

U) Le vol

Ce VDP atypique est capable de voler sereinement même par vent soutenu (ce qui étonna plus d'un véli-pentiste lors de son 1^{er} vol effectué dans un vent de plus de 40km/h). Sa faible masse autorise des évolutions sur de petites pentes (un régal sur les dunes de bord de mer après avoir juste tiré le model du sac à dos pour sy être rendu en vélo :)) que ce soit dans du petit ou du gros temps (comme vu ci plus haut, pour faciliter le vol vous pouvez alors le lester légèrement - le centrage sera alors volontairement plus avant -) et sa faible inertie le protège de la casse et lui permet d'amusantes et extravagantes évolutions comme le vol stationnaire assez facile à réaliser face au vent ou le looping, après une légère poussée sur le manche. Le looping nécessite d'être 'suffisamment loin' de la pente (notion somme toute relative, surtout si comme moi vous êtes joueur) surtout si la direction du vent est changeante afin d'éviter une boucle moins serrée, une sortie désaxée, voir au pire une sortie face à la pente du fait d'un looping devenu immelman). Pour les plus mal chanceux les réparations se feront à la colle blanche.

' 2-terlude '

Notions utiles au pilotage à la pente :

- En vol dynamique (vent suivant le relief), un modèle pourra resté immobile face au vent mais devra voler plus vite que le vent pour garder sa portance et l'efficacité de ses gouvernes en vent arrière. Tant que la vitesse relative du modèle par rapport à la masse d'air est suffisante il n'y a aucun problème. (L'efficacité des gouvernes agit selon le carré de la vitesse dirigée dans le bon sens).

Sachez aussi que même si vous pouvez 'satelliser' votre planeur (plus lourd que l'air), il ne fait en fait que descendre dans une masse d'air qui, elle, monte.

- Le moteur est la masse de votre modèle : pour avancer ou avoir plus d'efficacité (de défense) aux gouvernes il vous faudra plus ou moins pousser sur le manche pour le faire piquer et accélérer du fait de son poids ou simplement tenir face à un vent fort. Ainsi, je conseille (pour un planeur de début, pas très fin aérodynamiquement) un très léger poussé sur le manche avant chaque virage afin d'accroître l'efficacité à la direction (une restitution en altitude pourra éventuellement être faite après virage par léger cabré à la profondeur). A l'inverse **WARNING** : ne jamais cabrer avant un virage - risque de décrochage-).

- A la pente les virages se font exclusivement face au vent et donc « vers le trou ». Les virages en direction de la pente restent toutefois possibles mais ils nécessitent d'être suffisamment loin devant et/ou d'avoir une certaine altitude pour ne pas se faire jeter derrière la pente où le vent et les remous vous empêcheraient de revenir dans l'air de vol (au dessus du trou).

- Plus le vent est faible plus il faut 'lécher' le relief pour pouvoir tenir en l'air. A l'inverse plus la dynamique est grande et plus vous devrez vous éloigner devant pour prendre de l'altitude. Cela demande souvent un travail psy au débutant de s'éloigner pour monter sereinement et éviter les turbulences du proche relief.

- Afin d'éviter le décrochage il ne faut pas être trop gourmand dans les angles et durées des phases d'ascensions et il vaut mieux, en général, effectuer des petits paliers.

- Il faut un minimum de pratique pour connaître les capacités relatives aux conditions et parfois ces dernières peuvent vous tromper. Vous pourrez par exemple tenir dans un vent faible mais laminaire et pas du tout dans un vent plus soutenu mais turbulent et je pense que c'est là qu'est tout l'intérêt du vol de pente : comprendre, apprendre pour mieux faire dans et avec les éléments.

Un débutant pourra notamment apprendre par ce biais à gérer efficacement le plané de son avion thermique callé et d'une façon plus générale apprendre à doser plus précisément ses ordres (comme le fait à la perfection Le Grand Leo Mattis, à la Ferté Alais, dans ses figures impeccables à bord de son ZLip de voilée grandeur de première génération). Il découvrira également tout l'intérêt et la finesse que permet la gestion d'un manche de gaz proportionnel qu'il utilisait souvent, auparavant en tout ou rien.