

# Vol à voile



## - Les premiers pas dans l'activité -

Le vol à voile, une activité de paradoxes ? Un point de vue attesté par la détermination des pilotes qui s'évertuent à faire voler un avion... sans moteur ! Le planeur est aussi une activité peu onéreuse et accessible dès le plus jeune âge, donc à la portée du plus grand nombre. Et pourtant, la discipline est des plus exigeantes. C'est sans doute dans ce rapport facilité d'accès / pilotage de rigueur et de défi, que se résume l'attrait du vol à voile.

Un instructeur nous invite à faire les premiers pas dans le vol à voile.

### Apprendre

Dès 15 ans, il est possible de prendre les commandes, et même de réaliser le premier vol solo. De confiance d'instructeur, plus le pilote est jeune, plus la formation est rapide, si évidemment l'élève est assidu. Les tarifs sont variables suivant les clubs, mais ces derniers, tout comme la fédération française de Vol à Voile, peuvent aider financièrement les élèves, en fonction de leur activité. Il faut aussi compter sur les deux modes de lancement possible : catapulte ou remorquage par un avion. Evidemment, le matériel employé entre également en ligne de compte. Au final, après la visite médicale d'aptitude au pilotage, chez un médecin agréé, il faudra prévoir un budget de 1500 à 2000 € pour l'obtention du brevet (dès 16 ans).

Bien entendu, le vol à voile reste une activité contraignante dont l'objectif est l'autonomie, et l'enjeu, la sécurité. Une des premières difficultés est sans doute l'accoutumance. En particulier pour un « ex-terrien » qui va passer des heures à tenter « d'accrocher », les longs moments passer à tourner dans les spirales ne laissent pas toujours

la meilleure impression ! Une phase d'autant plus courte que la météo est favorable à l'assimilation des sensations : le vent fort des Alpilles se révèle riche d'enseignements rapides comparé à la météo rencontrée dans les clubs de pleine. Quoi qu'il en soit, comme pour tout apprentissage, le planeur exige de nombreuses répétitions.



Si le pilotage ne présente pas de piège, la phase d'atterrissage est particulièrement critique. Et les éducatifs doivent nécessairement s'enchaîner. Car en planeur, pas question de remettre les gaz ! Pas question d'être trop long ou trop court. Alors visualiser et intégrer la bonne pente, l'angle de plané, l'aboutissement occupent une bonne place dans la formation initiale. Un bon point décerné au motoplaneur qui permet les mises en situation plan haut ou plan bas. Il représentera également un gain de temps pour reprendre l'air et enchaîner les approches. Avec un remorqueur ou une catapulte, il faudra compter sur une équipe au sol motivée et dynamique !



Il faut le reconnaître, la formation initiale peut se révéler une tâche ingrate, soumise aux aléas de la météo. L'attente et toute l'aide des autres pilotes du club au sol font partie du quotidien. Il reste également à potasser le guide du pilote de planeur, en vue de passer l'examen théorique (dans le district aéronautique le plus proche). 20 à 25 heures en double-commande et en solo seront nécessaires à l'obtention du brevet planeur.

## Progresser

Dès que le pilote est capable d'atterrir et de décoller en sécurité, il n'est pas à la fin de son apprentissage. Et tout vélivole le dira : quand on vole avec les éléments, rien n'est jamais acquis et c'est de défi en défi que chacun construit son expérience. Le premier jeu consiste à garder le local du terrain finesse 10 (taux de descente pur), ou visuel. Puis, selon la machine, le néophyte désormais débrouillé étant capable d'accrocher, il pratique le local élargi. C'est le début des véritables déplacements, tout en sachant revenir se poser sur son terrain.

Les instructeurs insistent : « *Le pallier situé entre la phase initiale où la progression du pilote est rapide, et le moment où il est capable de se déplacer en parfaite autonomie, est souvent décourageant et voit malheureusement de nombreux abandons. Mais à tout niveau, l'accès à l'expertise est exigeant et indissociable d'une grande persévérance. Le vol à voile est l'école de la patience !* ».



Progresser est ensuite synonyme de se déplacer... mais toujours d'un local à l'autre. Ou quoi qu'il en soit, aucun déplacement ne doit être réalisé sans avoir déterminé au préalable une zone possible. On parlera de local calculé. Il s'agit alors de passer d'un thermique à l'autre, les yeux restant le premier instrument d'analyse météo du pilote ! Il est vrai que certains trouvent les pompes de façon un peu innée. Mais il reste bien sûr le vario, et avant tout les indices de l'environnement : nuages, soleil, vent... et aussi la présence de parkings, de forêts, et la bonne lecture du relief...

En planeur, il faut parfois accepter de sacrifier de l'altitude pour passer d'une pompe à l'autre, en ne perdant jamais de vue qu'une erreur d'appréciation peut entraîner un atterrissage. Et ces fameux thermiques, qui ne sont souvent que de désagréables turbulences pour le pilote d'avion, le vélivole doit les apprivoiser. Le pilotage doit être propre et stable, à grand renfort de pied pour garder la symétrie du planeur. Le nouveau jeu consistera alors à arriver à monter le plus vite pour aller le plus loin possible. Les Alpilles s'y prêtent particulièrement. Outre le vol thermique, il existe le vol dynamique où c'est l'action du vent sur les ailes du planeur qui permet d'évoluer efficacement. Parfois, mistral plus relief autorisent le vol d'onde : un régal pour les pilotes expérimentés, et un bon professeur qui permet au débutant de sentir les masses d'air.



Ultime évolution, la compétition, avec pour pré requis une excellente maîtrise technique, mais surtout une parfaite lecture de l'environnement. Certains planeurs voltigent même !

## Véliboles ?

Si catégoriser n'est jamais une bonne chose, on peut affirmer que le monde du vol à voile est hétéroclite. Le planeur est tout autant la première arme d'un adolescent passionné, que celle d'un cinquantenaire qui se donnera enfin les moyens de vivre sa passion, le nouveau défi d'un ancien pilote de chasse, ou le gage de liberté d'un retraité amoureux du vol « naturel »... Et le planeur est une activité qui rassemble ! Pour un pilote qui décolle, c'est toute une équipe au sol qui se mobilise. Et devant les tâches obligatoires, mais allant de soi, et devant les moments d'attente, c'est un esprit de sympathie qui se crée. Et les stages, dont la formule pédagogique est idéale, resserrent d'autant ces liens en donnant encore plus d'expériences et d'émotions à partager ! Et quand il s'agit de partager, nulle meilleure occasion que la tournée d'un pilote qui vient de se

vacher ! (nota : se poser sur une aire non destinée à l'atterrissage, un champ bien souvent !!!)

Il reste au planeur cette spécificité qu'il est souvent un « plus » dans une carrière aéronautique. Garant d'un pilotage sain pour les pilotes de voltige de compétition, le monde du vol à voile voit souvent passer de futurs professionnels de l'aéronautique dans ses rangs. Les uns sont instructeurs, désireux de partager leur savoir et d'aider le pilote en autonomie et en sécurité dans un milieu hostile. Les autres affinent leur technique du pilotage, nécessairement déjà pointue au préalable, en assurant le remorquage. Des opportunités d'exercer sa passion, de confirmer ses savoirs et d'assurer des tâches à responsabilité qu'il est dur de rencontrer dans d'autres secteurs.



Le planeur a évolué, avec l'arrivée d'appareils faisant appel aux technologies modernes, et les clubs s'équipent peu à peu en s'adaptant à chaque forme de pratique. Le vol à voile est synonyme de liberté, de défi et de précision. Un plaisir auquel s'ajoute la magie d'évoluer dans le relief...

Le Fédération Française de Vol à Voile compte 150 clubs. Pour une cinquantaine d'euros, vous pourrez goûter aux joies de ce sport aérien !

*Pierre Gouin & l'équipe Net-Aviation*