



Avant de vouloir voler comme un avion, cherchez déjà à rester en l'air, et le plus haut possible. Le piège classique, c'est le manque de patience. Ne pas savoir attendre le cycle thermique pour aller rejoindre immédiatement les ailes, que l'on voit monter au loin. Pourtant, patienter est très souvent plus payant que de changer constamment de coin de façon plus ou moins hasardeuse (ce que j'appelle le "syndrome de l'abeille"). N'hésitez donc pas à rester dans un petit "zéro" pour attendre sagement la bulle suivante sans risquer d'aller au tas. Manque de patience aussi lorsqu'on quitte le thermique avant d'être au plafond, parce que trop pressé de partir en transition ou parce que d'autres ailes plus hautes ont commencé à partir. Retenez enfin qu'il est toujours bien plus confortable d'enrouler à l'écart de tout relief que dans une ravine ou une combe turbulente.

Transition et accélérateur

Vu nos modestes vitesses de vol, plus on est haut plus on a l'impression d'avoir une faible vitesse/sol, ce qui encourage bon nombre de pilotes à accélérer, alors que ce n'est pas toujours rentable. En effet, sans vent de face ou horribles descendance il est souvent préférable d'arriver en bout de transition un peu plus tard... mais plus haut. On va un peu moins vite mais on a une meilleure finesse bras hauts qu'accélééré. De plus, en transitant en position finesse max (en tenant juste son aile du bout des doigts) on peut se détendre, manger une douceur, boire un petit coup, regarder le paysage, anticiper la suite du vol, bref se faire plaisir. Plus on arrive haut de l'autre côté, plus on a de temps pour prospecter et trouver une ascendance organisée donc exploitable. Et l'on évite, ou du moins on réduit, le temps à passer près du relief pour remonter: une économie d'énergie si le coin est turbulent! Par contre utiliser l'accélérateur devient rentable dès que le taux de chute de l'aile s'aggrave. Le vario en est votre principal indicateur. Pour ne pas vous prendre la tête et si vous n'êtes pas équipé de G.P.S, retenez qu'avec la plupart des ailes actuelles, Standard et Performance, il est intéressant de voler avec environ un tiers du débattement de votre accélérateur si le taux de chute atteint ou dépasse fréquemment les 2 m/s. Entre 2,5 et 3,5 m/s on peut voler avec la moitié du débattement. Au-delà débrouillez-vous, car ce n'est pas moi qui vous encouragerai à voler accéléré à fond. Je reste persuadé que le gain de temps obtenu en accélérant sur une transition ne vaut pas le stress d'accélérer en appréhendant une éventuelle fermeture. On peut faire de très très beaux vols sans courir comme des champions.

Notez qu'il est très pratique d'ajouter un deuxième barreau à votre système d'accélérateur, en le réglant de telle manière que, jambes tendues, vous êtes tranquillement au tiers de son débattement. Cela permet aussi de l'attraper plus facilement une fois que vous vous retrouvez en vol.

Thermique et pilotage

En théorie "enrouler" un thermique n'est pas bien compliqué. Si ça "bip" on tourne, quand ça ne "bip" plus on s'en va. Calme je taquine!

A ce jour, la classique méthode consistant à resserrer son virage quand le taux de montée faiblit, ou au contraire à réduire son inclinaison quand le taux de montée augmente reste toujours valable. Elle permet de trouver le meilleur de l'ascendance, ce fameux noyau, et de réduire son inclinaison afin de garder le meilleur taux de chute possible. Seulement à ce jeu on augmente du même coup le risque de sortir de l'ascendance, surtout quand celle-ci est étroite ou hachée. Il est donc parfois plus rentable de chercher en priorité à rester dans l'ascendance en tournant plus serré même sans être sûr d'être dans la partie la plus forte. Et c'est d'autant plus payant aujourd'hui que les taux de chute en virage de nos ailes actuelles sont vraiment devenus très bons, même à des inclinaisons importantes. Lorsqu'on n'est pas très haut que le relief, la technique des "huit" reste excellente pour gagner de l'altitude si l'on connaît assez son aile pour inverser les virages sans à-coups.

Au vent du thermique

Dès qu'il y a du vent ou de la brise, la trajectoire d'une ascendance thermique s'incline. En l'exploitant, on dérive donc par rapport au sol, ce qui est normal et sans conséquence dans la mesure où l'on garde toujours la possibilité de revenir dans une zone sûre (dans le cas où l'ascendance cesserait ou qu'on la perde). Cependant la partie située "sous" l'ascendance peut être le siège de descendance assez fortes pour compromettre ce retour en zone sûre ou faire perdre une bonne partie du gain. Pour limiter ce risque de perdre l'ascendance et de se retrouver "sous le vent du thermique", il suffit d'enrouler en cherchant, à chaque tour, à approcher le bord de la pompe, mais du côté au vent. Face au vent on s'en éloigne très peu si l'on reste bien à l'écoute du vario, et on peut y revenir très vite en faisant demi-tour... vent arrière.

Plafond et barbules

Certaines idées reçues ont la peau dure. La base d'un cumulus ne signifie absolument pas la fin systématique d'une ascendance. Il est vrai que c'est souvent en arrivant aux premières barbules que les bips-bips du vario se calment, mais retenez bien que tout est possible selon la masse d'air et la température au sol. L'ascendance peut en effet continuer au sein du nuage, ou se renforcer avant d'arriver au nuage, voire même dans certaines conditions, de s'accélérer dès les premières barbules. Je vous prie de croire que même une simple petite minute dans un cumulus peut paraître bien longue et désagréable lorsqu'on se fait surprendre. Surtout qu'il est inutile de compter sur votre instinct pour garder un cap une fois dans la ouate, car à ce jeu là, on doit être le plus nul de tous les animaux, y compris la taupe! Bons vols les mouettes!