versant français du col se trouve un tout petit hameau de deux ou trois maisons au nom que j'adore : la Ville des Glaciers. On peut le rejoindre en voiture dès que la route est ouverte. Il est le départ de nombreuses randonnées soit à ski (la très belle Aiguille des Glaciers, qui est une grande classique) ou à pied. Cet itinéraire se trouve sur le tour pédestre du Mont-Blanc.

## Dangers potentiels

Outre les dangers liés au vol montagne, le Beaufortain recèle aussi un piège dangereux. Une ligne à haute tension traverse le paysage. Elle part de Bourg-Saint-Maurice, passe au-dessus de Cret-Bettex et du Col du Bonhomme pour aller à Saint-Gervais. Elle est indiquée sur la carte aéronautique Sud-Est et sur la carte IGN Grenoble Mont-Blanc au 100 000e. Il faut être particulièrement attentif quand on monte ou descend la vallée des Chapieux. La ligne traverse à haute altitude. La pratique recommandée est de voler au-dessus d'un pylône. Ainsi, le pilote est certain que la ligne ne passera


Le couloir NNO de l'Aiguille du Grand-Fond


Le versant nord de la Roche-Pourrie


Pointe de la Terrasse et couloir des Tougnes

jamais au-dessus de lui.
Comme les montagnes du Beaufortain ont un caractère parfois débonnaire, les pilotes ont tendance à voler plus bas qu'ils ne devraient. Il faut donc être particulièrement prudent.

De plus, si vous décidez de quitter le Beaufortain en passant par la vallée de la Tarentaise (Bourg-Saint-Maurice, Aime, Moûtiers), d'autres lignes à haute tension se trouveront sur votre chemin. Le risque le plus grand se trouve après Moûtiers en direction d'Albertville, juste avant Cevins, car la ligne traverse la vallée. J'ai remarqué que l'on ne voit pas toujours les câbles et les boules qui sont destinées à avertir les pilotes du danger.

## *Une lamelle de gastronomie*

Il existe de nombreuses variétés du fromage Beaufort qui est surnommé le prince des gruyères : Beaufort d'hiver, d'été, d'alpage. Il peut être utilisé dans de nombreuses recettes (fondue – en lamelles, tartiflette, etc.). Je vous laisse le soin de découvrir ce trésor de nos montagnes. J'allais oublier : le fromage a un bien meilleur goût quand il est apprécié avec un vin de Savoie.

Après réflexion, je me dis qu'Ève a bien fait de croquer la pomme. Ainsi, nous autres mortels pouvons apprécier tous les plaisirs que nous offre cette magnifique région. De toute façon, je prends pour acquis qu'il n'y avait pas de neige au Paradis, sinon les deux premiers protagonistes de la Bible ne se seraient pas promenés nus dans le jardin d'Eden !

**Pierre-Philippe REILLER**
Photos Alain Guzzi, et avec l'autorisation de l'autre photographe.

## L'auteur

Pierre-Philippe Reiller s'est fixé deux objectifs pour ses enfants Jérémie et le Benj. Tout d'abord leur inoculer le virus de l'aviation et deuxièmement les initier au ski de randonnée. Il leur a dédié son site (http://desirs.ailes.free.fr). Jérémie, son aîné s'est battu contre la leucémie. Son père continue à mener une campagne acharnée pour convaincre ses lecteurs de devenir donneurs de mœlle osseuse. Plus d'infos sur son site ou sur www.efg.sante.fr