



ABORDER LA PTU AUTREMENT

Un sujet traité dans tous les manuels de vol. Pourtant, lorsqu'on passe un moment au bord d'un terrain un peu fréquenté, on comprend vite que la précision d'atterrissage n'est pas le fort des parapentistes... Nos ancêtres parachutistes de pente, qui travaillaient principalement la précision d'atterrissage, auraient honte de nous! Allez, travaillons aussi...

On peut en partie expliquer ces lacunes. Par les performances des ailes qui ont augmenté. Par une méthode pédagogique qui est restée la même depuis les années quatre-vingt-dix. Par l'acceptation assez générale de se poser de manière « approximative ». Pourtant, tous les bons pilotes savent se poser avec précision en PTU, parfois dans des terrains microscopiques. C'est devenu un réflexe pour eux. Or, c'est bien connu, décortiquer un réflexe n'est pas simple. J'ai donc essayé d'analyser mon expérience de vol, mais aussi celle de moniteurs et de biplaceurs pour en tirer cet article qui je l'espère, vous permettra d'aborder la PTU d'une autre manière.

THÉORIE VS PRATIQUE

La théorie, celle des livres et des tableaux blancs, celle que nous avons apprise lors de nos stages d'initiation nous fait part de différents modes d'approche appelés Prises de Terrain ou **PT**. La lettre ou le chiffre qui suit est la projection de l'évolution de la voile au sol. On retiendra principalement la PTS, la PT8, la PTL et la PTU.

Pour la PTU, les différentes étapes sont la **phase vent arrière**, entamée plus ou moins éloignée du terrain selon qu'on se trouve haut ou bas. Certains pilotes utilisent un repère d'angle de 30° à 45° entre leur position et le centre du terrain. Puis on attaque l'**étape de base**, en prenant garde de ne pas passer trop loin derrière le terrain. Au cas où nous serions trop haut, il nous restera toujours la possibilité de faire des S ou des 8 sur l'étape de base en utilisant bien toute la largeur du terrain pour finaliser l'approche. Le **final** en palier n'étant alors plus qu'une formalité.

Rappelez-vous, alors que vous étiez jeunes volants, le temps qu'il vous a fallu pour être serrein avec cette approche? Certains n'y sont jamais arrivés.

Nous ne nous posons presque jamais la question du « pourquoi »? La réponse est simple...

Ceux qui y parviennent ne pratiquent pas de cette façon! Nous n'appliquons pas la théorie. Ou plutôt, nous l'appliquons différemment. Avec d'autres repères.

LA NOTION DE PORTE D'ENTRÉE

C'est certainement la notion la plus importante. En ce qui me concerne, c'est cette porte d'entrée qui définit toute la construction de mon U. Mais qu'est-ce que la « porte d'entrée »?

Pour beaucoup de pilotes, la porte d'entrée est le point de départ de l'étape vent arrière. C'est une erreur, il est très difficile, voire impossible de définir précisément l'altitude et l'emplacement de ce point.

Personnellement, j'utilise un point situé au croisement de la branche vent arrière et de l'étape de base. Il est plus facile d'estimer sa hauteur sol en regardant au loin. De plus, choisir ce point comme repère permet de facilement ajuster son étape vent arrière. Si on

La PTU permet de poser à plusieurs sur des terrains très fréquentés. Mais c'est un type de posé qui s'apprend... Commencez par des terrains bien dégagés d'obstacles, comme Annecy-Doussard, ici un jour d'APX.

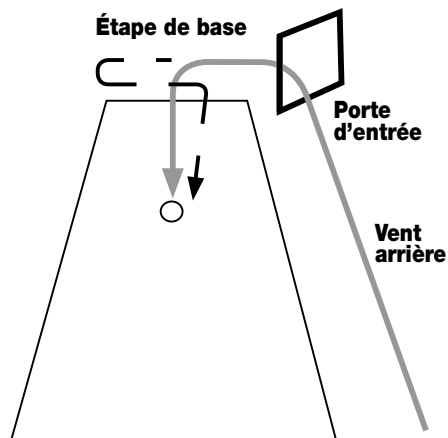


Photo Michel Ferrer



PTU, PTS, PT8, etc.
MAIS IL EN EXISTE D'AUTRES QUI NE SONT PAS
DANS LE MANUEL ...



LA PTV:
PRISE DE
TERRAIN EN VRAC !



ET SA SUITE:
LA PTDR!
PÉTÉS DE RIRE ...



ET LA PTC:
PILOTE TOUT
CASSÉ !



JFB

Carte blanche au dessinateur!...
Évidemment, si on ne veut pas apprendre à
se poser avec rigueur, il y a d'autres
méthodes...

est trop haut, on peut rallonger son parcours en s'éloignant du centre du terrain. Et si on est trop bas, on rentrera plus rapidement sur l'étape de base.

COMMENT BIEN PLACER SA PORTE D'ENTRÉE ?

Durant la perte d'altitude, on observera plusieurs facteurs.

Les obstacles sur le terrain vous feront choisir le côté de la branche vent arrière. On choisira le côté où les obstacles sont les moins hauts (*pour rappel, lorsqu'on fait sa branche vent arrière avec le terrain sur la droite, on dit « PTU main droite ». Et de même, si on fait cette branche vent arrière à gauche, on dit « PTU main gauche »*).

La largeur du terrain. Un terrain large permet une longue étape de base. Et donc la porte d'entrée pourra être plus haute. À l'inverse, si le terrain est étroit, on devra placer la porte d'entrée plus bas, afin d'éviter d'avoir à faire des S sur l'étape de base (note: faire des S ou des 8 en entrée de terrain parce qu'on est trop haut n'a rien de grave. Mais l'éviter permet de ne pas faire de virages trop engagés près du sol).

La force de la brise. Une brise soutenue entraînera une partie vent arrière rapide avec peu de perte d'altitude et nécessitera un virage marqué en fin de branche vent arrière afin d'éviter de passer derrière le terrain.

En tenant compte de tous ces éléments, on placera le repère, notre porte d'entrée, sur l'étape de base ou un peu derrière, plutôt haute ou plutôt basse... L'objectif étant de n'avoir plus que l'étape de base à faire une fois la porte d'entrée atteinte.

LES IMPÉRATIFS ET LES INTERDITS

Profitons-en pour revenir sur certains fondamentaux.

Par principe et particulièrement sur les terrains fréquentés, on va toujours aller **repérer l'atterrissage**. Et lire les panneaux d'information. En général, si un circuit est imposé, ce n'est pas pour rien : c'est celui qui convient le mieux à ce terrain.

Le regard! Il est concentré tout au long de l'approche sur un point fixe (toujours le même) au centre du terrain ou mieux, dans le premier tiers après la base du terrain.

On va faire sa **perte d'altitude au vent du terrain** (surtout pas derrière le terrain, sous le vent de celui-ci). C'est pendant cette perte d'altitude qu'on préparera son approche. En observant les autres voiles, la manche à air, le vent au sol...

Lorsqu'on entre en branche vent arrière, on ne fait pas demi-tour. Remonter la branche vent arrière, c'est un peu comme rouler sur l'autoroute en sens inverse.

En étape de base, on ne tournera pas le dos au terrain. Perdre son terrain de vue, c'est réduire considérablement ses chances d'arriver dessus. Que l'on soit trop haut, trop bas, trop long ou trop court, paniquer ne sert à rien. Il faut se raisonner en donnant la priorité au pilotage. Continuez à prendre des décisions.

CONCLUSION

La PTU est l'approche la plus sûre, pour autant qu'on utilise les bons repères et qu'on soit habitué à la pratiquer. Bien préparée, elle permet de se poser dans un terrain exigü, et surtout avec plusieurs pilotes qui posent en même temps. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'elle est très répandue sur les sites fréquentés.

Malheureusement, de nombreux pilotes se sentent peu à l'aise avec cette approche et préfèrent rentrer haut en vent arrière pour finir en PTS. Pourtant, en observant les bons éléments et en changeant un peu ses repères, on peut apprendre à réussir de belles PTU.

Alors, remettez-vous au travail. La première fois, vous serez trop haut. La deuxième un peu trop bas et la troisième fois, vous serez sur la cible!

Enfin, n'oublions pas que la PTU est une approche qui se travaille, qui se débriefe mentalement ou avec ses amis pilotes. Chaque approche doit être une expérience de plus pour se rapprocher de l'excellence. ●