

CHOISIR LE MOMENT DE DÉCOLLAGE

(2^{ÈME} PARTIE)

OBJECTIF: TENIR

DANS LA PREMIÈRE PARTIE (PMAG 154), LAURENT VALBERT A ÉVOQUÉ LE CHOIX DU MOMENT DE DÉCOLLAGE POUR DES PILOTES ENCORE PEU EXPÉRIMENTÉS. VOICI L'ÉTAPE SUIVANTE, À L'INTENTION DES PILOTES QUI VEULENT FAIRE DURER LE VOL...

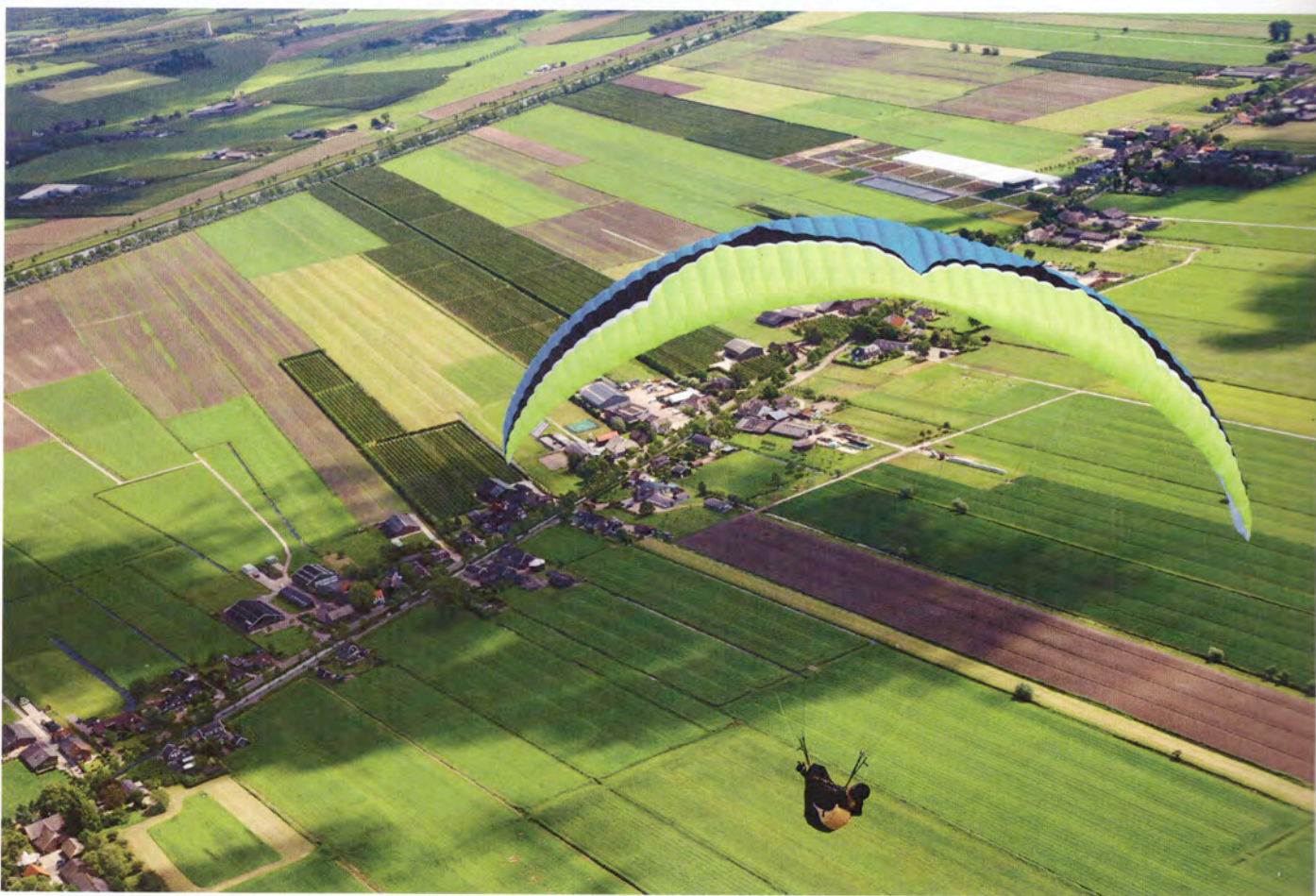


Photo Vincent Verbon/Ozone

Son veut faire durer le vol, le choix du bon créneau de décollage peut être déterminant. Le raisonnement est un peu différent selon le type de site.

1) sur un site à soaring

Si le vent est plutôt faible, il vaut mieux attendre une bonne bouffe pour ne pas perdre trop de hauteur dès le début du vol. Surtout sur de petits sites où le moindre mètre perdu peut être difficile à récupérer. Le cas échéant, on peut gonfler sa voile, la garder au-dessus de

la tête, et attendre sagement qu'une bouffe vienne nous soulever. Les pilotes de ce genre de sites sont généralement très à l'aise en gonflage, à force de pratique.

“Ce qui se passe en avant et sous le déco est généralement plus intéressant que au-dessus et derrière.”

Si le vent est plutôt fort, le problème n'est pas de tenir en l'air, mais de gonfler sans se faire arracher, et ensuite de ne

pas reculer. Mieux vaut alors attendre un moment d'accalmie. Deux petits conseils au passage pour un gonflage dans du vent soutenu : se placer tout en bas du déco (le vent y est souvent

moins fort), et ne pas trop résister pendant la montée de l'aile, au risque de se faire traîner (effet spi). Il vaut mieux se

laisser déporter sous sa voile pendant qu'elle monte, puis une temporisation adaptée permet de contrôler le tangage. Ça ne s'invente pas, ça se travaille par de longues heures au sol à manipuler son aile par diverses conditions.

Les jours de soleil, il faut s'attendre à des cycles plus forts lors du passage des thermiques qui viennent s'additionner au vent météo. Ils sont souvent espacés régulièrement, il est utile de savoir les détecter pour décoller entre deux, judicieusement après la fin d'un cycle,

sans tarder. Si on attend trop, on risque de décoller en début du prochain cycle, au moment où ça forçit à nouveau.

2) sur un site thermique

Si on peut se mettre en attente en l'air, par exemple en appui sur la brise qui remonte le long du relief, il ne sert à rien de décoller au moment le plus fort. On a plutôt intérêt à choisir le plus laminaire. On s'occupera de monter une fois éloigné du déco.

Par contre, sur un site à faible dénivelé, le premier thermique est parfois très important, et si on le loupe, on risque de se retrouver en bas. Il vaut mieux alors choisir un début de cycle, en acceptant de décoller dans une aérologie un peu remuante. Il est judicieux de piloter activement dès le début du vol (c'est-à-dire dès le gonflage!), pour sortir du déco en étant prêt à gérer les éventuelles turbulences associées au cycle thermique. On fignolera son confort dans la sellette plus tard, une fois passées les turbulences initiales et éloigné du relief.

Pour anticiper le début d'un cycle, on peut calculer leur régularité, repérer tous les indices associés, visuels ou autres. Ce qui se passe en avant et sous le déco est généralement plus intéressant que au-dessus et derrière. Des oiseaux qui enroulent en dessous du déco, un parapente qui remonte d'un point bas, ça marche quasiment à tous les coups. En revanche, si des ailes enroulent à proximité du déco, mais légèrement plus haut, l'ascenseur n'est pas garanti. Elles sont peut-être en bas de la bulle, on risque alors la fin de cycle, ce qui nous mettrait peut-être en difficulté dès le début du vol. On peut aussi viser une voile qui monte de plus bas, loin devant, mais il faut être sûr d'arriver au moins à son niveau le temps de la rejoindre.

Et il faudra peut-être traverser une longue dégueulante sous le vent du thermique avant de l'atteindre (effet bagnard).

GESTION DES ZONES D'OMBRE

On a tous à l'esprit qu'il faut du soleil pour former les ascensions thermiques. Mais pas forcément au déco! L'important est que la plaine ou les pentes en contrebas soient longuement ensoleillées, de là où part le thermique. Par exemple, à la Réunion, les hauts sont très souvent complètement ombragés et l'activité thermique est très bonne car la plage et les bas de pentes sont au soleil. Donc, un jour où il y a des moments d'ombre, par exemple dus à des Cumulus étalés ou nombreux, il faudra bien calculer son moment de décollage, sous peine de se retrouver en l'air complètement hors cycle. Si l'ombre arrive dans quelques minutes sur tout le bas de la pente (ce qui signifie qu'il était au soleil jusqu'à présent), on aura probablement un bon cycle au début, mais qui risque de s'interrompre prochainement. Si tout était temporairement à l'ombre et que le soleil revient par devant, ça vaut le coup d'attendre un peu, il y a une certaine inertie entre le moment où le soleil chauffe le sol et celui où le thermique déclenche. S'il fait frais à l'ombre au déco et que le soleil cogne depuis un petit moment en contrebas, tous les ingrédients d'une instabilité marquée sont réunis.

"S'il fait frais à l'ombre au déco et que le soleil cogne depuis un petit moment en contrebas, tous les ingrédients d'une instabilité marquée sont réunis."

Enfin, si on voit un épais voile de Cirrus arriver de l'horizon, ça ne vaut probablement pas le coup d'attendre, l'activité thermique risque d'être interrompue pendant un long moment.

OBJECTIF CROSS

Là, en principe on commence à bien se connaître. Si on veut tenter un joli parcours mais qu'on

fatigue généralement au bout de deux heures de vol, il vaut mieux attendre que les conditions soient bien installées, rien ne sert de partir trop tôt. Malgré cela, sur certains sites où les brises de vallées deviennent vite épaisses et gênantes, il peut valoir le coup de profiter du début de la convection. Ce n'est pas très glorieux, mais laisser gentiment partir quelques fusibles permet de visualiser le moment où ça devient bon et facilement exploitable. Par contre, si on a la capacité à voler plus longtemps, on peut se mettre en l'air dès que ça tient, quitte à niaiser un peu en début du vol. On commence à avancer tranquillement, en assu-

rant les premiers thermiques pour éviter de se vacher dans la première heure. On en profite pour essayer de comprendre la masse d'air du jour, ce qui favorisera des prises de décisions judicieuses sur la suite du vol.

CONCLUSION

Toutes ces considérations sont bien entendu à adapter au contexte : la région, l'orientation et la taille du site, le niveau technique et l'expérience du pilote, ses ambitions du jour... Le meilleur déco est d'abord celui qui se déroule dans la sérénité, celui qui nous laisse l'esprit libre pour profiter pleinement du merveilleux vol à venir.

Dusts

Certains jours, les conditions semblent fumantes mais la convection a du mal à démarrer. Il fait chaud malgré un petit vent de Nord, on patiente sur un décollage bien abrité, orienté plus ou moins Sud, la brise est faible, irrégulière, cyclique. Parfois c'est le calme plat pendant de longues minutes, tantôt une petite bouffe vent arrière. Il faut alors se méfier d'un éventuel "dust" (diable de poussière). Ces micro-thermiques très turbulents, de quelques mètres de diamètre, sont parfois matérialisés par un tourbillon de poussières ou de feuilles. Ils traversent le déco en arrachant volontiers les voiles qui s'y font bronzer, ainsi que les pilotes qui y sont attachés. Donc, si on patiente plusieurs minutes avant de décoller car les bouffes sont rares, il fait chaud, le bord d'attaque se fait régulièrement plier à l'envers... méfiance! Comment s'en protéger? En étant vigilant dans ce genre de conditions : les signes avant-coureurs énoncés ci-dessus sont plutôt faciles à déceler. Et puis... ne pas rester longuement dans sa sellette avec l'aile étalée : mieux vaut se tenir prêt voile en chou-fleur, et lorsque le bon moment arrive, on enchaîne pré-gonflage et décollage. Si un dust traverse le déco et qu'un pilote est sur le point de se faire arracher, le meilleur moyen de l'aider est de saisir sa voile par n'importe quelle partie de tissu, on empêche ainsi les suspentes de se tendre et la voile de se gonfler, on peut alors facilement la maîtriser. En tous cas, il faut réagir vite. Attraper le pilote peut avoir l'effet inverse en favorisant la tension des suspentes, donc le gonflage de l'aile! A méditer...

Précédents articles de Laurent Valbert

- Analyser les conditions (118 et 149)
- L'évolution des conditions (119)
- Pluie et orage (121)
- Vent de Nord et vent de Sud (122)
- Aérologie d'hiver (140)
- Aérologie de printemps (141)
- Aérologie d'été (142)
- Aérologie d'automne (144)
- Sous le vent (143)
- Quand le vent forçit (150)
- Choisir le moment du décollage, 1ère partie (154)