

# TRANSITIONS : QUELLE VITESSE ?

*"M'INTÉRESSENT PAS LES POLAIRES..."* NOUS DIT GERALD DELORME DANS CET ARTICLE. IL ADMET CEPENDANT L'UTILITÉ DE QUELQUES CHIFFRES POUR OPTIMISER LE TAUX DE CHUTE...



Photo Champagnol France Montclar 2014 / Jean-Michel Avo-Somohano

**H**ELLO parapentiste, tu as déjà volé en coupe du Monde avec les meilleurs, ou tu es en Elite avec

l'élite, ou tu marches très bien en compétes Sport et tu vas bientôt rejoindre les précités, ou tu declares souvent à la CFD

parce que tu es un mangeur de kil, ou enfin tout ça à la fois ! Alors cet article ne t'apportera pas grand-chose ! Vas plutôt

regarder le ciel et si c'est bleu vas jouer avec les filets d'air du moment... Par contre toi, jeune parapentiste, si tu n'as pas



encore fait l'acquisition d'un de ces navigateurs électroniques qui te donnent tout dès que tu quittes le sol : vitesse/air, vitesse/sol, domicile des thermiques du coin et d'aileurs, direction et vitesse du vent en ligne droite ou même en spirale, évolution du ciel en image radar, et parfois même l'heure... eh bien voilà quelques infos pour choisir au mieux ton régime de vol en transition lors de tes premières balades aériennes.

Bien que je taquine sur l'instrumentation, ces quelques infos suivantes demandent quand même d'être équipé au minimum d'un alti vario, à moins d'avoir un feeling de grand rapace...

En vol, que ce soit en avion, planeur, delta, à fortiori en parapente, plus on est haut par rapport au sol, plus on sous-estime sa vitesse/sol, jusqu'à même parfois être persuadé d'être scotché malgré une vitesse/sol de 35km/h ! C'est pour cela qu'avant l'apparition du GPS, nombreux étaient les pilotes (même des bons) qui utilisaient trop souvent leur accélérateur dès qu'ils étaient en transition, c'est-à-dire en ligne droite pour aller d'un point à un autre. Au niveau performance, ce n'est pas forcément l'idéal nous allons le voir.

### LA CLÉ DE LA TRANSITION

Avant de lire la suite, si vous ne deviez retenir qu'une seule chose de tous mes mots du jour, et ce pour une bonne partie de votre progression de voleur de distances c'est : quand on part en transition, vaut mieux arriver dans le coin convoité 50 secondes plus tard et 50 mètres plus haut que le contraire ! Et c'est toujours vrai malgré l'évolution fantastique des qualités de plané de nos ailes, même si les montagnes elles n'ont pas trop bougé...

Eh oui, 50 secondes ne sont pas grand-chose sur le temps d'un vol, alors que 50 mètres de hauteur supplémentaire en bout de transition peuvent vous sauver la mise. Parce que la pompe sera plus exploitable car mieux organisée, ou parce

que vous aurez pu chercher, à trois endroits au lieu d'un, avant d'être trop bas et de raisonner atterro...

### QUELQUES CHIFFRES...

Bip, bip, bip... bingo les barbares ! Vous êtes au plafond et votre mental aussi. Enfin le moment tant attendu pour tenter cette transition qui vous fait rêver...

Jambes jointes si vous n'êtes pas passé au cocon, bras et coudes dans l'axe des filets d'air et hop, cap sur la destination convoitée...

Mais à quelle vitesse ???

C'est votre vario qui va vous le dire.

En effet, quelques km/h de vent dans le museau ou dans le dos ne changent pas grand-chose à notre finesse/sol. Par contre si le taux de chute passe de -1 à -1.5 c'est déjà près d'un tiers de finesse en moins et à -2 c'est 50 % de la finesse/sol qui part

sensibles aux changements de régime de vol, surtout en étant en plus un peu "dynamique" au niveau pilotage, comme pour passer d'une position bras hauts à accéléré et vice versa. Provoquer du tangage c'est perturber la bonne glisse de votre aile, et répété sur une transition de 3 kms ce peut être encore une ou deux bonnes dizaines de mètres bêtement perdus. Donc soyez fluuuuuuuide !

Enfin n'oubliez pas que l'on descend toujours dans l'air où l'on se trouve. Quand votre vario indique -1 à -1.2, c'est une bonne nouvelle puisque vous êtes dans une masse d'air tranquille, mais pas dans une descentance...

### TROIS EXEMPLES COURANTS

Passons au concret maintenant, avec plusieurs exemples courants, en considérant que votre aile a, en air calme, un taux de chute de -1m/s.

**"Quand on part en transition, mieux vaut arriver dans le coin convoité 50 secondes plus tard et 50 mètres plus haut que le contraire !"**

en fumée ! Ca calme hein ? Fort heureusement parfois on peut aussi lire -0.5 sur son vario, et là vous et votre aile, mais surtout aile, êtes deux fois plus fin, une situation où vous pouvez vous prendre pour Luc Armand pendant quelques minutes !

### SOYEZ FLUIDE !

Stoppons là les chiffres je veux rester simple. Petits rappels avant de revenir au pilotage...

Une majorité des ailes de catégorie B et C ont leur finesse max en les laissant voler avec juste une tension sur les commandes pour garder le contact avec l'aile : la toujours performante position "bras hauts". Et cette finesse reste plus que correcte même accélérée jusqu'au premier tiers du débattement, ce qui correspond à une position jambes tendues sur le premier barreau si vous avez été convaincu par mes conseils dans le dernier Parapente Mag !

Mais nos ailes souples sont

1. Vous êtes en train de transiter, un peu tendu mais avec le sourire. Coup d'œil sur le vario, qui passe tranquillement de -0.7 à -1.2m/s. C'est en moyenne une bonne masse d'air, donc glissez tranquillement en position bras hauts, la position idéale pour récupérer de l'énergie sans se prendre la tête, faire des photos, attraper une douceur sucrée dans votre poche en regardant la suite du vol ou d'autres ailes devant vous...

2. Cette fois le vario moyenne entre -1 et -0.5m/s. Là encore la position bras hauts reste la plus confortable même si à -0.5 on se sait dans une masse d'air très légèrement ascendante. **Le confort et la régularité à laisser glisser sans rien toucher vaut largement le peu de mètres à gagner que vous montrerait la théorie et ses vecteurs**, et c'est encore vrai même avec un vario qui reste autour du 0m/s.

3. Là le vario est souvent entre -1.5 et -2. Position premier tiers de barreau sans hésiter pour récupérer de la finesse/sol, mais... il y a un mais. En effet comment allez-vous savoir s'il faut remonter le barreau un peu plus loin en cours de vol ?

Et bien en connaissant le taux de chute de votre aile en air calme à cette position premier barreau. Ce n'est pas très compliqué, suffit d'en avoir envie, et de faire quelques essais sur n'importe quel vol du soir ou du matin, et vous verrez comme il est agréable et rassurant ensuite une fois en transition de savoir ce que l'on doit faire.

### EVIDENCES...

Evidemment que si le vario se met à biper à + 3 en pleine ligne droite on peut enrouer, même en cours de transition !

Evidemment qu'avec 25km/h de vent de face et -1 au vario il va falloir peut-être accélérer un peu plus qu'avec le premier barreau si on veut arriver avant la nuit de l'autre côté de la vallée !!!

Evidemment que si l'aérogologie est turbulente, on pilote avant tout pour garder son aile sur la tête plutôt qu'à accélérer pour se faire plaisir ou gagner 25 mètres de plané.

Evidemment qu'il y a des dizaines de situations différentes avec à chaque fois un régime de vol idéal, que je pourrais vous montrer en traçant plein de polaires des vitesses. M'intéressent pas les polaires, sauf s'il fait froid !

A vous d'aller plus loin si l'envie est là, ma simple motivation du moment est juste de vous sensibiliser sur l'importance prioritaire du taux de chute pour vos premières balades.

Pour la suite, volez, volez et volez encore, et vous affinerez vos choix et vos décisions, ou plus simple mais plus cher, vous achèterez un beau top navigateur pour piloter au meilleur compromis. Mais gaffe à vous, s'il tombe en panne de batterie va falloir trouver un copain à suivre, ou des oiseaux à observer, ou pire, faire votre propre choix !!!

Bons vols et amusons-nous bien. ■