

Compte rendu de la journée « thermiques » avec Guido, le dimanche 2 avril 2006



Par Ariane Pascalie d'après ses prises de notes pendant le cours



Cette session a été l'occasion pour 13 pilotes du club de discuter de différents points sur le pilotage en thermiques.

Nous avons aussi eu le temps de faire un petit vol (plouf...), un bon repas au soleil à la terrasse de la Barricade (merci Philippe !), de replier qq secours, et de visionner un superbe film de Guido d'une journée fumante en août dernier.

Les plus téméraires ont eu droit à une danse « thermique » (mime au sol de la gestuelle en thermique), mais il fallait accepter de se coucher tard, ce que les vieux comme Stefan et moi ont du mal à faire... ☺

Un grand merci à Guido pour sa disponibilité et toutes ces informations précieuses, parfaitement complémentaires de celles de Jérôme qq jours plus tôt. Quelle semaine ! Vive des initiatives comme celles-ci, et longue vie à notre club et au dynamisme de son président !

Thermiques

Le côté de la voile qui monte n'est pas obligatoirement celui où se trouve le thermique (par ex il existe un phénomène d'aspiration pendant un virage). Mais c'est le plus souvent le cas.

Si on sent une des commandes de frein se durcir davantage, à coup sûr le thermique est de ce côté...

Optimiser un thermique (schéma 1) :

Effectuer un premier virage à 90°.

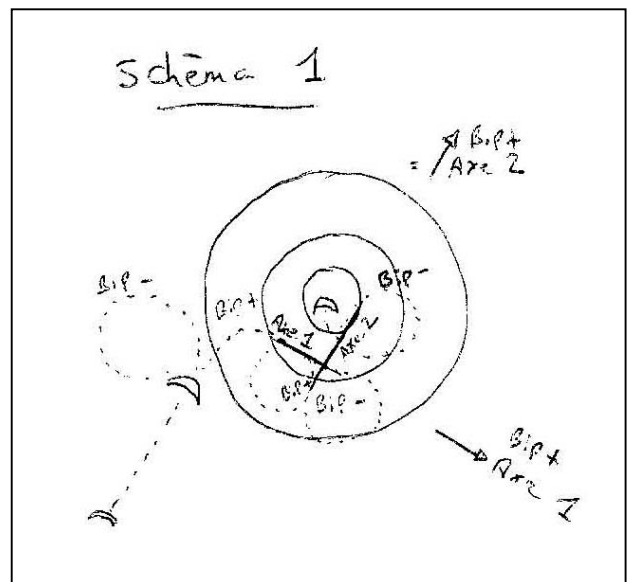
Prendre un repère au sol pour la trajectoire (axe 1).

Analyser les sensations, puis ovaliser les virages jusqu'à ce qu'on trouve le centre.

Si le premier axe s'avère peu payant, reprendre un nouvel axe quand ça monte (axe 2)

Essayer de revenir toujours sur la même trajectoire qu'au début, grâce au repère au sol. A chaque endroit où ça monte plus fort, on prend un nouveau repère.

Même les meilleurs pilotes mettent 2 ou 3 tours à trouver le noyau d'un thermique.



Si jamais on se trompe de sens, continuer dans le même sens. Car on perd plus de finesse et de temps à changer le sens des virages.

A proximité du relief, préférer les « 8 » jusqu'à ce qu'on ait assez d'altitude.
Rester toujours dos au relief.

Dans un thermique, à chaque fois qu'on sent (ou qu'on entend) que ça monte plus fort, ovaliser, et prendre un nouveau point de repère.

Schéma 2 : Quand on suit un thermique le long d'un relief cassé par une butte, mieux vaut essayer de monter vertical puis se rapprocher une fois la cassure passée. Car la zone derrière la cassure le thermique est toujours difficile (plus mou et plus couché).

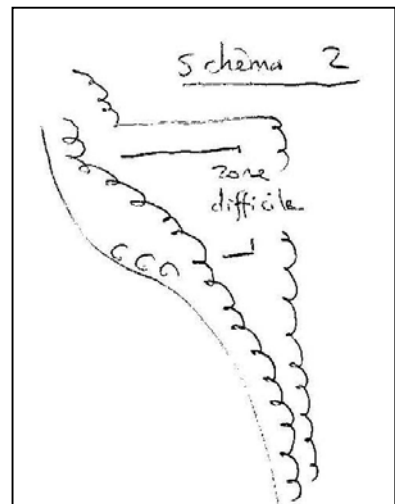
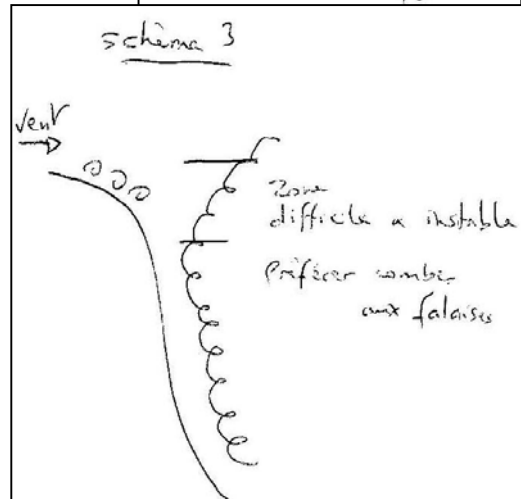


Schéma 3 :

Quand on arrive à l'endroit où le thermique choppe le vent au dessus des crêtes, la zone peut être très turbulente, et le thermique est naturellement décalé par le vent. Préférer d'arriver dans cette zone au niveau d'une combe, plutôt que d'une falaise.

Si le thermique est une bulle, c'est normal de le perdre. Retrouver alors le point de repère pour essayer de retrouver le nouveau thermique qui peut le remplacer.



Optimiser son virage :

Caler la main à l'intérieur, et piloter plutôt avec la sellette, pour ne pas dégrader le profil.

Généralement, si « ça ne monte pas » près du relief alors que la pente est exposée au soleil, ça monte devant. C'est surtout vrai s'il n'y a pas de vent météo.

En plaine : la distance moyenne entre deux thermiques est égale à environ 2,5 fois la hauteur du plafond. Plus le plafond est haut, moins les thermiques seront nombreux.

Les thermiques ne se situent pas forcément en dessous d'un nuage si l'air est sec (= thermiques bleus).

Nuages :

Près du nuage, la colonne thermique est généralement plus homogène.

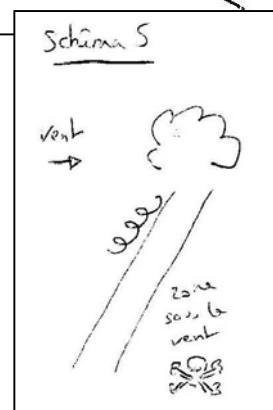
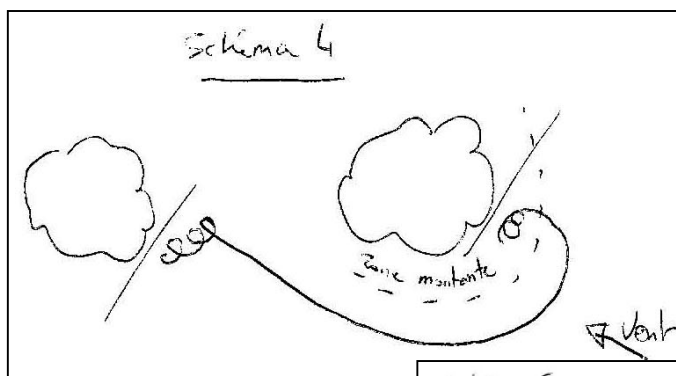
Le bord d'attaque du nuage = le bord situé « au vent ».

Le nuage agit alors comme un relief, on peut voler en dynamique sur le nuage ! donc au vent du nuage c'est favorable et sous le vent du nuage, ça dégueule fort.

Sous un nuage, l'endroit qui monte le mieux est la zone la plus sombre (nuage plus épais).

Pour passer d'un nuage à l'autre, quand on est « au vent » (schéma 4) :

1. faire d'abord une phase vent de face pour sortir de la masse d'air montante. Même si on perd un peu d'altitude, c'est bien mieux que ce qu'on risque de perdre en se retrouvant sous le vent du thermique.
2. contourner la base du nuage pour aller se replacer au vent du deuxième nuage.
3. Anticiper la dérive du thermique pour éviter de se retrouver sous le vent du thermique (grosse dégueulante) (schéma 5).



Quand on est au nuage, le relief importe peu.

Si le vent est nul, le côté porteur du nuage est celui qui est ensoleillé.

Pour connaître la dérive d'un nuage, regarder son ombre au sol. Ca vous donnera et sa vitesse, et sa direction.

Le sens de sa forme « brossée » est aussi indicative du vent.

Pour fuir une zone trop aspirante, chercher une dégueulante et l'enrouler !

Si un petit nuage se forme en amont (au vent), il vaut parfois mieux y aller, cela indique un thermique naissant à pleine puissance, alors que l'autre peut « s'essouffler ».

Tant que les nuages ont une forme triangulaire, ils restent acceptables. Quand ce triangle est plus large en haut qu'en bas, c'est pas bon signe ! (ça veut dire que le nuage est en fin de vie. Dans ce cas, ça peut descendre très fort sous le nuage).

En cas de cross en montagne, poser en altitude (ou dans des petites vallées adjacentes) est toujours plus sûr qu'en vallée, où la brise est parfois très violente, même tard dans la journée (Ubaye, Valais Suisse, Briançon, Tende, etc.).

Reposer au déco :

La voile est 8m au dessus du pilote. Elle peut donc plus facilement se trouver au dessus de la zone turbulente.

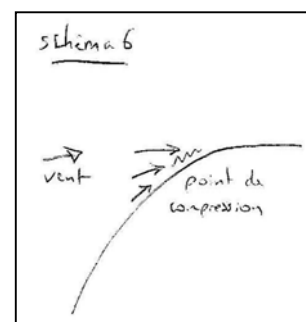
Toujours avoir un repère. Objectif = précision.

Soit le plus près de la cassure (sauf vent ou brise forts), soit le plus loin possible.

Décollage par vent fort :

Face voile est très préférable.

Se placer le plus bas possible par rapport au point de compression de la crête, où le vent s'accélère fortement par effet venturi (schéma 6).



Ne pas croiser les freins, pour éviter de les lâcher pendant la phase de décollage.

En face voile, si on n'a pas croisé les freins, petit moyen « mémo-moteur » pour les débutants : « tout faire du côté où part la voile ». Car le frein de la main gauche freinera à droite, et on se déplacera aussi vers la gauche (de même pour l'inclinaison sellette). Moins de confusion possible de cette manière avant d'acquérir les automatismes.

Un truc pour éviter le surpilotage en cas de fermeture asymétrique : se retenir avec l'intérieur du coude aux élévateurs du côté ouvert. Plutôt que les attraper avec les mains (risque d'attraper les A !).

Il est tout à fait possible de piloter une voile fermée, même à moitié. Mais attention au dosage. D'une manière générale, les mains ne doivent jamais être un point d'appui, contrairement à la sellette.

Atterrissage en conditions fortes :

Garder de la vitesse « bras hauts » jusqu'à 3m sol.

Choisir la meilleure zone sur l'atterro.

Faire la perte d'altitude AU VENT

Se garder une réserve pendant la finale en vent arrière, de façon à pouvoir rentrer sur le terrain à la dernière minute.

Toujours avoir une cible et rester focalisé dessus.

Atterrissages aux oreilles : ne permettent pas un bon contrôle de la voile. Peut-être très inconfortable si turbulent.

Desserrer la ventrale pour un meilleur contrôle.

Usage de l'accélérateur :

- En cas de vent fort, pour s'écarter d'une zone de venturi.
- Pour les transitions quand on est contré (mais vaut mieux favoriser les transitions en vent arrière)
- Pour contourner un nuage au vent
- Pour s'éloigner de la zone d'aspiration d'un congestus.
- Selon les voiles, pour optimiser la finesse sol, accélérer plus ou moins quand on est dans une dégueulante. En tous cas, ne pas freiner.

Oreilles + accélérateur : pas faisable avec toutes les voiles. Se renseigner.

Attero sur un terrain inconnu et sans vent :

A environ 50 m sol, faire un 360 et regarder dérive par rapport à votre repère.

Si vous devez poser dans la pente, faire un aller/retour, et voir le sens qui va le plus vite.

Mieux vaut poser en montée qu'en descente si le terrain est petit.