

L'INSTANT DU DÉCOLLAGE

(1^{ÈRE} PARTIE, À L'INTENTION DES JEUNES PILOTES)

CHOISIR LE BON MOMENT POUR DÉCOLLER EST GAGE DE TRANQUILLITÉ ET D'EFFICACITÉ POUR LA SUITE DU VOL. POUR UN PLOUF COMME POUR UN VOL DE DISTANCE, TROIS MOTS-CLÉS À RETENIR : ANTICIPATION, OBSERVATION, LUCIDITÉ.



Photo Rafa Ferrer

ANTICIPER

Un bon choix se prépare la veille, en consultant un bon bulletin météo. Et en tenant compte de la saison : l'aérodynamisme d'avril est très différente de celle d'octobre ! L'instabilité printanière peut démarrer dès 9/10h, l'été c'est plus tard, et en automne et hiver, c'est parfois stable toute la journée. Donc, en fonction de son expérience et du type de vol envisagé, on peut déjà programmer une heure approximative de décollage. J'ai bien écrit "de décollage" et non de rendez-vous avec les copains au bistrot ou à l'atterrissage ! En automne ou hiver, cela ne

change pas grand-chose, mais au printemps les conditions peuvent forcer très vite, surtout de mars à juin, et lorsqu'un ciel nuageux se dégage d'un coup : alors, des thermiques généreux voire puissants peuvent s'installer en quelques dizaines de minutes. C'est le genre de journée où il vaut mieux monter tôt, attendre au décollage aux aguets, plutôt que de perdre la petite demi-heure de navette qui vous mettra dans l'embarras. C'est comme aux échecs, il vaut mieux avoir un coup d'avance ! Certes, les pilotes aguerris ont tendance à ne pas être trop

pressés de monter car ils n'ont pas envie de poireauter au déco. Mais, les jeunes pilotes ont tout intérêt à le faire, afin de pouvoir décoller sereinement en ayant eu suffisamment de temps pour analyser les conditions et se préparer. Ce n'est pas du temps perdu, au contraire cela enrichit leur expérience d'observation, et ça laisse le temps de confirmer ou d'infirmer le bulletin météo. L'attente fait partie de l'activité, la patience est une vertu du bon pilote. Ne pas hésiter à organiser un convoi de jeunes pilotes plus tôt que le reste de la troupe !

En montagne, il faut aussi prendre en compte l'orientation du décollage. Une face Sud-Est s'active dès le matin, tandis qu'une orientation Ouest réagit nettement plus tard (en principe l'après-midi). Sur un site thermique, le débutant doit tâcher de décoller entre le moment où la brise de pente apporte un léger vent de face, et avant que les conditions ne deviennent trop fortes pour lui. Il vaut donc mieux arriver trop tôt qu'un peu trop tard.

UNE FOIS AU DÉCO

Supposons que nous sommes en conditions volables, hors

dangers tels que Cumulonimbus, orage, vent fort, grain. Avant de déballer son sac, on consacre un moment à observer un maximum de détails aérologiques : la régularité du vent ou de la brise en force et en direction, les éventuelles rafales et les moments de calme, l'espacement des cycles thermiques. Ne pas hésiter à se placer sur la partie la plus avancée du déco : on voit mieux et on sent mieux les choses qu'en arrière où il y a peut-être des rouleaux. S'il y a des Cumulus pas trop hauts, estimer quand va passer le prochain, et son influence sur les conditions au déco même. Tout cela a déjà été passé en revue dans de précédents articles (cf PMag 118 et 119).

Une fois qu'on a estimé les conditions volables, reste à choisir le bon timing pour décoller. Il n'est pas facile de préparer son matériel et de continuer à observer pendant ce temps. Dans tous les cas, au moment de s'attacher il ne faut strictement rien faire d'autre, ni parler à personne. La rigueur s'impose si l'on veut partir sans clé ni tour de sellette.

Petite parenthèse, j'ai souvent observé des pilotes qui mettent un temps fou à se préparer, dé mêler, s'installer, rater un gonflage ou deux, et qui finissent par décoller... non pas lorsqu'ils le souhaitent, mais lorsque le déco vient finalement à eux ! Un comportement qui peut s'expliquer par le stress, un manque de confiance, une maîtrise de sa voile au sol aléatoire... Autant de raisons pour dire et répéter encore combien il est primordial de passer de nombreuses heures à jouer au sol avec sa voile, sans voler pour de vrai. Ce n'est jamais du temps perdu. On acquiert les bons placements, les bons gestes, et les automatismes qui libèrent l'esprit. On est ainsi disponible pour analyser l'évolution des conditions et choisir judicieusement l'instant propice à un beau décollage.

OBJECTIF SÉCURITÉ

Un certain nombre de circonstances peuvent sournoisement aller à l'encontre de la sécurité.

• 1) **L'effet de groupe.** Chaque

pilote a son propre niveau, et une fois en l'air c'est lui qui devra assumer seul le fait d'avoir décollé. Le niveau de chacun n'est pas forcément adapté aux conditions de l'instant. De plus, les conditions peuvent évoluer entre le premier et le dernier d'un groupe, surtout si l'on est nombreux et qu'untel rate 3 ou 4 gonflages.

• 2) **L'effet de spectacle.** Il est bien rare de se retrouver seul sur un décollage. Il est bon de faire abstraction des éventuels spectateurs. Leur présence n'a pas à influencer vos décisions, même si vous sentez leur impatience de voir quelqu'un décoller.

• 3) **La navette est repartie...** les conditions se sont dégradées mais je ne veux pas descendre à pieds... Méfiance, cette situation a déjà joué des tours. Si l'on estime qu'il vaudrait mieux ne pas voler, il est bien rare de ne pas trouver une bonne âme pour redescendre un pauvre parapentiste en galère...

• 4) **J'ai un rendez-vous** à telle heure, je me suis juste échappé du boulot pendant la pause de midi, je gêne le biplaceur qui s'est installé derrière moi... autant de facteurs externes qui peuvent primer sur la sécurité.

• 5) **Les décollages surfréquentés** où il règne souvent une belle pagaille peuvent rajouter une pression supplémentaire à ceux qui ne sont pas très en confiance. Avec une bonne maîtrise de sa voile au gonflage, on est évidemment beaucoup plus serein dans cette situation (l'intérêt du travail au sol, encore une fois...).

LECTURE AÉROLOGIQUE

Il est bon de réfléchir à ce qui est "normal" ou pas. Quelques exemples... 1) En été, sur un site Ouest à 10h du matin, des rafales soudaines à 30 km/h, ce n'est pas normal. C'est proba-

Un décollage propre et net

On analyse les conditions d'ensemble et on en conclue que c'est volable. On prépare tout son matériel en arrière du décollage, on s'équipe complètement, on ramasse sa voile en chou-fleur. Puis on prend quelques instants pour refaire une observation : un panorama général pour vérifier que les conditions n'ont pas changé, puis une analyse fine au sol et en sortie de déco. En fonction de cela, on décide exactement et judicieusement quand se mettre en place. Si le déco est alimenté, on ouvre juste les deux caissons du milieu et on déroule le reste grâce à un pré-gonflage maîtrisé. Chic alors ! la voile s'oriente naturellement face au vent par effet girouette. Si quelqu'un veut aider à ouvrir l'aile, ne pas hésiter à lui dire qu'il est très gentil, qu'on veut bien qu'il nous ouvre les caissons du milieu, mais que tirer les stabilos à l'horizontale est plus pénalisant qu'utile. S'il n'y a pas assez de vent pour un pré-gonflage, il vaut mieux une voile en arc-de-cercle (en corolle) qui se gonflera proprement en commençant par le milieu. On se centre. Un dernier coup d'œil pour vérifier que

1) l'espace est libre devant le déco,

2) les copains ne vont pas lever leur voile en même temps,

3) les manches à air matérialisent un flux d'air correct.

Et c'est parti, en douceur s'il vous plaît.

blement un signe de vent fort quelque part. La même chose à 14h est nettement moins surprenante car la brise et les

oiseaux ou parapentes en vol. Et aussi le bruit du vent dans les branches, le souffle de l'air sur le visage ou la nuque, la tension dans les élévateurs si l'aile est prégonflée...

Sur un site de soaring, en l'absence de soleil, il y a peu de changements du vent au fil des minutes. Toutefois on peut souvent déceler de petites variations et s'y adapter pour choisir son créneau.

En situation convective, c'est beaucoup plus irrégulier. Les premiers thermiques dans une pente ensoleillée sont généralement faibles et procurent une petite brise montante qui permet à tout le monde de décoller sereinement. Plus le soleil chauffe, plus les thermiques sont actifs et les cycles peuvent finir par être trop forts pour des pilotes peu expérimentés. Pour trouver un moment tranquille, avec juste ce qu'il faut de vent de face mais en évitant de se faire brasser dans les premières secondes de vol, on peut choisir une fin de cycle. On laisse passer les rafales qui caractérisent l'arrivée d'un cycle thermique :

En situation "volable normale", il est plutôt facile et classique d'anticiper les conditions sur la minute à venir. Tous sens en éveil, on guette le moindre indice : manches à air bien sûr, mais aussi feuilles des arbres alentour, fumées en contrebas,

l'arrivée d'un cycle thermique : les manches à air s'agitent un moment puis se stabilisent, l'écoulement devient plus régulier et laminaire, lorsqu'il faiblit c'est le moment d'en profiter. Si on ne cherche pas à rester en l'air, on peut s'éloigner du relief.

En vallée il est fort probable que les conditions soient encore très fréquentables pendant un certain temps. A noter que l'atterrissage sera probablement aussi en conditions déjà cycliques, avec des déclenchements de bulles thermiques... sauf que là, contrairement au déco, on ne peut pas choisir précisément quand atterrir! Penser alors à bien soigner son approche et à conserver une bonne vitesse en finale afin de moins subir les effets du probable gradient dans les derniers mètres.

Revenons à notre décollage en conditions thermiques. Si on attend trop en fin de cycle, la brise peut s'arrêter complètement. C'est peut-être le prochain thermique qui s'approche et perturbe l'arrivée d'air. Si on décolle à ce moment tout calme, il faut s'attendre à devoir courir davantage, puis à se prendre un bon coup de pied aux fesses une fois en vol en entrant dans la prochaine bulle qui arrive. Si

on voit des pollens, brindilles ou feuilles remonter d'en dessous du déco, c'est probablement le début d'un cycle potentiellement fort. Un pilote expérimenté sautera sur l'occasion, mais un novice laissera sagement passer la rafale.

Sur certains décollages bien alimentés on peut profiter du moment où l'on est encore au sol, l'aile gonflée au-dessus de la tête, pour "sentir la masse d'air" et confirmer l'analyse faite quelques minutes plus tôt. Cette technique fonctionne souvent bien sur des décollages spacieux, dégagés, peu pentus. En revanche, elle est peu adaptée à une tranchée entre les arbres, ni à un déco exigü et raide... surtout si on risque de se faire arracher dès le gonflage.

D'autre part, on peut avoir besoin de choisir un moment propice pour décoller en cas de bancs de brouillard traversant

Photo La Rédac'



le décollage. Si le brouillard est un Stratus qui se soulève, pas de problème. Par contre si c'est un Cumulus qui se forme et se déforme par intermittence, attention... Si on décolle alors qu'il commence à se former en contrebas, on risque de rentrer dedans et ne plus rien voir, surtout si la condensation est rapide et que ça se met à monter! Cela arrive souvent les lendemains de pluie, dans une atmosphère pas forcément très instable, mais bien humide. La masse d'air peut d'ailleurs être très fréquentable et agréable par la suite, mais il faut bien viser et anticiper pour ne pas se faire piéger par un manque de visibilité en sortie de déco.

Autre cas possible, un jour très humide en moyenne-montagne : dès que le vent de face se met en place, la mini ascendance qu'il provoque entraîne une condensation qui enveloppe le décollage dans le brouillard. Puis sa dissipation coïncide avec une période de vent arrière. Et ainsi de suite... On peut s'en tirer en décollant dans le court créneau de vent nul dès qu'on a une bonne visibilité... ou en allant boire un thé au PMU avec les copains.

Enfin, en vol montagne ou haute-montagne, une règle de base : quand c'est bon, il ne faut pas attendre que ça soit meilleur! (A suivre PMag 155) ■

ABONNEZ-VOUS à ParapenteMag

1 AN D'ABONNEMENT + 1 PETITE ANNONCE GRATUITE + 1 STYLO

Service abonnements
Tél: 01 47 11 22 86



BULLETIN D'ABONNEMENT

À remplir et à retourner avec votre règlement à S.E.A.L./Parapente Mag Service Abonnement - B.P.230 - 92212 Saint-Cloud Cedex - France.

OUI, je m'abonne 1 AN (6 numéros) + le stylo + 1 PA.
France : 29 €, DOM + Armée: 34 €, Europe + E.U + Canada + Afrique proche + Moyen Orient : 37€, TOM + Asie + Océanie + autres pays d'Amérique: 41€.

OUI, je m'abonne 1 AN (7 numéros dont le Hors-série Sites 2014) + le stylo + 1 PA.
France : 34 €, DOM + Armée: 39 €, Europe + E.U + Canada + Afrique proche + Moyen Orient : 42€, TOM + Asie + Océanie + autres pays d'Amérique: 46€.

Je règle ci-joint par chèque Par carte bancaire.

Signature : _____

N° de C.B: _____

Expire le :

Nom : _____ Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____ Ville : _____

Mail : _____

EN VOUS ABONNANT, FAITES DES ÉCONOMIES : VOUS BÉNÉFICIEZ DU PRIX PRÉFÉRENTIEL RÉSERVÉ À NOS ABONNÉS. UN TARIF GARANTI, PENDANT TOUTE LA DURÉE DE L'ABONNEMENT, VOUS ÊTES À L'ABRI DES ÉVENTUELLES AUGMENTATIONS DE PRIX.

Conformément à la loi informatique et libertés du 6 janvier 1978 vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux données vous concernant.