

Prévisions météo pour les Vosges – Notes sur le cross

MAJ le 22/10/2019

Suite à une conversation avec un pilote du club, j'ai rassemblé quelques notes sur les prévisions météo pour le massif des Vosges et sur les bases du cross (pour cela, il existe de nombreux articles très bien écrit sur internet). Ce document n'a pas pour but d'être exhaustif et est intentionnellement succinct (il y a suffisamment d'articles très bien écrits sur internet pour cela).

N'hésitez pas à nous faire part de vos remarques (erreurs, liens à ajouter, parties à clarifier) par l'intermédiaire du formulaire de contact du site.

Liens météo :

<http://www.meteociel.fr/previsions/25371/oderen.htm>

https://www.meteoblue.com/fr/meteo/prevision/semaine/oderen_france_2989747

Pratiques pour les prévisions de plaf, émagrammes, thermiques, vent, ... :

<https://meteo-parapente.com/>

<https://www.velivole.fr>

<https://europe.topmeteo.eu/fr/eu/start/>

Pratiques pour le vent, nébulosité, visualiser les choses sur un vaste territoire, ...

<https://www.windy.com>

<https://www.ventusky.com>

Emagramme sur météociel : http://www.meteociel.fr/modeles/sondage_gfs.php

Articles de Ppmenegoz :

Premiers cross : <http://www.ppmenegoz.com/spip.php?article97>

Finesse - Optimiser la finesse/sol : <http://www.ppmenegoz.com/spip.php?article143>

Prévisions Météo

Consultez 3-4 sites de météo **fiables**, ainsi que le vent en altitude (météociel par exemple), analyser les émagrammes (pour connaître le potentiel de la journée : plafonds des thermiques, altitude des bases des nuages, ...) => météo-parapente est très pratique pour cela.

Pour les Vosges, il est important de connaître le vent en altitude car le massif est assez peu protégé du vent météo.

Nous pouvons considérer que le vent à 1.500 mètres d'altitude donne une bonne indication de ce que sera le vent au décollage (Treh, Drumont, ...).

Tout d'abord, il faut savoir si la vitesse du vent ne nous empêchera pas de décoller.

⇒ Il faut donc consulter le vent au décollage : il est très souvent différent du vent au niveau du sol tant en intensité qu'en direction.

⇒ Météociel, Ventusky ou Windy sont utiles pour connaître le vent en altitude.

Sur météociel, il faut cliquer sur le petit menu 'Haute altitude'

Prévisions haute altitude à 3 jours pour Oderen (68830)																			
Mode simple Mode neige avancé Mode haute altitude Mode orage avancé Tendances 10 jours Dia																			
Modèle * : Prévisions classiques (GFS) Prévisions plus fines (WRF) Prévisions plus fines (heure par heure) Prévisions plus fines (AROME) Prévisions plus fines (heure par heure - AROME) NEW !																			
Réactualisé à 12:03 (run GFS de 6Z)																			
Jour	Heure	Températures (°C)						Geopotentiel (dam)					Vent (km/h)					Préci. (mm)	
		2m	z850	z800	z700	z600	z500	z850	z800	z700	z600	z500	2m	z850	z800	z700	z600		z500
Ven 14	11:00	17.3	9.2	6.6	0.6	-3.9	-13.2	154	204	313	435	577	↙ 0	↘ 5	→ 5	→ 20	→ 15	→ 20	--
	14:00	17.6	10.1	7	1	-3.6	-13.2	154	205	313	436	578	→ 0	→ 5	→ 10	→ 20	→ 15	→ 25	0.4
	17:00	18	11.1	7.4	1.3	-3.5	-13.1	154	204	313	436	578	→ 5	→ 10	→ 10	→ 25	→ 25	→ 30	0.7

On peut regarder le vent à l'altitude de z850 (1.500m) pour savoir quelle sera la vitesse du vent au déco.

z850 correspond +/- à 1.500 mètres ; soit 5km/h de vent de NO à 14h00 ci-dessous.

z800 correspond +/- à 2.000 mètres : soit 5km/h de vent de O à 14h00 ci-dessous.

z700 correspond +/- à 3.000 mètres : soit 20km/h de vent de SO à 14h00 ci-dessous.

Zxxx correspond à la pression en hpa, l'altitude correspondante à 850hpa est +/- 1500 mètres ; z800 = +/- 2000 mètres, etc

En général, à partir de 20km/h au déco, ça commence à être vraiment fort pour décoller et voler; les thermiques seront hachés, couchés et turbulents.

Le vent (en altitude) rendra les transitions très difficiles et limitera fortement les possibilités de cross ...

⇒ Dans ce cas, mieux vaut aller voler sur un site de plaine moins exposé.

On peut aussi consulter les forums des clubs du coin pour avoir des avis sur les conditions de vol des jours suivants.

Ventusky et Windy sont de très bons outils pour faire ses prévisions météo (notamment pour la plaine).

Ils offrent beaucoup de possibilités (vent au sol, vent en altitude, nébulosité, etc) d'analyse tout en restant faciles d'utilisation.

Pré-requis pour le cross

- savoir faire le plaf en thermique pour pouvoir quitter le bocal.
Si vous avez du mal à monter correctement en thermiques, le cross n'est pas encore pour vous => continuez à vous entraîner en local.
- Essayez de quitter le bocal progressivement en vous fixant des objectifs : 2-3 Kms dans un sens et retour au déco; allongez les distances peu à peu.
- Etre à l'aise en thermiques/quand ça bouge un peu, si vous n'êtes pas à l'aise en thermiques, entraînez-vous à voler plus souvent/plus longtemps avant d'ajouter une difficulté supplémentaire (départ en cross) à vos vols.
- Un peu d'humilité : avez-vous vraiment le niveau de compétence pour partir en cross (débutants, faible volume d'heures par an, etc ...).

Quelques notes en vrac

Partir en cross ne s'improvise pas, un minimum de préparation est nécessaire, tant pour sa propre sécurité que pour la réussite de sa ballade (réussir son parcours, ne pas se mettre en danger, prendre du plaisir, etc...). Les vols cross sont par nature plus engagés que les vols en local, n'oubliez pas que vous volez tout d'abord pour vous-mêmes (plaisir, satisfaction personnelle, etc ...) et non pas pour faire aussi bien/mieux que d'autres pilotes que vous côtoyez.

Cela dit, un niveau de pilotage minimum et de connaissances sont nécessaires :

* Avoir fait un SIV/stage de pilotage est fortement recommandé car le cross comporte des risques dans le sens ou le vol est souvent plus engagé (aérologie thermique, **absolue nécessité** de savoir gérer une fermeture, nécessité de savoir se vacher / poser sur un terrain inconnu sans manche à air, risques de voler sous le vent d'un obstacle/relief, etc ...) que lors de vols en local.

* Connaître sa voile et ses propres capacités : le SIV est très utile pour cela, avoir conscience des « facteurs humains » dans l'accidentologie parapente (beaucoup de documents/vidéos sont disponibles sur internet).

* Prévenez votre entourage que vous partez en cross, avertissez les copains en vol que vous allez vous poser (il n'est pas certain que la communication radio passe en fond de vallée).

* Prévoyez la navette avant de décoller (se mettre d'accord avec les copains) ; laisser une clef cachée sur votre voiture ou dans une boîte à clefs sécurisée :

<https://www.amazon.fr/Master-Lock-Rangement-s%C3%A9curis%C3%A9-Select/dp/B000JTIX10>

* Encore plus que pour le vol en local, sachez renoncer sur les conditions ne sont pas favorables.

* Progressez petit à petit (n'essayez pas de faire un grand cross dès vos premiers essais => vous n'y arriverez pas !!!) : mieux vaut un petit parcours bouclé qu'un parcours plus ambitieux qui se termine par un posé au fond d'une vallée (vous serez déçus et frustrés d'avoir écourté votre vol).

Conseils pour le cross

- ⇒ Consultez les cross déclarés à la CFD (<http://parapente.ffvl.fr/cfd>) pour avoir une idée des cheminements et des altitudes de transitions.
- ⇒ Sur place, profitez des pilotes qui partent en cross avant vous, ils vous baliseront les thermiques et vous faciliteront la promenade.
- ⇒ Eloignez-vous graduellement du bocal pour vous habituer à voler « seul » à quelque distance de la zone de décollage connue.
- ⇒ Préparez un minimum vos vols : si vous décidez subitement de foncer tout droit en espérant aller loin => vous avez peu de chance de réussir. Anticipez vos trajectoires et vos transitions en essayant de deviner les futures zones d'ascendance.
- ⇒ Si « ça ne le fait pas », n'hésitez pas à revenir en arrière pour patienter/re-tenter une transition sur une autre trajectoire.
- ⇒ Allez au bout de vos transitions : croyez en vos choix pour les valider. Changer d'avis sur sa trajectoire en plein milieu d'une transition est souvent contre-productif (et vous ne saurez jamais si vous aviez fait le bon choix).
- ⇒ Tôt ou tard, vous allez forcément être contrés par le vent lors d'une transition, dans ce cas voler « bras hauts » n'est pas toujours la solution optimale pour avancer ; la connaissance de la notion de polaire d'une voile pourra vous aider.

Apprenez à optimiser votre finesse/sol si vous êtes contrés ou si vous traversez une zone de descendance.

Régime de vol

Lorsque nous sommes contrés par le vent (ou la brise), ou si nous traversons une zone de descendance, il est utile d'utiliser son accélérateur pour optimiser sa finesse (compréhension de la notion de polaire d'une voile). L'utilisation de l'accélérateur comporte des risques (risque accru de fermetures, fermetures plus violentes, etc ...), il est conseillé de l'utiliser avec parcimonie et **en aérologie calme**.

Dans d'autres conditions, appliquer un peu de frein peut être bénéfique; de nombreux articles sont disponibles sur internet pour approfondir ces sujets (voir par exemple les articles de Ppmenegoz ci-dessus).

Théorie :

Profitez de l'hiver pour réviser les bases théoriques. Un minimum de connaissances théoriques sont nécessaires avant d'envisager le cross car forcément, le vol hors des zones connues augmente les risques de se faire surprendre.

Nécessité de connaître et comprendre les régimes de brise, de zones de turbulence au vent / sous le vent, zones de venturi, savoir reconnaître quand les conditions météo se dégradent fortement (congestus, orages, ...), etc ... Savoir lire un émagramme : il y a beaucoup de documents explicatifs très bien fait sur le net Le site météo-parapente nous offre un émagramme lisible facilement mais certains jours, le site est payant donc dans ce cas, soit vous payez un abonnement, soit vous consultez un autre site mais dans ce cas, il faut savoir analyser soi-même ce qu'on l'on a devant les yeux !!!!

Faire du stop

A moins de faire un aller-retour, vous risquez de ne pas vous poser juste à côté de votre voiture ou de l'attéro officiel ou vous attend une bonne bière et les copains.

Vous allez donc devoir vous débrouiller pour retourner sur vos pas par vos propres moyens (avec votre parapente bien rangé dans son sac).

De nombreux moyens existent : la marche à pieds, transports en commun (bus, train,), appeler un copain, faire du stop,

Le stop est le moyen le plus courant, au moins pour se rapprocher et éviter une trop longue navette à l'âme charitable qui vient vous chercher en voiture.

Très utile (et efficace) pour le STOP, je vous conseille d'investir une quinzaine d'Euros dans un panneau "Retour parapente" : cela attire la curiosité des automobilistes qui de ce fait ralentissent et sont plus volontaires à s'arrêter.

Pour avoir fait du stop sans ce panneau et avec, je vous assure que ça fonctionne.

Panneau retour parapente :

<http://www.ridair.com/cadeau-parapente-noel-parapentiste/panneau-retour-en-stop-parapente-cross-rid-air-hitch-hiking.html>

<http://windsriders.fr/shop/panneau-stop-parapente-retour-maison/>

à faire soit même :

<http://lespiafsmigrateurs.blogspot.com/2014/07/parapente-et-autostop.html>

Parcours faciles / classiques des Vosges sans trop s'éloigner du déco

- Aller-retour Treh – Grand Ballon : +/- 15kms.
- Aller-retour Treh – Rothenbachkopf : +/- 16kms.
- Combiner les 2 cross ci-dessus !!!!
- Aller-retour Treh – Drumont
- Treh – Drumont – Rouge Gazon – Treh
- Drumont – Rouge Gazon – Drumont
- Treh – Grand Ballon – Rothenbachkopf – Treh - Drumont – Treh ⇒ là ça fait déjà une grande ballade sans trop s'éloigner du décollage !!!!
- Etc ...

Cross le long de la route des Crêtes

Nombreuses vaches possibles sur la route des crêtes (attention tout de même, certains prés sont en devers). Quelques transitions au-dessus des bois à gérer mais ça passe correctement avec un minimum d'anticipation. On peut aussi se poser en vallée mais il faut bien anticiper sa vache (certaines zones sont très urbanisées).