

Partir en cross

Introduction

Le premier cross est un grand moment dans la vie d'un pilote. Peu importe que ce soit pour cinq, dix ou trente kilomètres, il restera à jamais mémorable. Enrouler le dernier thermique du site, puis décider de transiter vers... plus loin.

Partir en cross réserve toujours une part d'inconnue. Le cheminement, l'atterrissage, la 'récup', ... Autant de facteurs qui vont bloquer un grand nombre de pilote sur leur site habituel et les priver ainsi de merveilleuses aventures.

Une belle histoire, ce n'est pas forcément 200 kilomètres, mais plutôt 20, 40 ou 80 avec plein d'anecdotes.



Histoire sans fin



« Au printemps dernier, j'avais un après-midi à tuer. Je suis monté avec mon aile solo au déco de Mieussy, avec l'intention de prendre des photos des autres pilotes.

Alors que je dépliais mon aile, P. B. me demande si ça m'intéresse d'aller à Chamonix avec eux...

Et c'était parti. Au bout de trois thermiques j'étais tout seul à la limite de la réserve des Aiguilles Rouges et j'inventais mon itinéraire. Les autres ont inventé de leur côté.

Je ne suis pas arrivé à Cham., le plafond était trop bas pour franchir la réserve. Mais j'ai bifurqué vers Flaine, puis la Tête du Coloney et puis je suis rentré à Morzine via Les Carroz où je me suis posé quelques minutes pour boire un coup, puis Samoens.

J'ai vu des randonneurs, des troupeaux de chamois, des marmottes, un aigle,

Alors que je n'avais pas encore fini de plier, un ami me proposait de me ramener au déco de Mieussy. Même la récup était avec moi.

Je me souviens de ce vol comme si c'était hier, parce que c'était MAGIQUE. »

D'abord monter

Avant de partir en cross, il faut savoir monter. Et pour monter, il faut sentir la masse d'air.

Après le décollage, dirigez-vous vers une zone thermique. Cherchez le secteur qui monte le mieux et ne quittez le thermique qu'une fois tout en haut. C'est la base du cross : **avant de partir, il faut prendre de l'altitude.**

Point bas

Après une transition, on est souvent bas. Et **quand on est bas, il faut apprendre à être doux aux commandes et à exploiter tout ce qui est exploitable.**

Pour faire un point bas, ne faites pas les oreilles jusqu'à une altitude donnée. Choisissez plutôt de tourner une balise en milieu de vallée et de revenir au relief. Ca vous mettra en conditions de cross réel.

Atterrissage divers

Il n'est pas question de partir en cross si vous ne maîtrisez pas cette phase du vol. L'atterrissage et les phases d'approches doivent être un acquis au moins sur terrain connu. **Vous devez gérer à la perfection la PTU et la PTS.**

Et pour cela, il est conseillé de changer le plus souvent possible de terrain. Puis, lorsque vous aurez testé tous les terrains officiels de la région, vous n'aurez qu'à choisir un terrain sauvage (en prenant garde à ne déranger ni hommes, ni animaux).

Parcours sur site



C'est bien entendu l'étape suivante. C'est impressionnant les kilomètres qu'on peut faire en local autour de notre petit site habituel.

Prenez une carte, fixez-vous des objectifs et tâchez de vous y tenir, car c'est dans les moments de doute qu'on apprend à improviser.

Portez votre attention sur les détails : les fumées, la forme des nuages, la couleur des feuilles, les autres pilotes, votre dérive au sol, l'emplacement du soleil, les contrastes de couleur au sol, ...

Tâchez de comprendre pourquoi ça a marché ou non. N'hésitez pas à refaire le même parcours dans des conditions variées.

Vous volez en local, alors n'hésitez pas à vous mettre des objectifs de plus en plus difficiles (sans pour autant prendre des risques).

Choisir un itinéraire

Choisir un itinéraire, c'est se motiver intellectuellement. Mais c'est aussi se dessiner le parcours à tête reposée.

A ce niveau, pas besoin de carte. Choisissez un parcours que vous connaissez de tête, avec un objectif situé à tel endroit et un itinéraire 'aérologique' pour l'atteindre.

Si vous pouvez le préparer avec un ami qui connaît le secteur, ce n'est que mieux.

Quitter le site



Choisissez votre jour. Pas la peine de vous mettre la pression une journée d'été orageuse, avec 35 km/h de brise au décollage et des thermiques à + 8m/s. D'ailleurs, ces jours là, mieux vaut prendre la pression au bar du coin.

On ne va pas rêver du jour parfait non plus, vous risqueriez d'attendre sans jamais vous décider. Je crois qu'à ce niveau vous savez quand partir du nid douillet pour voler de vos propres ailes jusqu'au site du voisin ou plus loin encore.

Et malgré tout l'entraînement que vous aurez eu, malgré toute votre détermination et toute votre envie, vous sentirez un petit pincement en quittant le dernier thermique du site. Et puis, une fois le retour impossible, **vous vous sentirez comme libéré de tous liens.** Ca y est, vous l'avez fait.

Les stages



Certaines personnes ont le loisir de voler tous les jours. C'est la meilleure manière d'apprendre à voler. Mais ces oiseaux là sont rares. En faisant un stage cross ou progression +++ ou 'initiative', comme on l'appel chez nous, **vous allez apprendre à prendre des décisions.** La formule stage présente de nombreux avantages. Vous allez gagner du temps, grâce aux navettes de montées et de récupération. Le moniteur devient aussi un guide et vous amènera sur le bon site. Puis, et c'est là que commence l'apprentissage, on va TOUT analyser ensemble. La météo, l'aérologie, les observations prévol, les objectifs, l'itinéraire, Ensuite on vole accompagné. C'est rassurant et formateur et enfin on analyse les vols.

Si le stage est un simple accompagnement, il ne vous apportera que du confort (c'est déjà pas mal). Mais je crois qu'il est préférable de le voir comme une étape dans votre vie de pilote. Une préparation aux situations nouvelles que vous allez rencontrer.

Ecrit par Laurent Van Hille
Avril 2005