

VOLER INFO

MAGAZINE DU PARAPENTE ET DU PARAMOTEUR

PARAPENTE : PRÉPARER SES PREMIERS CROSS





Un classique assez facile : le "Petit Tour du Lac". Photo : Jérôme Maupoint/Classic Routes.

PREMIERS CROSS

Vous rêvez de «sortir du bocal» ?
Quelques petits conseils pour bien
préparer votre premier cross.

Par Pascal Kreyder

Une première distance de 40 km n'est pas forcément plus difficile qu'un premier parcours de 15 km. Tout dépendra des conditions thermiques du jour, du niveau d'instabilité et de la hauteur des plafonds. Pour choisir une distance facile, utilisez les serveurs de la CFD ou celui de XContest (Voir encadré page 5) : vous y trouverez forcément des petits triangles accessibles. Avant de vous lancer dans l'aventure, vérifiez si vous disposez de tous les atouts nécessaires.

Capacités physiques et mentales

- Votre forme physique vous permet-elle un atterrissage vent travers ou arrière ?
- Êtes-vous à même de rester plusieurs heures dans votre sellette ?
- Vous sentez-vous capable de gérer le stress lié au vol en terre inconnue (atterrissage, vent, thermique) ?
- Saurez-vous renoncer à bon escient ou au contraire vous mobiliser en cas de "point dur" ?

Technique

- Savez-vous atterrir en un lieu improvisé ?
- Saurez-vous lire la direction du vent quelle que soit votre position ou approche ?
- Pour le cross proprement dit, êtes-vous capable d'enrouler plusieurs thermiques jusqu'au sommet sans fermetures ?

Matériel

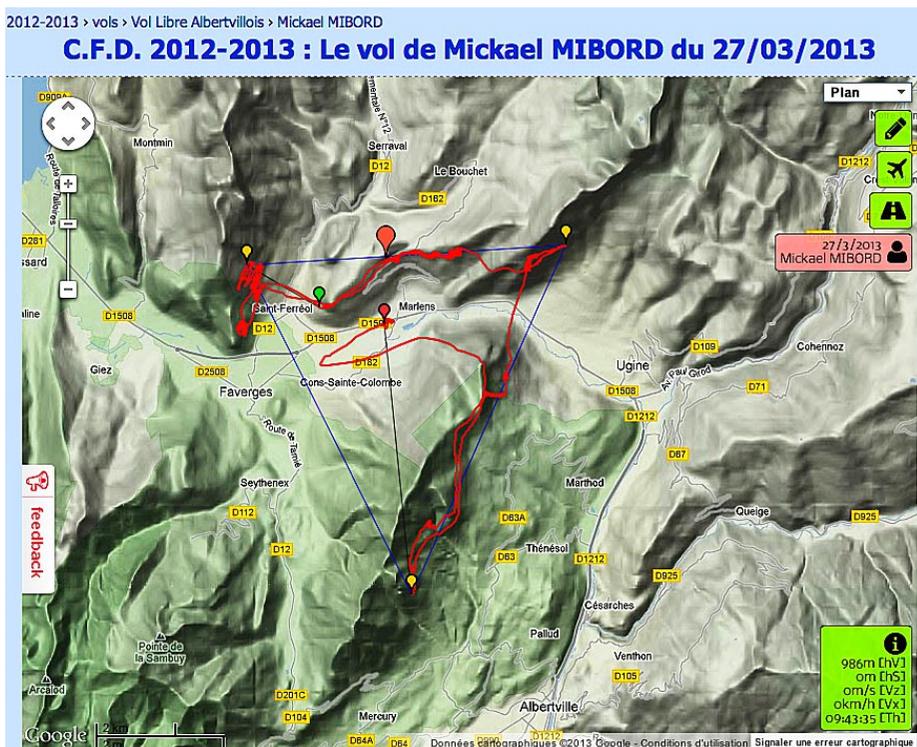
Enfin, disposez-vous du matériel adéquat pour un premier cross ? Les sellettes montagnes sont à proscrire. En effet, le confort est un point important qui vous assurera de disposer de votre capacité de concentration et d'action. Ainsi, votre matériel minimum doit être constitué de :

- Une aile en bon état de vol et révisée, peu importe que vous ayez la dernière bête de course ou non. Toutes les voiles récentes classées EN A permettent de dépasser 100 km !
- Une sellette de "progression" disposant de poches latérales pour amener eau et nourriture.
- Un variomètre.



Pour les premiers cross, sur la plupart des sites, une journée "faiblarde" avec des Vz autour de +2 sera suffisante et vous permettra de partir tôt dans l'après-midi. Au contraire, lors d'une journée "fumante" comme ici, les turbulences et la vigilance nécessaire quant aux surdéveloppements vous empêcheront de vous concentrer sur le vol lui-même. Photo : Jérôme Maupoint

Que ce soit un "grand cross" ou une petite distance, sur le serveur CFD de la fédé ou sur celui de XContest, vous trouverez de nombreux "modes d'emploi" détaillés pour vos futurs vols de distance. Par contre, le vol ci-dessous demande déjà une certaine expérience.





Les sites au bord des grands lacs sont souvent propices aux premiers vols de distance. D'une part, ces masses d'eau sont à l'origine de systèmes de brises qui se mettent en place dans l'après-midi. Ces courants lissent les thermiques et permettent de raccrocher en soaring dans une brise souvent assez laminaire, car elle vient de la surface du lac qui est libre d'obstacles.

En plus, la forme et la direction des vagues renseignent visuellement sur la force et la direction du vent de la région. Cela aide à remarquer tout changement d'aérogologie locale, et constitue un bon indicateur du vent près des atterris de secours.

Photo : www.profly.org

- Éventuellement un GPS. Pas forcément pour vous situer sur une carte. La vitesse sol affichée par n'importe quel GPS de base vous permet de déduire la vitesse et la direction du vent à votre niveau d'altitude. C'est un plus au niveau de la tactique et de la sécurité.
- Un téléphone chargé en position vibreur afin de ne pas être dérangé par la sonnerie.
- Un parachute de secours replié au pire l'année dernière.

Préparation et sécurité.

Avant de réaliser le vol, planifiez-le en détail, rêvez-le la nuit.

Un outil fantastique vous permet d'analyser le cheminement que d'autres pilotes ont pris sur des vols similaires : Google Earth. Aussi bien sur le serveur de la CFD française que sur celui de XContest.org, vous pouvez télécharger les vols affichés au format IGC ou au format Google Earth. Ce dernier peut-être visualisé en trois dimensions sur la cartographie satellitaire de l'application gratuite que propose Google pour tous les systèmes (Mac, Linux, Windows). Choisissez un cross accessible par une journée « normale ». Le fait de "virtualiser" votre vol vous permettra de vérifier votre niveau d'engagement.

Préparez un plan de vol :

- Où sont les zones interdites ?
- Où sont les thermiques de mon vol ?
- Quelles sont les longueurs des transitions ?
- À quelle altitude dois-je quitter la thermique pour assurer la transition ?

Pour ces estimations, partez avec une approximation de la finesse autour de 5 ou 6 points. À la fin de chaque transition, assurez-vous de disposer d'un atterrissage d'urgence. Google Earth est particulièrement indiqué pour cette recherche : dans la plupart des régions, en zoomant très près, vous pouvez distinguer chaque arbre et chaque pylône électrique, et bien visualiser les champs dégagés pouvant servir d'atterro. La modélisation en 3D vous permet également de vous faire une idée des situations « au vent » ou « sous le vent » des champs.



Les crêtes de Dormillouse : une vraie "autoroute". Les kilomètres sont facilement dévalés, mais l'aérologie est souvent assez musclée et demande une certaine expérience. Photo : Bob Drury/Classic Routes

RIEN À DÉCLARER ?

Quelle que soit la longueur de votre vol, même un « plouf prolongé » de quelques kilomètres, déclarez-le sur un serveur comme XContest ou à la CFD. Ces serveurs représentent un peu le « Facebook des pilotes » - avec l'avantage que sur XContest, contrairement au célèbre portail de Mark Zuckerberg, presque tous les "posts" sont intéressants pour les autres pilotes. Pour chaque vol, le déclarant peut ajouter des photos ou autres infos.

La possibilité d'analyser les vols des autres, avec un logiciel dédié ou avec Google Earth, est extrêmement instructive. Échangez vos petits et grands exploits, n'hésitez pas ! C'est gratuit, pas besoin de licence (sur Xcontest), c'est rapide et pratique. Seule condition : emporter un GPS, que ce soit un vieux Garmin d'occase à 50 €, un Smartphone avec GPS intégré ou un vario haut de gamme intégrant un GPS et un enregistreur de vol. Dans un prochain numéro, nous détaillerons toutes ces possibilités et nous les expliquerons pas à pas.

World (default) | ALPS area | VISEGRAD 4 | AXIS AXIS | GRADIENT | MAC Para

NOVA | SKYWALK | SWING | U-TURN

Filtre

22.03.2013 | Toutes les ci | Montrer

No	Heure de départ	Pilote	Déco	Parcours	Distance	Points	km/h	Type d'aile	Info
1	11:01	IT Elio Cataldi	IT Aviano	141.05 km	169.26 p.	40.77	HG		
2	11:32	IT Ugo Rota	IT Aviano	105.42 km	126.50 p.	23.91	HG		
3	11:26	IT Carlo Facci	IT Aviano	99.99 km	119.99 p.	27.80	HG		
4	09:34	IT Remo Scotti	IT Bassano	91.79 km	110.15 p.	20.81	HG		
5	12:31	IT Davide Finzi	CH Carago	81.04 km	97.25 p.	26.42	HG		
6	11:46	IT Mario Bissolati	IT Laveno	82.93 km	62.93 p.	22.24	HG		
7	13:41	IT Piero Dell'Aversana	IT San Donato V...	65.72 km	78.86 p.	34.04	RWS		
8	12:21	IT Emilio Gasparini	IT Bassano	55.72 km	78.01 p.	30.83	HG		
9	11:38	IT Andrea Bonamin	IT Bassano	54.99 km	54.99 p.	21.37	HG		
10	13:55	CH Roger Ruppert	CH Alp Schriedeg	38.55 km	53.97 p.	24.34	RWS		
11	12:06	IT Ennio Favero	IT San Giacomo	36.93 km	51.70 p.	19.92	HG		
12	11:51	CH Alex Lipp	CH Laveno	45.12 km	45.12 p.	31.55	HG		
13	13:15	IT Fabrizio Conticelli	IT Cornizzolo	19.01 km	26.61 p.	10.76	HG		
14	12:29	CH Norbert Juppé	CH Moschegg	23.34 km	23.34 p.	20.65	RWS		
15	11:58	IT Daniel Pop	IT Bassano (Ida...)	17.72 km	17.72 p.	17.58	HG		
16	12:44	AT Rudolf Joppich	AT Feuerkogel	11.85 km	16.58 p.	17.29	HG		
17	13:28	IT Alessandro Luciani	IT Monte Cucco	11.31 km	11.31 p.	19.00	HG		

<http://parapente.ffvl.fr>
<http://www.xcontest.org/world/fr/>

Pour certaines écoles, l'entraînement mental, fait partie de la préparation avant d'attaquer un cross. Il est certain qu'un pilote ayant déjà vécu le vol dans sa tête, avant de l'attaquer en réel, vole plus sereinement, il est plus performant.

Photo : Eki Maute/www.gleitschirmschule-achensee.at

Tout cela ne vous dispense évidemment pas de garder les yeux bien ouverts plus tard en vol : il peut y avoir de nouveaux obstacles ou des lignes non visibles sur Google Earth (Catex). Essayez de prévoir la force et la direction de la brise à chaque point de raccrochage, et donc le risque de vachage.

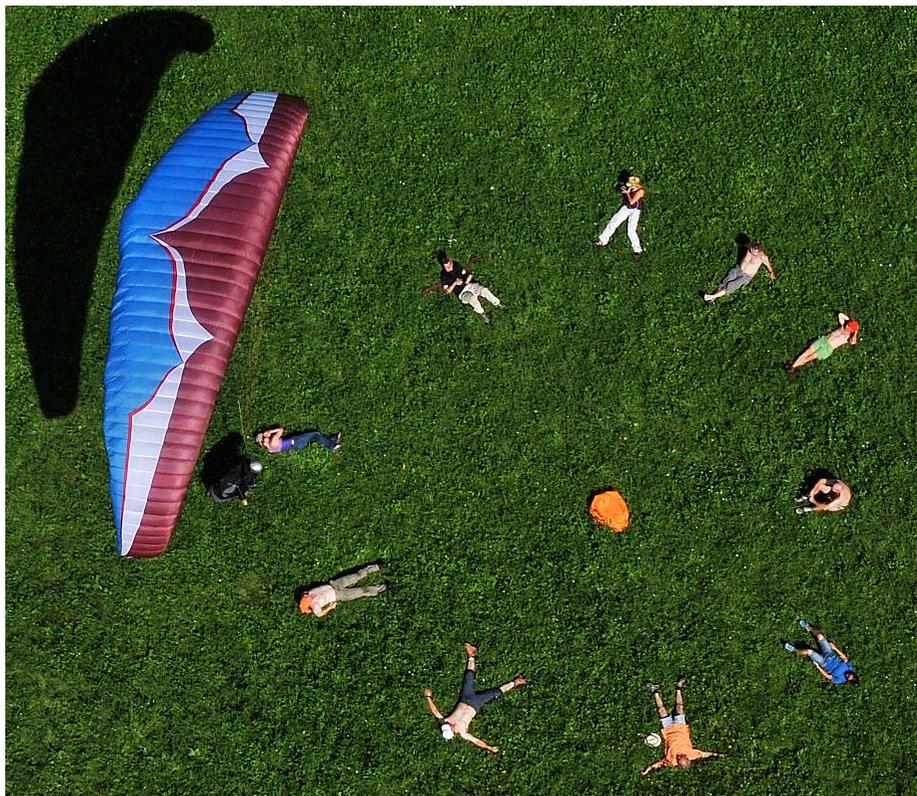
Prévoyez et désignez une transition durant laquelle vous vous restaurez en nourriture et boisson, envisagez éventuellement la possibilité d'une pause pipi en l'air. Nous aborderons les conseils à ce sujet dans un prochain numéro. Cela concerne surtout les vols très longs : Il n'y a pas plus mauvais parapentiste qu'un parapentiste qui a une envie pressante ! Une fois que votre vol théorique est prêt, passez plusieurs nuits à le rêver, à le simuler. Il vous semblera plus facile et moins stressant. La préparation mentale apporte énormément : il y a de nombreux pilotes qui abordent l'activité par une vraie méditation préalable.

En route pour la pratique

Plus la journée est instable, plus le cross sera facile, mais plus il sera stressant et fatiguant. Les thermiques forts assureront vos plafonds et faciliteront donc vos transitions, mais ils sont également synonymes d'inconfort, donc de fatigue. Retardez le cross dans l'après-midi, si la journée vous semble trop forte.

Ainsi, pour une journée faiblarde (V_z moyenne à +2), vous pouvez démarrer vers 14h30 en face Ouest alors que si les thermiques moyens sont prévus à +3 ou 4, démarrez le cross après 16h00, car même si les conditions restent fortes, les thermiques seront bien établies et les cycles plus courts voir continus.

Pour choisir les bonnes journées, évidemment, faites-vous conseiller sur les conditions météo par les pilotes locaux. Ils vous aideront à adapter votre plan de vol aux différents scénarios possibles.



Une voile très performante, voire une "bête de course", n'apporte que de faibles gains au niveau de la finesse : après une transition de 2 kilomètres, une voile classée A arrivera peut-être 50 mètres plus bas. L'avantage de la bête de course : elle arrivera bien plus tôt.

En revanche, si le pilote ne se sent pas à l'aise sous une voile très performante, mais forcément plus capricieuse, il sera certainement moins performant que sous une voile adaptée.

www.profly.org



Une voile de montagne peut parfaitement vous accompagner sur un long cross. En revanche, les sellettes trop légères manquent de confort et sont à proscrire, car le pilote se fatiguera plus vite.
Photo : Jack Conner/Ozone

Le fameux Petit Tour du Lac

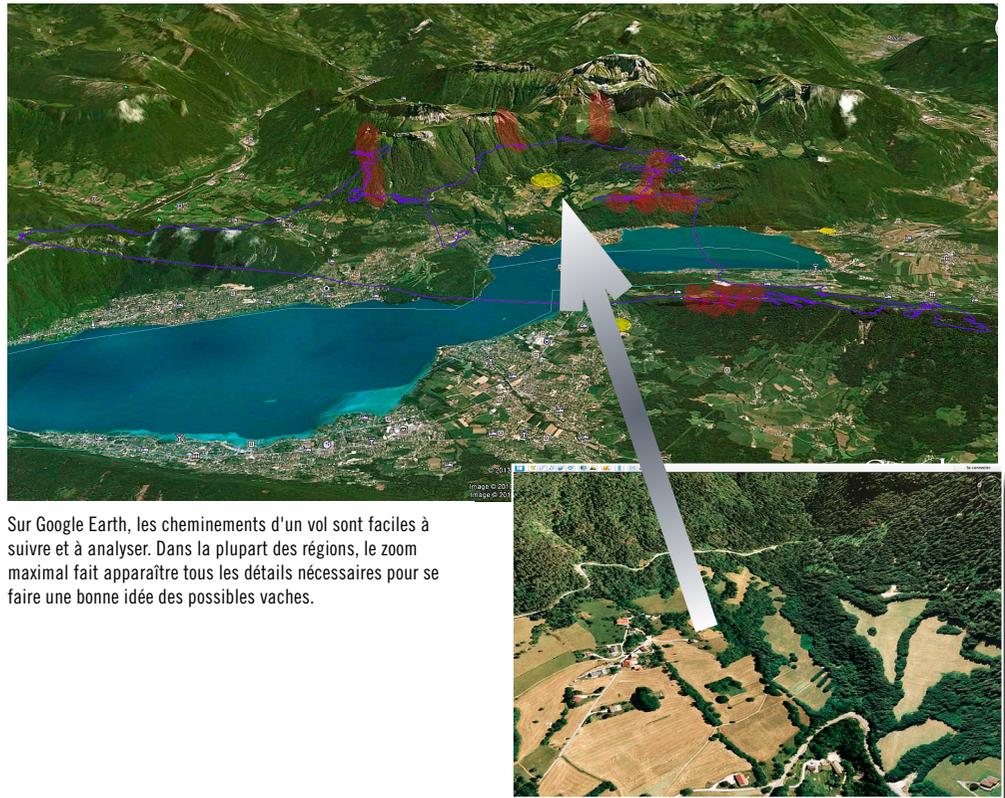
Pour illustrer mon propos, j'ai choisi un cross à Annecy au décollage de Planfait. On l'appelle le « Petit Tour du Lac », c'est un classique facile les bonnes journées et relativement difficile en cas de stabilité. J'ai réalisé un plan de vol via Google Earth.

La visualisation de mon parcours me permet de me rassurer sur d'éventuels atterrissages de secours (ellipses jaunes sur la photo) au pied du rock des Bœuf, sous Montmin et au pied du Lanfonnet. Ces 3 atterrissages sont soumis au régime de brise du lac.

Après le décollage, il s'agira de gagner une centaine de mètres pour plonger vers l'épaule, ensuite il faut la remonter jusqu'aux dents de Lanfon. La première transition se fait au minimum depuis 1600m pour traverser le lac. Notez qu'il existe, pour les très bonnes journées, une variante qui permet de rallonger le vol en passant par le Verrier puis de traverser le lac dans sa longueur ou en restant au-dessus de la terre ferme. Dans les deux cas, on transite vers le Roc des Bœufs, avec une arrivée aux alentours de 750m. Refaites-vous facilement sur les pentes exposées à la brise, et essayez de rallonger facilement votre cross en allant jusqu'au bout de Roc (seconde ligne électrique). Avant de tenter la seconde transition, assurez-vous d'avoir plus de 150 mètres de gaz avant de plonger pour la seconde traversée du lac et ainsi éviter une désagréable descente sous le vent du roc.

La remontée dans la brise du lac vers la Forclaz est systématiquement assurée, même si elle semble inconfortable. Dès que vous arrivez sous le décollage de Montmin, dirigez-vous vers le Roux afin d'éviter la meute de parapentistes de la Forclaz.

Ensuite, une troisième transition du rocher du Roux vers le Lanfonnet vous attend. Quelques mètres au-dessus du Rocher suffisent pour assurer le retour. Avant d'atterrir, évaluez votre niveau de forme et essayez de rallonger la dernière branche vers le château de Bluffy, ou vers Annecy en passant par le Verrier.



Sur Google Earth, les cheminements d'un vol sont faciles à suivre et à analyser. Dans la plupart des régions, le zoom maximal fait apparaître tous les détails nécessaires pour se faire une bonne idée des possibles vaches.

Le "Petit Tour du Lac", un cross assez facile dans un cadre fabuleux.
Photo : David Ohlidal/Classic Routes





EUROPE - ITALY - DOLOMITES - MARMOLADA



IN A NUTSHELL
The Dolomites is a world famous mountain range in the south-east of Italy. It is a UNESCO World Heritage site and a popular destination for paragliding. The Dolomites is a world famous mountain range in the south-east of Italy. It is a UNESCO World Heritage site and a popular destination for paragliding.

WHEN TO GO
April to October

FLYING THE MARMOLADA
Level 1 to 3

SPECIAL NOTES
The Dolomites is a world famous mountain range in the south-east of Italy. It is a UNESCO World Heritage site and a popular destination for paragliding.

CLASSIC ROUTES - LES MEILLEURS CROSS DU MONDE
Classic Routes est un bouquin hybride entre "beau livre" et "guide", disponible exclusivement en Anglais. Il décrit 20 cross mythiques, dont 11 en Europe. Pour chacun de ses vols de distance, un auteur raconte l'histoire de son aventure, et nous fait rêver avec de magnifiques photos comme cette vue des Dolomites prise par Felix Wölk. Une bonne partie des cross décrits sont accessibles à un pilote intermédiaire avec une première expérience en vol de distance.
CLASSIC ROUTES en langue Anglaise
192 pages, 30 x 3 x 25 cm, - Prix : 29.95 £ (env 35€)
www.classic-routes-book.com



A partir de cette hauteur au-dessus des Dents de Lanfon, la traversée du Lac d'Anncey se fera "les doigts dans le nez".
Photo : Jérôme Maupoint / Classic Routes

La vitesse et le timing

Les premiers cross se réalisent à environ 7-10 km/h, cette vitesse tient compte des tours successifs, pas forcément optimisés, dans les ascensions. Pour parcourir 20 km, il faut donc prévoir au pire 3 heures de vol. Ainsi, avec un décollage vers 16h au mois de juin, j'aurai largement le temps de boucler mon parcours avant la fin de la convection et des brises.

Durant votre périple, vous aurez des moments faciles où tout vous réussira et d'autres plus compliqués. On parle de verrous. Si vous ressentez une difficulté ou un problème de concentration, une baisse de forme, nous verrons dans un prochain article comment le prévenir.

En attendant, "mobilisez-vous" avant d'abandonner ou de capituler, donnez-vous un quart d'heure pour vous sortir de ce mauvais pas. Si les conditions ne sont pas trop turbulentes, relâchez un peu votre ventrale ou les ABS si ceux-ci sont réglables, cela peut vous permettre d'être plus à l'attaque avec tout le corps. Respirez profondément, détendez-vous, positionnez-vous confortablement dans la sellette et concentrez-vous un maximum sur tout ce que vous faites. Soyez hyper vigilant à tous les indices qui vous entourent : oiseaux, arbres, fumées, odeurs, nuage, autres voiles, etc.. Si vous appliquez scrupuleusement cette technique, vous vous sortirez de 90 % des mauvaises situations.

Certains pilotes, habitués aux sites "peuplés" et s'attaquant la première fois à un cross, sont agréablement surpris par un sentiment inhabituel de solitude et de "grandes espaces"...

Photo : www.profly.org



Le Roc des Boeufs vu à partir des Dents de Lanfon.
En partant d'ici, le pilote pourra accrocher sans problème
la longue arête de droite car la brise vient normalement
toujours de la droite l'après-midi.
Photo : David Ohlidal / Classic Routes

Six conseils pour un cross réussi

1. Volez le plus haut possible. Le but n'est pas d'aller vite, mais surtout d'arriver loin. Montez au maximum avant de transiter.
 2. Attention à ne pas vous laisser dériver derrière les arêtes. Si vous n'êtes pas au moins 200 mètres au-dessus, restez bien dans le secteur au vent, avec une marge suffisante. Enroulez les thermiques plutôt dans leur partie au vent.
 3. Volez avec la meilleure finesse. Dans le doute, plutôt un poil plus vite.
 4. Si ça descend net, ne faites pas immédiatement demi-tour. Une ascendance est souvent précédée d'une descendance. En revanche, si le vent vous fait dériver à l'opposé de la pente, la descendance est peut-être un signe que vous volez sous le vent du relief.
 5. Lors d'une transition, définissez deux ou trois « ascenseurs » possibles sur la montagne d'en face. Si le premier endroit « ne donne pas », volez tout de suite vers votre « plan B ».
 6. Essayez de visualiser, à tout moment, l'écoulement des brises à votre niveau ainsi que dans les vallées en dessous. Déterminez les zones sous le vent pour les éviter. Le GPS est très utile pour estimer la vitesse et la direction du vent à votre niveau.
- B. Martens, www.thermikwolke.de

Le premier bouclage du parcours nécessitera peut-être plusieurs tentatives. Comme dans la vie, vous apprendrez de vos erreurs. Aussi, il est indispensable de réaliser un auto debriefing. En cas d'échec : pourquoi avez-vous échoué ? Est-ce dû à des mauvaises décisions, ou plutôt à une mauvaise analyse des conditions ? Les différentes réponses possibles sont nombreuses mais il est indispensable de comprendre pourquoi cela n'a pas fonctionné. Que pouvez-vous améliorer pour réussir la prochaine fois ? Votre debriefing devra se terminer par les actions ou décisions qui vous ont

satisfaits. Ainsi pour les prochains vols, vous pourrez vous appuyer sur vos qualités et atouts existants. Il existe toutefois une préparation mentale mais aussi physique indispensable pour progresser. L'alimentation la veille, le matin et pendant le cross est primordiale. En vol, notre organisme se déshydrate énormément.

Pour disposer d'une forme physique optimale et surtout pour éviter la viscosité mentale, il convient d'alimenter notre corps et notre cerveau d'un carburant adéquat : ce sera le sujet d'un prochain article. ■

En cross, il faut être capable de désigner, en cas de besoin, un terrain d'atterrissage improvisé. Dans l'idéal, vous l'avez déjà "visité" au préalable grâce à Google Earth. Ici, bien que le gazon bien gras semble constituer une invitation, il faudra peut-être éviter de se poser au milieu du parcours de golf...
Photo Eki Maute /Ozone.



WWW.VOLER.INFO

PARAPENTE ET PARAMOTEUR

VOLER.INFO, le premier magazine français de parapente et paramoteur paraissant exclusivement en numérique !

VOLER.INFO est le fruit d'une collaboration avec les meilleurs magazines européens :

THERMIK

PARAMOTOR

CROSS COUNTRY

PARAMOTOR (GB)

