

Avant de s'envoler, ça vaut la peine de prendre le temps de bien observer les conditions...

ANALYSER LES CONDITIONS AVANT DE DECOLLER

ÇA VOLE OU PAS ? COMMENT JUGER LES CONDITIONS ? LAURENT VALBERT, TECHNICIEN À MÉTÉO-FRANCE CHAMONIX ET PILOTE HAUT NIVEAU NOUS CONSEILLE...

[Si vous avez peu d'expérience, ne ratez pas cette lecture, il nous semble que cet éternel sujet a rarement été traité de façon aussi exhaustive et concrète].

L'**AÉROLOGIE** est taquine. Décider de voler n'est pas toujours facile, même pour un pilote expérimenté. Les novices peuvent s'appuyer sur les conseils d'un moniteur, mais la quête de l'autonomie va peu à peu les amener à assumer leurs propres décisions. Avec un bon feeling, il est possible de se limiter à une analyse succincte des conditions. Mais on peut aussi chercher à mieux comprendre la masse d'air. Pour conforter sa sécurité, choisir le bon jour ou le bon site, ou optimiser la journée de vol, mettre toutes les chances de son côté pour réussir un vol-rando ou montagne, ou réaliser le cross de ses rêves... ou simplement par curiosité, plaisir d'apprendre, envie de progresser. En matière de sécurité comme de performance, un pilote qui fait corps avec la masse d'air,

qui la considère comme un partenaire et s'adapte pour en tirer le meilleur parti, aura souvent l'avantage sur celui qui se bat contre les éléments ou essaie de les dominer. Cette remarque peut s'appliquer à bien d'autres activités, je pense notamment aux rapports skieur/neige, cavalier/cheval, nageur/eau, etc. Bon, alors, ça vole ou pas ? Voici quelques éléments d'aide à la décision...

PRISE D'INFO AVANT LE VOL

Le bulletin météo donne une première idée de la situation. Il ne remplacera jamais votre analyse personnelle au déco, mais il est utile pour choisir un site et organiser les perspectives de vol.

1) Situation générale

• **à la radio** : France Inter (à l'heure des infos) et France Info

(chaque heure à 07mn et à 37mn) diffusent des bulletins Météo-France. Ce sont des prévisions nationales, donc forcément très générales, mais elles sont une base utile pour comprendre l'évolution globale de la situation.

• **à la télé** : pour ceux qui, par manque de lucidité, n'ont pas encore eu la bonne idée de se débarrasser de cette arme d'empoisonnement mentale massive, les bulletins météo y montrent de belles images satellite. Je m'en passe volontiers...

• **sur Internet** : on trouve tout... du bon et du moins bon.

2) Affiner au niveau local

• **au téléphone** : le répondeur de Météo-France au 08.92.68.02.XX (bulletins départementaux, XX étant le numéro du département souhaité), ou 08.92.68.10.14 (bulletins aérogologiques). Ces bulle-

tins sont réalisés par les techniciens des centres départementaux de Météo-France par expertise basée sur leur connaissance des particularités locales. Profitez-en ! Suite aux efforts d'économie de notre bon gouvernement, pas mal de ces centres risquent de fermer dans les années à venir. Si cela se produit, les prévisions émaneront alors de centres régionaux voire national. Je vous laisse imaginer.

• **Les balises météo FFVL** par radio VHF sur 143.9875 MHz ou par téléphone au 04.56.38.60.80 ou sur www.balisemeteo.com

PRISE D'INFO EN CHEMIN VERS LE SITE

En se rendant au déco, on a déjà pu observer en route pas mal d'indices :

• les arbres depuis la fenêtre de la salle de bain,
• le mouvement et la forme des

nuages pendant la promenade du chien,

- la fumée de la centrale nucléaire sur la route du site,
- la voile du copain Marcel qui faisait du gonflage à l'atterrissage en vous attendant,
- à nouveau les arbres sur le chemin du déco (ainsi que les indications des balises si on a une radio)
- enfin, la manche à air du déco !

PRISE D'INFO AU DÉCOLLAGE

Pour percevoir le maximum d'informations, il peut être très utile de se poster quelques instants en bas du déco, à la cassure (s'il y en a une) et de mettre tous les capteurs sur "ON". Il s'agit alors de s'imprégner de ce qui se passe aux différents étages :

- **En l'air** (nuages, oiseaux, parapentes, notamment leur vitesse/sol).
- **Au niveau du déco** (manche à air, bruit du vent dans les arbres, voiles qui décollent tranquillement ou en se faisant arracher, la sensation du vent sur le visage... attention, à force égale un vent froid paraît souvent plus fort qu'un vent chaud).
- **En plaine ou en vallée** (voiles en approche, manche à air de l'atterro, fumées, aspect de la mer ou du lac pour ceux qui ont la chance d'en avoir).

Une démarche très utile consiste à s'efforcer de discerner les phénomènes qui découlent de la météorologie de grande échelle de ceux liés à l'aérogologie locale, même si tous sont liés. Par exemple, dans le premier cas : vent météo, arrivée d'un voile, passage de fronts, pluie. Dans le second : brises de pente et de vallée, activité thermique, zone d'ombre temporaire sous un cumulus. Ranger chaque phénomène dans sa catégorie permet de se poser les questions judicieuses et d'y trouver réponse plus facilement, surtout si on a pris soin de s'informer sur la situation générale. Ce léger vent arrière est-il du vent météo, de la brise de pente descendante, ou un thermique qui déclenche devant et tire ? Cette petite averse est-elle l'avant-garde d'une dégradation, ou est-ce juste un cumulus qui lâche quelques gouttes ? Ce voile

fibreuse qui s'avance est-il le début d'un front chaud ou une enclume de cumulonimbus ?

Pas toujours facile de comprendre ce qui se passe. Outre la masse d'air elle-même, les paramètres qui entrent en jeu sont nombreux : saison, heure, orientation et ensoleillement, topographie du site, nature et couleur du sol, particularités locales. Dans des conditions standard (peu de vent météo, instabilité modérée), il faut s'attendre à rencontrer des différences entre une aérogologie de printemps à 14h sur des pierriers raides et une aérogologie d'automne à 17h sur une pente douce en forêt ! De plus, chaque site est unique, il ne faut pas hésiter à demander conseil aux locaux pour éviter les grosses surprises, en France comme à l'étranger.

PRISE D'INFO AU GONFLAGE

Beaucoup de pilotes confondent gonflage et décollage. Probablement par manque de maîtrise ou excès de stress. Sur un décollage suffisamment alimenté, gonfler un parapente renseigne énormément sur les conditions. On ressent la masse d'air à travers la voile, les élévateurs, les commandes, la sellette. Cela suppose d'être capable de garder sa voile gonflée au-dessus de la tête et de la reposer (proprement) si on décide de ne pas décoller. Les sensations au gonflage sont le dernier outil pour décrypter la masse d'air avant l'envol. Au fait, combien d'heures de statique avez-vous au total à votre actif ? Et combien de séances à la fin de l'hiver avant de fréquenter les conditions printanières ?

STABLE/INSTABLE

En première ébauche, on peut guetter les signes d'une situation stable ou instable pour classer une journée. Voici quelques généralités non exhaustives, à ne pas toujours prendre au pied de la lettre.

Journées plutôt stables.

La tendance d'une journée stable est plutôt aux phénomènes calmes et aux évolutions lentes. Par exemple, sous un anticyclone d'hiver ou un puissant anticyclone d'été. Quels sont les principaux indices d'une situation plutôt stable ? Un ciel voilé ou l'arrivée d'un voile (vérifier que ce n'est pas l'enclume d'un cumulonimbus !), de l'air encore brumeux à la mi-journée, il fait aussi chaud au déco qu'à l'atterro (à la même heure), les cumulus sont rares et peu développés, l'activité thermique hésite, démarre tard, les brises de pente et de vallée s'installent difficilement. En été, faute de battre le record de cross local, on peut espérer de chouettes vols d'après-midi.

Journées plutôt instables.

La tendance est aux phénomènes plus musclés et aux évolutions rapides. Un air limpide, un ciel très bleu (souvent signe de vent de Nord fort en altitude), une bonne visibilité dès le matin sont des indices de conditions plutôt instables. Le soleil cogne dur, les cumulus plus nombreux évoluent rapidement, ils bourgeonnent de plus en plus, ou alors ils restent petits mais ont un aspect irrégulier, parfois déchiqueté. Il fait nettement plus frais au déco qu'à l'atterro. Le bulletin météo prévoit éventuellement l'arrivée d'un front orageux ou des orages localisés mais précoces dès le début de l'après-midi.

Exceptions et variantes

Elles sont nombreuses, en voici quelques-unes assez fréquentes.

- **La taille des cumulus n'est pas toujours un bon indicateur** : dans certaines conditions, lorsque l'air est très sec,

ces nuages ne se développent pas verticalement, voire même disparaissent, bloqués par l'inversion de subsidence, même si l'atmosphère reste bien instable en dessous. On peut alors examiner leur nombre et leur vitesse d'apparition/disparition pour évaluer l'activité.

- **En situation stable et chaude, des dusts** (tourbillons de poussières) ou des déclenchements thermiques espacés mais puissants, peuvent survenir. C'est souvent le cas en été sous un fort anticyclone.

- **Méfiance, par temps brumeux, humide et lourd d'apparence calme**, des orages peuvent se développer et ils sont parfois difficiles à déceler avant le premier coup de tonnerre. A l'inverse, une atmosphère très instable mais sèche ne tourne pas forcément à l'averse ni à l'orage. Ce sont souvent les meilleures journées pour les vols de distance.

- **On ne rencontre pas deux situations identiques** et même si on peut les classer par types, l'aérogologie n'a pas fini d'alimenter les discussions de fins de journées !

QUELQUES CONSEILS EN GUISE DE CONCLUSION

- Observez depuis le matin, engrangez les indices, forgez-vous votre propre opinion sur l'évolution de la journée.
- Efforcez-vous de faire une analyse détaillée personnelle avant chaque vol même s'il y a déjà du monde en l'air et que les écoles donnent le feu vert à leurs élèves. Plutôt que de se dire "j'y vais, on verra bien", il vaut mieux chercher à anticiper mentalement ce qui va se passer, s'imaginer comment va être la masse d'air une fois en vol... ensuite, comparez avec les conditions rencontrées.
- Volez seul de temps en temps, c'est très formateur.
- Changez de site, voyagez, partagez, échangez, découvrez, jouez...
- Soyez curieux et essayez de faire marcher votre imagination.
- Profitez de l'expérience des autres mais n'oubliez pas que c'est la votre qui est la plus précieuse. ■