



World Cup Series à la Réunion **LE MUST AUSTRAL**

Quand la métropole bascule dans l'hiver, la Réunion devient une destination de plus en plus incontournable pour faire une bonne provision de vols et de soleil. De plus, cette année, tous les records de distance ont explosé ! Une compétition classique, les World Cup Series - la Route des Tamarins - permet aux meilleurs pilotes de se mesurer, ici dans une ambiance amicale !

Des ailes se rassemblent pour le start, dans le secteur des Colimaçons et de Saint-Leu. Nous sommes sur la côte Ouest de l'île. Localisées à cet endroit, les zones beiges sont les kékés, les fameux arbustes épineux réunionnais.

Le superbe décollage des Colimaçons, parfaitement aménagé.



Récréation à l'île Bourbon

Le premier critérium du Maïdo eut lieu en 1990. Depuis, cette compétition s'est forgée une dimension internationale. C'est LE rendez-vous incontournable de la fin de saison pour tous les pilotes assoiffés d'heures de vol et de « ranking ». Cette année encore, plus de 50 bénévoles ont œuvré pour défendre cette 24^e édition. Aucune interruption depuis sa création, unique ! Un événement sportif et festif qui fédère et dynamise l'activité sur l'île, permettant à la Ligue de Vol Libre de la Réunion d'œuvrer intelligemment au développement global de la pratique sur son territoire. Une dynamique forte, une belle vitrine qui offre à chaque édition une couverture médiatique de choix pour l'île Bourbon.

Pour les pilotes qui ont la chance de venir, c'est une formidable récréation automnale, gage de soleil, de lagon, de longues heures de vol ou de balades à pied dans des décors somptueux, ponctuée de partages humains avec des pilotes îliens adorables. En prime, chaque fin de journée, vous goûterez au rituel luxueux d'un dernier vol sunset au dessus de l'océan Indien... avant de savourer un doux mojito aux côtés des as mondiaux. Dans le même temps, vos collègues professionnels sombrent dans la sinistrose métropolitaine. Constat sans appel : l'île de la Réunion est LA destination de l'hémisphère Sud à ne pas rater.



Gros plateau de pilotes !

Une fois de plus, les meilleurs pilotes étaient là. À commencer par le brillant local Sébastien Coupy, vainqueur précédent, Maxime Pinot qui venait de remporter la Superfinale de la coupe du Monde (présenté dans PP+ 438), Felix Rodriguez, légende de la voltige et multiple vainqueur d'épreuves internationales, tout comme le célèbre Richard Gallon. Avec aussi Jurij Vidic (Slovénie), Yassen Savov (Bulgarie, champion d'Europe 2012), Jacques Fournier, Ludovic Robert, plusieurs fois champion réunionnais...

La relève était présente avec pléthore de jeunes loups tels que William Bitard, nouveau prodige issu de la filière jeunes de la Ligue Bourbon, Antoine Gérin-Jean, Emmanuel Nicolas, etc, etc !

On retrouvait aussi les stars féminines de la scène avec la championne du monde 2013 Klaudia Bulgakow (Pologne), Nicole Fedele (Italie), Sandy Lambert... Soit 70 pilotes de classe mondiale et une première historique : une délégation exceptionnelle de 16 pilotes chinois, séduits par la destination et le potentiel de vol de l'île.

Champs de cannes en culture ou coupées, potagers, forêts primaires... La variété de paysages est grande à la Réunion.



la Réunion, la difficulté principale résidait dans la gestion des lignes et du rythme de vol ». Tout est dit ou presque, 2014 fut donc une vraie classique réunionnaise.

Une première manche de 68.8 km en course au but est remportée par Jurij Vidic qui marque le territoire avec deux minutes d'avance sur les poursuivants.

Seconde manche : 48.8 km, lancée dans des conditions anémiques. À ce jeu hyper technique, les groupes s'étalent au gré de rares cycles thermiques... Les pilotes ne lâchent rien et fort de patience, Jacques Fournier remporte la manche sur le dernier glide.

Troisième et ultime manche... Les nerfs sont éprouvés par les conditions météorologiques très difficiles de la semaine. Le classement aux cinq premières place reste complètement ouvert. L'ambition du jour pousse à lancer une course de 72.8 km ! Au fil des heures, la journée s'avère décevante, personne ne rentrera au goal. Les Réunionnais font un carton plein avec Sébastien Coupy devant Cyril Lambert, Emmanuel Nicolas, Nicolas Blottin. Jurij Vidic garde le contrôle.

Sur trois manches, il remporte intelligemment la World Cup Series 2014 devant Jacques Fournier et Yassen Savov. Klaudia Bulgakow, habituée des lieux et devenue depuis grande spécialiste réunionnaise, remporte une fois de plus dans la maîtrise le classement féminin.

Une journée type des World Cup Series de la Réunion

Sur l'île Bourbon, le soleil et les conditions de vol austral vous lèveront tôt !

8 heures. Départ des navettes de Saint-Leu, direction les Colimaçons. Deux décollages mitoyens idéalement aménagés avec parking, gradins, point d'eau et sanitaires. Un modèle du genre.

9 heures. Petit déjeuner-buffet préparé avec amour par une horde de bénévoles... toutes plus mimis les unes que les autres ! Préparation de votre matériel sur l'aire d'attente. Réunion du comité de pilotes, analyse du potentiel de vol de la journée et définition d'une manche.

9 heures 30. Briefing, point météo-sécurité-présentation du parcours.

10 heures. Ouverture du décollage ! Et à 10 h 30, ouverture du start ! Classiquement, une manche-type se résume en un start aux alentours du décollage des Colimaçons avant d'entamer une succession d'allers-retours le long de la côte Ouest. En fonction de la puissance des alizés, le secteur de vol oscillera généralement entre « la Possession » au nord et « Saint-Joseph » au sud. Le parcours fera donc de 35 à plus de 100 km. L'intérêt particulier de l'île ne se situant pas sur les distances que vous parcourrez en vol... Mais sur la variété des conditions auxquelles vous serez confrontés.

Début/milieu d'après-midi... Goooaalllll !!! Retour au PC-course à Saint-Leu, déchargement de votre trace

Anamnèse

Dès mon arrivée, le druide local Eric Bourdeu de l'école Bourbon-Parapente de Saint-Leu me faisait part de sa réelle inquiétude face aux dérèglements climatiques évidents. En métropole, le mois d'août a été le plus chaud depuis le début des relevés de température en 1880... Et ici aussi, de nouveaux phénomènes apparaissent... Des vents plus puissants, sur des périodes plus longues, sur lesquelles vient s'ajouter une saison cyclonique intense. À la grande loterie météo, cette semaine de compétition aura été impactée par un vent de nord soutenu. Bienheureusement, les zones de repli et d'évolution hors/sous le vent des alizés, dans des secteurs de vol sains, sont clairement connues et maîtrisées sur cette île. Ainsi, sur un potentiel de 5 manches, 3 seront validées. Selon Richard Gallon : « Des conditions typiquement réunionnaises, avec de grands changements de rythme. Le début de course en fin de matinée est souvent calme... Mais les températures de la mi-journée boostent très vite le vol ! ». Pour le directeur d'épreuve Laurent Vitalis : « Les manches étaient certes ambitieuses mais elles ont été bouclées par de nombreux concurrents. Comme d'habitude à

Assez proche du décollage, la Grande Ravine représente un obstacle sérieux à franchir !

Jean-Michel Ara-Somohano en vol de test avec la Niviuk Artik 4 (voir page 24), s'auto-photographie avec le support de caméra volant FlyPod.

Vol Kom Zwazo, briefing préparatoire de manche.



GPS. Il vous reste donc toute la fin de journée pour profiter du lagon, flâner dans les rues de Saint-Leu, Saint-Paul, Saint-Joseph ou sur l'une des plages mythiques des alentours.

18 heures. La magie du coucher de soleil austral vous apaise enfin...

19 heures. Remise des prix de la manche du jour avec pléthore de lots.

20 heures. Repas, animations puis concerts au village-parapente de Saint-Leu. Un programme journalier dense, riche... et usant ! Que vous soyez dans une logique de performance ou d'apprentissage/perfectionnement, les gestions de votre état de forme, du sommeil et de l'alimentation vous apparaîtront vite nécessaires.

Le vol réunionnais, quelques clefs de compréhension

En début de matinée, l'activité thermique est naissante et les plafonds sont classiquement bas. Dès le décollage, il convient donc d'être à l'affût des cycles et des zones de déclenchement. Un début de vol abordé avec trop de légèreté et d'optimisme vous exposera à une inexorable glissade... en mode « survie » le long des ravines, à suer dans l'espoir d'un déclenchement thermique salvateur... Si lui aussi vous le ratez, posé plage de Saint-Leu avant même l'ouverture du start et avant d'avoir compris quoi que ce soit ! « *Faire son plomb* » lors de ses premiers vols est une grande classique réunionnaise... Mais vous pouvez l'éviter ! Soyez conquérant dès la première ascendance !

Ici plus qu'ailleurs, la règle de base est simple. Il convient de voler haut, partout, tout le temps. Les basses couches sont de toute façon toujours synonymes de perte de temps. Le seul objectif doit être de « monter pour avancer et d'avancer vers une zone qui vous permettra de remonter ».

(Ndlr : petit cadeau de la rédaction pour un bel exercice de réflexion !)

Les règles de base pour boucler une manche « réunionnaise »

1. Le thermique en permanence tu sonderas.
2. En haut de l'ascendance, le groupe tu domineras.
3. La navigation « dans les hauts » tu privilégieras.
4. Le cheminement vers ton point de raccrochage tu soigneras.
5. Navigation et régime de vol tu adapteras.
6. La fuite en avant et t'enfermer dans une ravine tu éviteras...
7. Le vol dans les nuages et sous la pluie tu t'interdiras.
8. Les basses couches et les kékés à tout prix tu éviteras !!!
9. Même en bon dernier la manche tu boucleras !
10. Boire trop de rhum les veilles de course tu oublieras.



L'Ozone Enzo 2 de Felix Rodriguez (ci-dessus) et la Gin Boomerang 9 de Denis Lyonnais posent sur la plage de Saint-Leu.

Avec un peu de discipline, ces quelques règles permettent de soigner ses positions, d'anticiper les changements de rythme, d'optimiser les phases de déplacements/replacements. Surtout, elles vous assureront du confort de vol... Et s'il y a un lieu où il ne sert à rien d'attaquer comme un sanglier... c'est à la Réunion. Même bon dernier à 30 % de la manche, tout pilote érudit peut bénéficier d'un énorme changement de rythme, survoler les leaders et rentrer, quelques heures plus tard, seul et unique grand vainqueur... Que c'est bon !



Événement inédit à la Réunion, on notait la présence de 16 pilotes chinois !



Des pilotes heureux !
Le vainqueur de la
compétition Jurij
Vidic, Richard Gallon,
le champion d'Europe
2012 Yassen Savov,
Klaudia Bulgakow et
Maxime Pinot.
Et Sébastien Coupy,
vainqueur de la précé-
dente édition.



Un cadre unique

À la Réunion, on vole souvent et longtemps : en moyenne, 300 jours/an. Mais comment vous décrire l'essentiel ? Le cadre... Exceptionnel. En vol, les contrastes sont saisissants. En quelques kilomètres, vous passez d'une atmosphère désertique (plateau Caillou au nord de Saint-Leu) à des zones de forêts primaires. Un pèlerinage au Maïdo (voir PP+ 432), quelques heures de marche dans les cirques de Mafate ou de Cilaos, vous pouvez décoller du Piton des Neiges à 3 000 m, tôt, vous accorder un vol thermique sur la côte Ouest, profiter du lagon et survoler l'océan Indien dans un coucher de soleil saisissant. Le champ des possibles est unique. Un séjour ne vous suffira jamais pour entrevoir les trésors connus et cachés de cette île.

Remerciements

On a affaire à des bénévoles investis qui garantissent un bon niveau événementiel, des heures de vol, des manches techniques. Grand merci à William Bitard et Anne Pourcelot qui, loin des politiques, ont porté l'organisation 2014 de tout leurs cœurs. Ils font partie de ces pilotes sur-impliqués, capables de tout donner pour le bien commun. Leur générosité sans limite a permis une fois de plus de rassasier les globe-trotters du circuit. Anne, Will, on vous adore : **Merci !...**

Et rendez-vous pour la prochaine édition des 25^e World Cup Series Réunion 2015 !

Ci-dessous : plus de 50 bénévoles pour une organisation irréprochable !

À droite : photo de groupe au déco avant un briefing de manche.



Côté logistique

Si vous voulez faire simple, il vous sera aisé de vous déplacer sur l'ensemble du territoire via les « tits cars jaunes ». Ils sont à l'heure et vraiment bon marché. La Ligue de Vol Libre a aussi mis en place des navettes régulières à 4 euros (plage de Saint-Leu/décollage des Colimaçons 800).

Côté logement, le choix sera cornélien. Pour voler, vous choisirez la côte Ouest bien sûr, idéalement près de l'épicentre du vol libre, Saint-Leu.

Le seul frein à votre pèlerinage autumnal sur l'île Bourbon sera peut-être le billet d'avion... Sachez-le, en vous y prenant à l'avance, le prix reste accessible. Petit bonus, le dynamisme de la Ligue Réunionnaise a permis de créer un partenariat unique avec la compagnie Air Austral. **Tout licencié de la FFVL qui voyagera par Air Austral se verra octroyer (sur présentation de sa licence) la gratuité sur son équipement de vol en soule.** Conditions particulières à checker auprès de la compagnie. ●

Les plus belles images collectées lors des dernières éditions de la World Cup Séries :
<http://vimeo.com/108820832>

Toutes les informations pratiques pour le vol en parapente (et la World Cup Series) sont sur le site de la Ligue : www.lvlr.re

Toutes infos touristiques sur le site de la Réunion-tourisme : www.reunion.fr

CLASSEMENTS WORLD CUP SERIES LA ROUTE DES TAMARINS

Masculin. 1 : Jurij Vidic (Slo, Ozone Enzo 2), 2 : Jacques Fournier (F, Enzo 2), 3 : Yassen Savov (Bul, Enzo 2), 4 : Antoine Gérin-Jean (F, Enzo 2), 5 : Andreas Malecki (D, Enzo 2), 6 : Clément Hoelter (F, Ozone M 6), 7 : Emmanuel Nicolas (F, Enzo 2), 8 : Felix Rodriguez (SP, Enzo 2), 9 : Cyril Lambert (F, Enzo 2), 10 : Javier Reina-Lagos (SP, Enzo 2)...

Féminin. 1 : Klaudia Bulgakow (Pl, Niviuk IP 7 Pro), 2 : Nicole Fedele (I, Enzo 2), 3 : Sandy Lambert (F, Niviuk IP 7), 4 : Qing Li Liao (Chn, Ozone Rush 4), 5 : Yu Liao (Chn, Niviuk Hook 3) ...





Photographées par Greg Blondeau, les Enzo 2 d'Emmanuel Nicolas et de Cyril Lambert dans le secteur de la Possession, dans la partie nord du triangle-record de 115 km.

Le cross à la Réunion

LES JOURNÉES MAGIQUES

Le plus efficace pour réussir un cross, c'est de le préparer!

Les 12 et 13 décembre derniers, plusieurs pilotes ont fait « péter les compteurs » avec de nombreux vols d'anthologie, dont le « triangle magique » de 115 km par Emmanuel Nicolas.... Lui-même et Greg Blondeau unissent leurs savoirs pour nous donner quelques clés de compréhension: pour réussir un cross en général, et pour voler dans les îles!

Arrivé à la Réunion et bien motivé pour découvrir l'île par les airs, je commence par chercher sur internet les informations indispensables pour être prêt les bons jours et ne pas gâcher LA bonne fenêtre pour le cross.

Au niveau météo

J'analyse les informations de différents sites pour pouvoir croiser les prévisions de pressions, de vent, de température et d'humidité, et obtenir ainsi une information globale plus fiable. Ici malheureusement, le site « Météo Parapente » de Nicolas Baldeck ne fonctionne pas.

J'ai trouvé un bon résumé de ces informations météo sur le site de la Ligue (<http://www.lvlr.re>) et plus de détails sur le site de Jérôme Nguyen (http://jerome.nguyen1.free.fr/meteo_reunion).

En parcourant le site internet de Météo-France Réunion, je tombe sur un article qui place les mois d'octobre et de novembre comme exceptionnellement chauds. Novembre battant tous les records de chaleur sur 30 ans avec comme conséquence un déficit de pluie de 50 %. Sur la côte Ouest, du bord de mer à une altitude d'environ 600 m, le sol et



Le Paille-en-Queue fait partie des oiseaux réunionnais que les pilotes croiseront parfois en thermiques!



Au dessus de l'Entre-Deux, entre le Bras de Plaine et le Bras de Cilaos, au fond.

la végétation sont complètement secs, c'est une configuration optimale pour le cross. Je trouve aussi sur le site de la Ligue deux très bons guides sur les spécificités de l'aérodynamisme de la Réunion, réalisés pour Météo France et le monde du vol libre par Johnny Jourdain et Paul Abeillé. À lire absolument pour ceux qui n'ont pas l'habitude du vol dans les îles !

La meilleure journée sera celle avec le moins de vent d'Est, ce qui permettra de remonter le plus loin possible au sud et au nord de l'île.

Ceci avec une masse d'air instable et qui s'assèche en basse couche pour obtenir de bons thermiques, et limiter le risque de pluie convective. La configuration de l'inversion devra être optimum pour diminuer les risques de surdéveloppements ou au contraire, d'étalements.

Analyse des conditions des 12 et 13 décembre 2014

Source Loïc Abadie, parapentiste et passionné de météo

Contexte saisonnier. La période allant d'octobre à début décembre (jusqu'aux premières pluies d'été austral) est habituellement celle où les thermiques les plus forts sont observés : la sécheresse des sols après plusieurs mois de saison sèche, associée au fait que le soleil occupe déjà sa position d'été dans le ciel permet de maximiser les contrastes thermiques.

Les journées du 12 et 13 décembre ont été très favorables au vol de distance par plusieurs aspects.

- Un vent météo d'Est faible (5-8 nœuds en mer, hors accélération due au relief de l'île), offrant une large zone d'évolution en zone protégée (allant de la Possession à Petite-Île)
- Une inversion suffisamment solide au-dessus de 1500 à 1800 m, mais pas excessivement prononcée, ce qui a permis aux nuages de se développer suffisamment sans provoquer d'averses sur les reliefs (cas d'une inversion trop faible), ni s'étaler en couche de stratocumulus uniforme cachant le soleil (cas d'une inversion trop forte) : l'ensoleillement a pu résister sur le littoral pendant que le relief était ennuagé.
- Un fort gradient thermique proche de l'adiabatique sèche jusqu'à 1000-1200 m.
- Des brises de retour - voir plus loin page 53 - pas trop prononcées (le vent météo étant faible) qui ont permis aux pilotes de progresser plus facilement.

Conseillé par Emmanuel Nicolas

- www.meteo-husseren-wesslering.fr/wxwrf.php?param=vent&map=6 (modèle très fin, prend bien en compte les retours et la force des vents. Echéance longue).

- www.lecoinnmeteo.re/v2 (nouveau site météo avec nombreuses cartes animées aux analyses précises et fiables).

Pour le parcours

Je cherche sur le site de la CFD les plus beaux cross réalisés. Cela me permet d'avoir une idée des vols habituels. Je prépare ensuite mon parcours sur XC-Planner, il y a plein d'options qui permettent de voir les chemins les plus courants, d'optimiser un triangle FAI, d'extraire les balises des différents points de contournements, et plus encore...

Je me renseigne sur les zones aériennes et ne trouve malheureusement pas une seule information gratuite sur internet. Même sur XC-Planner et See You, la visualisation des zones aériennes ne fonctionne pas pour la Réunion. Je me renseigne donc auprès des pilotes locaux.

Passons à la partie pratique !

Je me mets en l'air dès que je peux avec comme objectifs de voler le plus longtemps possible et de rentrer aux goals que je me fixe. Cela me permet de prendre connaissance des caractéristiques de l'aérodynamisme et de la topographie de l'île.

L'aérodynamisme de la Réunion est très variée et intéressante. Je la vois comme un mélange de vol de plaine et de vol de montagne. Il y a beaucoup de changements tout au long de la journée qui modifient la force et la direction des brises, les formes des thermiques et le pourcentage de l'ennuage.

Il y a souvent deux systèmes convectifs qui se mettent en place. Un près du littoral qui fonctionne presque instantanément quand le soleil est présent et qui est plutôt fort et organisé en colonne. Et un autre qui déclenche plus haut dans les pentes, qui nécessite moins d'ensoleillement, qui est moins puissant et plus influencé par les brises, mais qui offre des plafonds plus hauts. Souvent, il arrive sur une partie du parcours de voler sous un ciel complètement couvert mais, grâce à la forte instabilité, il est possible de se maintenir au plafond longtemps et de continuer son vol sans soucis.

Attention, un gros cumulus peut se décharger de son humidité par une bonne averse de pluie et les ailes modernes n'apprécient plus trop, voire plus du tout... Il faut aussi bien anticiper ses « vaches » au cas où le vol devrait s'écourter : entre l'urbanisation et les kékés, il ne reste parfois pas beaucoup de place...

Le bon jour...

Une fois que les préparations théorique et pratique sont réalisées, il ne reste plus qu'à détecter le bon jour et avoir la possibilité de se libérer pour tenter sa chance... La météo du 11 et 12 décembre prévoit une baisse du vent d'Est à seulement quelques km/h, la masse d'air est instable et sèche en basse couche : c'est le bon créneau ! Nous serons une bonne dizaine de pilotes à nous retrouver tôt au décollage des Colimaçons pour tenter un beau vol. La météo ne s'est pas trompée, les conditions sont très bonnes... Plusieurs pilotes bien motivés et entraînés reviendront au soir à l'atterro après un vol de plus de 6 heures sur un parcours dépassant 100 km ●



LE 13 DÉCEMBRE, 115 KM, RECORD EN TRIANGLE FAI À LA RÉUNION Petit papa Noël à la barbe blanche de cumulus nous a bien gâtés!



Samedi 13 décembre 2014, l'info est sur toutes les bouches : Olivier Laugero et Grégory Blondeau ont pétié la veille le mythique triangle de 100 km et la suite s'annonce prometteuse.

L'alizé de Nord-Est est faible avec des brises peu marquées, la masse d'air est sèche et les plafonds prometteurs. La petite communauté des crosseurs réunionnais est en effervescence. Le challenge des triangles lancé par le club À l'Air Libre s'achève dans un mois et cela donne encore plus de piment aux « zoizo lo vent » pour prendre leur envol.

Il est 8 h 30 et je suis déjà au décollage des Colimaçons. Je suis monté tôt car je veux prendre le temps d'observer les conditions et décoller à la bonne heure. En décembre, le soleil est déjà levé depuis 5 h 30 du matin. Je croise Frank Bernard au déco, il est encore tout émoustillé des performances de la veille : parti de Doss-d'Âne en 2011, il avait détenu pendant 3 ans le record en triangle FAI de la Réunion... Il regarde le ciel du matin avec un grand sourire contemplatif mais il a des élèves à guider et il ne sera pas de la partie avec nous... Depuis le temps qu'on attendait cela : marais barométrique, vent faible, temps sec et chaud. Tous les signaux sont au vert dans ce mois de décembre le plus sec des 40 dernières années.

Olivier Laugero, Greg Blondeau, Michel Rullier et Lionel Lang arrivent vite et les conversations vont bon train : « Elle est où la limite de la TMA au nord? - Y'a quoi comme vent au sud? ». Franck sort sa carte, nous dissons un moment des possibilités du jour mais il ne faut pas traîner car il est presque 9 h 30 et c'est déjà fumant ! L'objectif est clair : pousser plus loin les deux extrémités nord et sud pour agrandir le triangle de la veille. Ludo Robert nous envoie un message : « Vent d'Est très faible sur les hauts plateaux, instable à souhait, pas de vent sur Saint-Pierre... Allez, faites fumer les gars ! ».

Greg décolle en premier et nous partons groupés, cap au nord. Ça vole vite, le rythme est soutenu. Les premiers cumulus nous montrent le chemin à suivre, haut dans le relief, derrière Trois-Bassins. Collé aux barbules, Olivier Laugero file et je ne le vois déjà plus. On est légèrement contrés par les brises qui se sont déjà installées sur le plateau Caillou, la masse d'air matinale se fait par moments timide, Greg se fait sérieusement enterrer sur le plateau.

Emmanuel Nicolas en vol devant le Dimitile, au-dessus du secteur de l'Entre-Deux. Malgré l'ennuagement classique des hauts, c'est la meilleure journée de cross de la Réunion.

Le triangle de 115 km du 13 décembre avec sa dernière pointe en mer.





Certaines zones à la Réunion sont densément peuplées... Attention, pas de vache possible!

Au-dessus de la rivière des Remparts, dans la branche-retour, poussés par un souffle d'Est.



Passé ce premier point dur, la machine est lancée et de jolies rues de nuages se dessinent sur les pentes de Saint-Paul. J'opte pour un cheminement par devant, cela paye : un joli +3 me propulse au nuage avant d'attaquer la traversée de la rivière des Galets. Le point de vue est magnifique. Tout le cirque de Mafate est dégagé et au fond, le Piton des Neiges trône sur l'île asséchée.

Je rejoins Michel Rullier pour enrouler au-dessus des remparts. Cette partie Nord-Ouest de l'île, au-dessus de la commune de la Possession, est sauvage et luxuriante. Les profondes ravines verdoyantes posent le cadre. En transition au-dessus de la ravine à Malheur (brrr...), un papangue

nous montre la voie. Il enroule furieusement au-dessus du rempart et je le rejoins pour quelques tours ensemble jusqu'aux barbules qui forment à 1000 m. Au loin, on commence à apercevoir les côtes du Nord et la ville de Saint-Denis.

Je suis en parfaite position pour pousser la 1^{re} pointe du triangle le plus loin possible. J'arrive au-dessus de la ravine de la Grande-Chaloupe, la fameuse ravine qui plonge sur la route du littoral. Sans carte de la limite précise de la TMA de l'aéroport de Gillot, je renonce à la traverser malgré une masse d'air porteuse et une rue de nuages magnifique vers le nord.

Demi-tour. Le faible vent météo me pousse! M'imaginer déjà dans le sud me donne des fris-

sons... Je croise Greg Blondeau et Cyril Lambert qui a réussi à nous rejoindre. On enroule ensemble quelques tours et les cris fusent : « *C'est dur!* » lance Greg qui a perdu beaucoup d'énergie à se sortir de son point bas. Lionel Lang n'a pas eu cette chance : à force de ne pas prendre le gain nécessaire, il s'est fait poser à la Possession.

Le retour vers Saint-Leu est assez simple pour une fois. Le vent nous pousse, les plafonds augmentent et l'Enzo 2 flotte imperturbablement aux barbules. Quelques gouttes au-dessus du décollage des Colimaçons, je peste à l'idée que ce vol pourrait être avorté à cause de la pluie. L'aérogologie change brutalement : fini les barbules, retour vers le plancher des vaches, surchauffé par le soleil de décembre. Les « pailles-en-queue » s'affolent et le pétard tant attendu explose au-dessus de la route des Tamarins. Trois pailles-en-queue me montrent le chemin... Pan, retour aux barbules en quelques tours seulement, et transition.

Une large et sombre confluence s'est installée au-dessus des Avirons. Un petit tour de trop et me voici coincé dans le seul trou de bleu, entouré de larges colonnes grises et confluentes. En dessous, je ne vois que des toits de maisons. Il faut absolument descendre d'un étage sinon je pars pour un long voyage dans les nuages. Je sors le drag-chute qui se gonfle instantanément et me voici parti pour une descente en 360 au-dessus des cases. Ça marche bien, je descends fort sans aucun G. La chandelle est bien amortie et me voici repassé sous le plafond. Encore quelques gouttes de pluie, j'accélère fort pour sortir de cette zone moisie.

Greg et Cyril me rattrapent et nous basculons ensemble vers le sud. Greg opte pour un cheminement au-dessus des plaines qui fonctionnent, je reste un peu plus haut dans le relief. Aujourd'hui, les deux options marchent. Au-



Cyril Lambert, au-dessus du village du Tampon, file vers la partie Sud de l'île.

La dernière pointe en mer est stratégique pour agrandir le triangle ! Après une 1^{re} pointe un peu plus au nord, Emmanuel Nicolas ira le plus loin pour 115 km.



Photo Emmanuel Nicolas

Olivier Laugero va aussi boucler son triangle. Retour vers la plage et le lagon de Saint-Leu.



Photo Olivier Laugero

dessus de l'Entre-Deux, quelques oiseaux nous montrent encore une fois la marche à suivre. Les thermiques sont parfois teigneux mais il est difficile d'arriver aux nuages. Nous étions jusqu'ici poussés mais un léger vent de sud se met en place en attaquant les pentes du Tampon. La masse d'air change, les plafonds augmentent et je trouve une belle ligne qui m'amène entre 1300 et 1500 m d'altitude. On dirait le Sud !

Greg et Cyril choisissent une ligne par devant qui les propulse rapidement au nuage et leur permet d'attaquer sereinement leur pointe sud du parcours.

En chemin, je recroise Olivier Laugero qui avait disparu tout ce temps ! Cris d'excitation de part et d'autre, il fait demi-tour pour qu'on continue la route ensemble. De jolis gains nous poussent vers les pentes de Montvert-les-Hauts. En dessous, ce ne sont que champs d'ananas Victoria juteux et sucrés comme le vol ! Il est 15 heures, on plane au-dessus de Montvert. C'est la première fois que je me trouve si tard à cet endroit. Demi-tour, aile dans aile, instants magiques.

Cyril est reparti avant et nous apercevons son Enzo 2 jaune et rouge à l'agonie au-dessus de Saint-Louis. Tout est à l'ombre maintenant et Olivier me crie : « *Allez Manu, on lâche rien ! On y croit, on y croit !* ». Olivier a un sacré don pour motiver les troupes après presque 6 heures de vol, toujours positif ! Ça fait vraiment plaisir de voler avec un de ces gars de grande expérience et toujours efficaces dans leurs décisions. Moi aussi au fond, je commence à y croire. Il nous reste encore une trentaine de kilomètres à parcourir pour rejoindre Saint-Leu et boucler. C'est peu vous dites mais ici à la Réunion, ce n'est jamais acquis !

Plus on avance, et plus le gris s'estompe. Des taches de soleil refont leur apparition dans les plaines et ce petit vent de sud devient maintenant notre allié. Il est presque 16 h et Greg nous rejoint dans les derniers thermiques de la

branche retour au-dessus de Saint-Louis et de l'Étang-Salé. Les taux de montée se calment mais la convection est toujours présente. L'antenne du Plate se dessine et nous rebasculons ensemble vers Saint-Leu. Je crie de joie à la vue de l'atterro.

Au-dessus de la mer, une superbe confluence de fin de journée se met en place pile dans l'axe de la dernière pointe en mer du triangle. Je commence à enrôler vertical du lagon quand le téléphone sonne. En plein thermique, j'annonce à ma chérie l'exploit. Elle est enceinte de 8 mois et part se baigner au lagon après les grosses chaleurs de la journée. Ça tombe bien, j'arrive ! À 1100 m au-dessus de la mer, j'entame le dernier glide droit vers Madagascar ! L'air porte bien à - 0,7 m/s au-dessus du grand bleu de l'océan Indien, parsemé de mille moutons blancs. Le triangle FAI s'agrandit, 115 km sur XC-Track. Je décide de faire demi-tour, je suis à 700 m au-dessus de la mer et je peux lâcher les commandes. Devant moi, l'île se détache parfaitement du bleu turquoise de l'océan. D'où je suis, j'aperçois Saint-Pierre et Saint-Gilles. Magique !... Je sors la flûte Bansuri et entame quelques mélodies dans la brise marine du soir.

Nous posons tous les trois ensemble. Nous avons tous battu le record. Il est presque 17 h, les regards brillent après plus de 7 heures en l'air ! C'est bientôt Noël et petit papa à la barbe de cumulus nous a bien gâtés ! Il est temps de rejoindre Sonia au lagon, bébé arrive bientôt ! ●

Greg Blondeau, Olivier Laugero et Emmanuel Nicolas. C'était quelques jours avant Noël !





LA RÉUNION

Par Emmanuel Nicolas.

Deux aires de jeu s'offrent à nous : l'intérieur de l'île avec le vol des remparts aux thermiques forts et engagés, ou les pentes extérieures de l'île - avec ses ravines - à l'aérogologie plus douce. La plupart des vols de distance en triangle se réalisent sur les pentes extérieures.

En effet, outre la géographie tourmentée et peu accessible des cirques, le facteur qui nous restreint est l'ennuage rapide des hauts. L'inversion d'alizé bloque les ascendances entre 1500 et 3000 m. Mais les remparts et les plus hauts sommets sont aussi à cette altitude... Dès 10 heures du matin et parfois plus tôt encore, les crêtes des remparts deviennent inaccessibles, car déjà dans les nuages. Rares sont les jours où les plafonds permettent une traversée de l'île par l'intérieur... De magnifiques vols ont pourtant déjà été réalisés avec des plafonds entre 2500 et 3000 m mais la fenêtre de vol reste courte et les distances ne sont pas au rendez-vous. Pour boucler un triangle par l'intérieur, il faudrait aussi revenir à moins de 3 km du point d'envol, chose impossible à faire depuis le Maïdo, un des seuls décollages possible... Mais tout reste à imaginer. On est là dans le rêve.

Par contre, en distance droite avec 2 ou 3 points de contournement, il est envisageable d'attaquer son vol en décollant du Maïdo, puis basculer sur les reliefs extérieurs dès que l'ennuage se fait sentir. Là aussi, des traces magiques ont été réalisées au départ du Maïdo vers le Grand-Bénare avec une sortie sur les Makes, puis un retour à la normale sur les pentes extérieures. L'inverse est bien plus problématique : décoller de Dos-d'Âne ou Bellemène pour attaquer les remparts à bonne hauteur et remonter vers Cilaos est quasi impossible car le plafond nuageux bloque souvent ce type de vol très engagé, à l'aérogologie forte et changeante.

Bref, les possibilités de distance sont donc limitées dans les cirques et vraiment très engagées. L'aire de jeu se trouve essentiellement sur les versants extérieurs de l'île, donnant sur l'océan.

LES PARCOURS POSSIBLES SUR L'ÎLE



Le triangle FAI réunionnais classique

Un triangle classique part de Saint-Leu pour aller jusqu'à la rivière des Galets au nord, puis l'antenne du Plate au sud. Le seul point dur de ce parcours se situe souvent au niveau du plateau Caillou avec des retours de brises plus ou moins forts. La pointe en mer se fera alors du côté de l'Hermitage. Une option parfois utile est de décaler le point de départ à l'antenne de la Saline afin de pouvoir pousser la dernière pointe le plus loin possible en mer sans devoir revenir dans les 3 kilomètres du décollage. Le fameux posé au rond-point de l'Hermitage permet alors de boucler un triangle entre 80 et 100 points. Des extensions seront possibles au nord en traversant la rivière des Galets, et au sud en basculant sur les Avirons ou le Tevelave. Ce triangle ne pose pas de difficultés majeures et l'engagement est faible.

Il est possible de réaliser ce même triangle en décollant de Dos-d'Âne, ce qui permet parfois d'être mieux placé pour pousser la pointe au nord. Attention, car un triangle nécessitera de revenir dans les 3 kilomètres du déco, posant alors les moins chanceux dans le lit de galets de la rivière du même nom. Beaucoup y ont déjà laissé des plumes !



Le triangle sudiste

Quand les vents sont au nord-est et que la baie de Saint-Paul est dans le vent météo, il est plus utile d'aller évoluer vers le sud, avec une petite pointe préalable vers l'antenne de la Saline, située avant l'accélération du plateau. On pourra alors pousser au sud vers les Makes, ou mieux encore vers Saint-Louis ou le Tampon. Ce type de parcours mettant la pointe FAI loin en mer est quasiment impossible à boucler en triangle FAI. Les brises de retour autour des Avirons peuvent là encore faire avorter le vol. Ce triangle à plat donnera entre 60 et 100 points en fonction de la pointe au sud.

Le triangle magique

Il fut réalisé lors des journées des 12 et 13 décembre. Ce triangle fait connecter les deux bassins versants du nord-ouest et du sud-ouest. Il faudra une météo avec un alizé faible (marais barométrique), de larges contrastes de température entre les hauts et les bas favorisant la convection, même avec la casquette de stratocumulus de l'après-midi. Ce type de triangle est aussi envisageable depuis Dos-d'Âne. Entre 100 et 120 km, soit 150 et 170 points CFD! ●

La distance en ligne droite

Voici trois types de parcours réalisables en distance 2 points de plus de 100 km. Notons cependant qu'une distance 3 points collerait mieux à la réalité géographique de l'île et reflète mieux les difficultés du vol.

1. Déco de Saint-Leu puis pointe au nord, aux limites de la TMA de Gillot avant d'effectuer la plus longue distance vers le sud.
2. Déco de la Rivière des Remparts pour basculer sur les versants sud de l'île et remonter le plus au nord possible avant de tenter le retour vers Saint-Leu.
3. Déco de Dos-d'Âne vers Saint-Leu, puis une branche nord avant de redescendre le plus loin possible au sud.

Les triangles

Du fait de la géographie de l'île, nos triangles ressemblent plus à un aller-retour avec un point de contournement en mer. Cette pointe en mer est stratégique et fluctuera entre l'Hermitage et la Pointe au Sel, en fonction des deux autres pointes.



LA MÉTÉO ET LE CROSS À LA RÉUNION

Le climat de l'île de la Réunion est sous l'influence des alizés, vents de secteur Est générés par la présence des anticyclones subtropicaux qui transitent dans le sud de l'océan Indien. Selon la saison et la force de ces anticyclones, les alizés varient en force et direction (fig. A).

Les reliefs imposants de l'île (le Piton des Neiges culmine à plus de 3000 mètres) contraignent le vent météo à la contourner, tel un rocher au milieu d'une rivière (fig B). En fonction de la force et de l'orientation de l'alizé, les accélérations vont donner la couleur de la journée.



Fig B

À la limite entre l'air sec d'altitude et l'air chaud et humide des basses couches, on observe alors une inversion des températures appelée inversion des alizés dont la hauteur varie entre 1500 et 3000 m. Au fil des heures, les plus hauts nuages s'étaleront vers les côtes, créant ainsi cette casquette de stratocumulus, typique des après-midi réunionnais.

Autre variable à prendre en compte : les brises. La différence de températures entre la mer et la terre crée classiquement un effet de brise venant de la mer le jour, et de la terre la nuit. La brise de mer accroît l'instabilité dans les basses couches, soulevant le long des pentes l'air et participant ainsi au développement des thermiques (fig C). Mais attention à des brises trop fortes qui cisailent la masse d'air et coucheront trop fortement les thermiques.

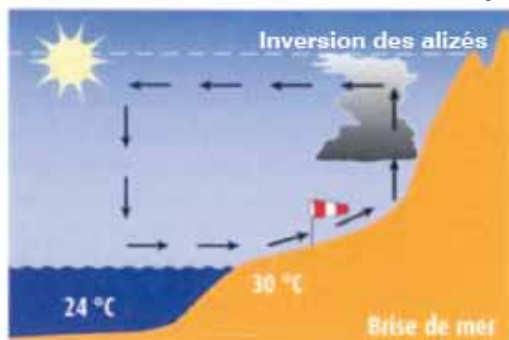


Fig C

Si la couche d'inversion est basse, la zone de vol se fera alors dans un volume restreint. Elle compressera ainsi la masse d'air, générant des accélérations de brises le long des côtes. En fonction de la formation de la casquette nuageuse, ces brises pourront soit diminuer, soit augmenter.

On trouve d'excellentes conditions de vol après le passage d'un front froid, quand l'anticyclone s'est repositionné au sud de l'île, et qu'à nouveau, l'alizé souffle de l'Est : la masse d'air s'assèche et le gradient de températures entre les hauts et les bas est fort. L'instabilité des basses couches est bonne, sans risque de surdéveloppement. Si le gradient de température reste fort (ça chauffe en bas et c'est frais en haut), l'activité thermique continuera de fonctionner, même dans l'ombre.

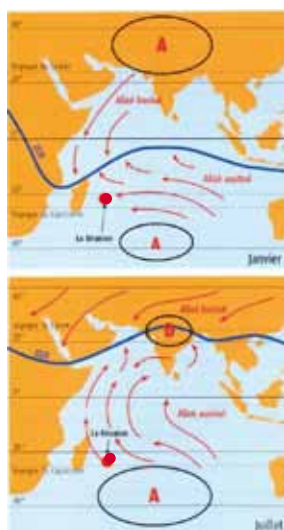


Fig. A

En Artik 4, Jean-Michel Ara-Somohano thermique en zone confluyente sous la fameuse casquette de nuages de la Réunion.

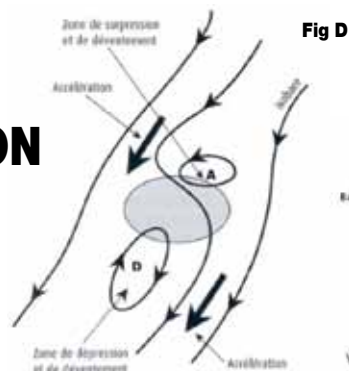


Fig D

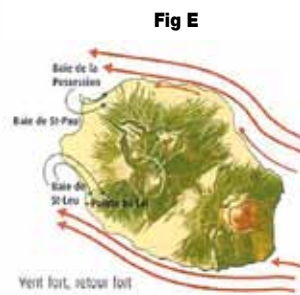


Fig E

Les effets de retours... et les convergences

Dans une rivière, derrière un caillou, on observe toujours des contre-courants. Il en est de même dans l'air (fig D et E).

Ces effets de retour, bien que prévisibles, sont impossibles à analyser localement à l'échelle d'une journée de vol. Il est fréquent en vol de se retrouver vent de face pour aller au nord, puis... à nouveau vent de face pour repartir au sud, ou l'inverse. Ces accélérations sont parfois redoutables et couplées aux brises et aux effets de reliefs, elles s'avèrent souvent être des barrières infranchissables pour les vols de distance... Ou au contraire, ouvriront la porte aux grands vols !

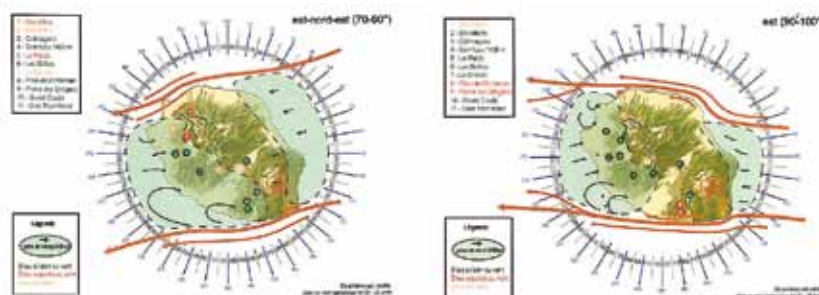
Les lignes de convergences, ces fameuses « conflus » (confluences) marquent un changement de la direction et de la force du vent. On les retrouve systématiquement aux limites de la zone déventée, sous le vent.

Elles se matérialisent par de forts mouvements verticaux de l'air où des lignes de cumulus se forment, pour partir parfois plusieurs kilomètres en mer. Si l'instabilité du jour est forte, ces conflus sont exploitables, mais chargeront vite jusqu'à la pluie. Autour de ces conflus, les brises et le vent se modifient.

Pour conclure, voler en cross à la Réunion nous amène à fréquenter dans le même vol des conditions aérologiques et météo variées et changeantes. Les plafonds ne sont jamais très hauts, bloqués par l'inversion, la hauteur/sol reste toujours faible, même au plaf. Les choix de cheminements seront alors primordiaux afin d'optimiser au maximum son placement dans la masse d'air. ●

Remerciements et sources : Vol Libre à la Réunion, le Guide Météo - Paul Abeillé et Johnny Jourdain (grand merci pour l'autorisation d'utiliser les schémas) - Édition 2009 - Météo-France.

Les zones d'évolution par vent d'Est à droite, et Est-Nord-Est. En vert, les sites et zones de vent faible. En rouge, les accélérations du vent et les sites exposés.





LE VOL DU VOLCAN

Allez, encore un dernier pour la route...

Emmanuel Nicolas nous raconte un superbe vol de 99 km, en traversant le fameux « enclos du volcan » (celui du Piton de la Fournaise). Si avec tout ça vous ne vous précipitez pas dans le premier avion pour la Réunion...

« Le début du vol est facile, un doux thermique local nous envoyant au plafond derrière l'antenne de la Saline. Je décide de basculer aux barbules, en route pour Bellemène.

Plus on s'avance et plus le GPS s'affole : 60 km/h au compteur et une manche à air de Bellemène couchée en Sud... Le retour de brise est puissant. Le retour vers Saint-Leu va être plus dur que prévu... 400 m, 300 m, 200 m... Le vario pleure. Je dégouline au-dessus des kékés et je commence à envisager un champ de cannes coupées comme atterrissage possible... 70 m/sol... Et Bim ! Ça ressort de nulle part, un thermique étroit et tendu ! L'Enzo 2 cabre, accordéonne furieusement, et me voilà propulsé à 3 m/seconde jusqu'au nuage ! La Réunion sa ! Cap au sud !

La conflu est installée au-dessus des Avirons, à peine le temps de comprendre que me voici embarqué dans un joli vent de cul vers Saint-Louis ! Je dis alors adieu au triangle envisagé car le retour vers Saint-Leu sera impossible. Le vent de nord pousse inexorablement vers le Tampon. Je me rappelle la phrase culte de notre gourou slovène Yuri Kurnik : « When you're high, forget your car, you go ! ».

Il est 13 heures au-dessus de l'Entre-Deux. Ici à la Réunion, la fenêtre de vol s'achève tôt sous les tropiques et le ciel s'éteint vite... Il reste encore deux heures volables et il ne faut pas traîner.

Tout s'enchaîne bien. Je suis poussé par un léger vent de nord qui améliore ma finesse. Sous moi, la rivière des Remparts et à l'horizon, Saint-Philippe. Je ne suis pas bien haut au-dessus de Vincendo et de petits moutons parsèment l'océan. Vais-je rencontrer du vent plus au sud ? La pente est faible, les plafonds diminuent, la mer n'est jamais bien loin et on aurait vite fait de se retrouver coincé dans un trou. C'est alors qu'un joli thermique pointe son nez et me fait dériver vers Basse-Vallée. Ici, tout est vert, humide, dense, et les posés ne sont pas légion.

Et soudain, l'incroyable se produit : je suis parfaitement bien placé, une conflu phénoménale se dessine au-dessus de Saint-Philippe et je ressors quelques instants plus tard à presque 1200 m. C'est énorme ! La couche de nuages au-dessus de l'enclos du volcan est 100 m sous mes pieds ! Je bascule alors en lâchant les commandes, sortant l'appareil photo pour immortaliser cet instant, seul à survoler l'une des régions les plus austères de l'île. Les premières coulées de 1977 sont sous mes pieds et très vite, j'arrive au-dessus du rempart du Tremblet. Les grandes pentes du volcan disparaissent dans la brume. Le vent est quasi nul, mais la tendance s'est inversée,



À la Réunion, les zones de posé sont parfois rares... Ici, sur la RN 2 qui traverse les coulées de lave.

je suis maintenant avec du vent de face faible.

Tout est calme, silencieux, mystique. Mon Enzo 2 orange et rouge tranche avec les ocres et les bleus du paysage. Je suis serein et heureux. À chaque ancienne coulée de lave, un thermique, c'est vraiment magique ! J'arrive alors au pied de la plaine des Osmondes, une ancienne coulée monstrueuse et terrifiante. Tout est sombre, la couverture nuageuse devient plus dense et le plafond... de plus en plus bas.

La forêt de Bois-Blanc sur la commune de Sainte-Rose est devant moi. Si j'arrivais à la passer, ce sont les portes de l'Est qui s'ouvriraient au vol. Seulement,

il me faudrait plus de gaz pour sauter le rempart nord de l'enclos et être certain de basculer. Ici, le seul posé, c'est la route nationale 2, en contrebas. S'engager au-dessus de cette forêt nécessite de l'altitude, le prochain posé est trop loin avec forêts denses et falaises verticales.

Il est 15 h 20, ce vent de face m'oblige à m'éloigner du rempart sous le vent. La route nationale approche et je ne voudrais pas passer sur les ondes de Radio-Freedom signalant une collision entre un camion et un parapente ! En faisant mon approche, je crie, je hurle, je fais danser mon aile pour que les trois voitures qui arrivent au loin m'aperçoivent. La première met ses feux de détresse et se range sur le bas-côté. Gagné ! J'aligne, je flare et je pose sur le bitume chaud. Un grand sourire au visage, j'invite du bras les voitures à circuler : « Komen I lé ? » me demande un conducteur, « Lé Dossstééé ! » (*).

Je pose mon sac au pied de la Vierge au Parasol, 99 km parcourus. Ce petit kilomètre manquant me dit qu'il faudra essayer de revenir un jour... Le pouce est levé, le voyage de retour commence... Pas simple. La Réunion sa ! » ●



La fameuse coulée de lave de 2007, descendue du Piton de la Fournaise.



La Vierge au Parasol, près de la zone de posé.

(*) « Comment ça va ? - C'est top, c'est super ».

Un superbe vol de 99 km réalisé le 26 novembre, en traversant sur la fin « l'enclos du volcan ».





La **Trek** est une voile légère*,
conçue pour la **randonnée**.

Ses performances et sa résistance**
répondent parfaitement à vos exigences.

Elle est la voile idéale pour vos vols
en dehors des sentiers battus.

www.trekking-parapentes.fr

* **3,85** kg pour la Trek small
** **9** de finesse, 1 m/s de taux de chute
Bord d'attaque renforcé
Suspentes gainées en totalité
EN B small et médium

PARAPENTES
Trekking
Free Spirit since 1986

LES PLUS BEAUX VOLS DE DISTANCE DE LA RÉUNION

La Réunion est certes une destination parapente de renommée internationale. Mais on l'associe souvent au survol des lagons de corail, aux plafonds bas, aux petits thermiques toujours proches du sol et à ses magnifiques couchers de soleil accompagnés d'une bonne bière Dodo bien fraîche... Les plus chanceux gardent longtemps en mémoire quelques vols magiques au-dessus des remparts et des cirques. On parle rarement du cross et du vol de distance à la Réunion... Et pour cause: si on vole quasiment tous les jours, au grand bonheur des professionnels et des débutants, il est beaucoup plus rare de réussir un vol de distance sans rencontrer un verrou de vent, ou de pluie.

À la Réunion, rien n'est jamais acquis! Mythe ou réalité?

La CFD occupe les esprits d'un nombre grandissant de parapentistes Péi. Durant les longs mois d'hiver, les vols du 974 occupent souvent le haut du classement, comme un clin d'œil tropical à un grand nombre de pilotes scotchés dans le froid et la pluie de la métropole.

Ici, un gros vol n'est pas forcément synonyme de kilomètres. Certains vols très engagés dans les cirques au départ du Maïdo, du Piton des Neiges, du Dimitile ou encore de Grand-Coude resteront dans les annales. Déjà, dans les années 90, avant l'avènement du GPS, de gros vols - parfois réalisés par des compétiteurs de passage - avaient ouvert les portes de territoires encore vierges de tout libériste. Antoine Montant et quelques autres extraterrestres avaient rendu possible l'impensable: traverser l'île en volant, en ouvrant des cheminements magiques par les cirques.

Citons aussi Alain Anthony qui a défriché beaucoup de secteurs en ouvrant de grandes voies vers le nord, Gilles de Louise et Nicolas Favre, lauréats récents de la coupe régionale de distance.

Cependant, un rêve s'agitait depuis longtemps dans les têtes des pilotes locaux: passer la barre des 100 km... Les journées le permettant sont rares: ces « Magik days » se comptent sur les doigts d'une main et nécessitent des conditions volables du Nord au Sud de l'île, dans la même journée. Sur notre caillou brossé par les alizés, ce n'est pas une mince affaire.



L'auteur de l'article et recordman en triangle **Emmanuel Nicolas** se prépare au décollage.

Olivier Laugero en vol devant le **Dimitile**.



Quelques étapes

En 2010, Frédéric Magnin réalise un vol extraordinaire en décollant de la Rivière des Remparts jusqu'à la Possession: 86 km en distance 2 points... Certainement 100 km en distance 3 points.

<http://parapente.ffvl.fr/cfd/liste/2010/vol/20100524>

En 2011, Frank Bernard pose un triangle FAI de 101,4 points et 73 km. Les 100 points FAI sont ouverts!

<http://parapente.ffvl.fr/cfd/liste/2011/vol/20110493>

En 2013, Cyril Lambert effectue deux vols de 84 km dont un triangle magique de 101,1 points entre la Saline et Petite-Île.

<http://parapente.ffvl.fr/cfd/liste/2013/vol/20137612>

Fin 2014, en deux mois, tous les records de ces 10 dernières années ont été battus

Le 6 novembre 2014, Clément Hoelter améliore le record en triangle FAI avec 109 points et 78 km.

<http://parapente.ffvl.fr/cfd/liste/2014/vol/20156311>

Le 26 novembre, Emmanuel Nicolas s'approche un peu plus du Graal, avec 88 km en distance 2 points, soit presque 99 km en distance 3 points sur XC-Contest. Après un crochet par le nord-ouest, il chemine vers Saint-Philippe et traverse entièrement l'enclos du volcan, en posant près de la Vierge au Parasol, sur la commune de Sainte-Rose (récit page 54).

<http://parapente.ffvl.fr/cfd/liste/2014/vol/20156469>

www.xcontest.org/world/en/flights/detail:manulareunion/26.11.2014/06:07

Le 12 décembre, Greg Blondeau et Olivier Laugero cassent la baraque avec 103 et 96 km en triangle FAI.

<http://parapente.ffvl.fr/cfd/liste/2014/date/2014-12-12>

Le 13 décembre, Emmanuel Nicolas réalise le triangle-record FAI réunionnais: 115 km, soit 162 points CFD. Les suivants font 109 et 108 km. Ce jour, 4 pilotes dépassent les 100 km en triangle FAI.

<http://parapente.ffvl.fr/cfd/liste/2014/date/2014-12-13> ●