



Dissymétrie

Feuille de liaison sécurité du club

25.02.2025

N° 51

L'effet bagnard

Le bagnard est par définition un prisonnier du baignoire auquel on a soustrait liberté et capacité d'action. Le vol libre s'en est emparé de façon imagée pour désigner un phénomène aéro.

En vol, il est provoqué par une zone brusquement déventée de son flux, souvent peu turbulent et peu impressionnant. Type de gradient qu'il ne faut pas confondre avec les rotors, qui eux, sont générateurs de cisaillements violents et changement radical du sens des flux

Nous sommes donc sur un flux souvent régulier et brusquement le flux de face cesse ou baisse de vitesse de façon sensible et durable, sans que nous n'ayons rien changé au pilotage, le vent relatif a changé. Le contrôle est perdu temporairement.

La situation est rarement violente, mais sans prévenir, la voile s'enfoncé d'abord transitoirement (assez verticalement) avec perte de portance par manque de vitesse air, donc de sustentation (baisse des Force Aérodynamiques) ..notre bonne RFA..

L'automatisme premier à acquérir sera de **lever les mains = vitesse air recherchée pour rétablir la portance donc le vol pilotable**. Une habitude à intégrer dès le début du parapente.

C'est une situation propice aux gestes inadaptés, recherche d'appuis suite au déséquilibre surprise ou recherche de portance par « résistance » des freins. Si, par un mauvais automatisme, nous gardons les mains basses, une phase *parachutale*, voire un décrochage peuvent survenir.

Donc **bras hauts sur l'effondrement, si ça ne passe pas, ça ne passera pas mieux freiné...**

La **vitesse air** récupérée par une baisse d'incidence, l'aile va « piquer » avec « retard » du pilote sur le retour pendulaire. En général c'est modéré (sauf derrière un décrochage..) ce qui ne nécessite pas une temporisation extrême. Une tempo trop profonde inappropriée peu ramener à nouveau sur des *vitesse air* trop basses et rejouer la farce..

Alors bien sûr, tout ça n'est pas d'une dangerosité extrême si l'on est LOIN du SOL. Nous pouvons trouver des zones déventées transitoirement en plein ciel par exemple entre zones brusquement masquées par un déclenchement en amont de trajectoire, **mais malheureusement ces zones se rencontrent le plus souvent près des reliefs, entre flux et relief justement**.

Ces pertes de portance deviennent alors beaucoup plus dangereuses dans la mesure où nous risquons de toucher le relief avant la reprise de vol « pilotable »

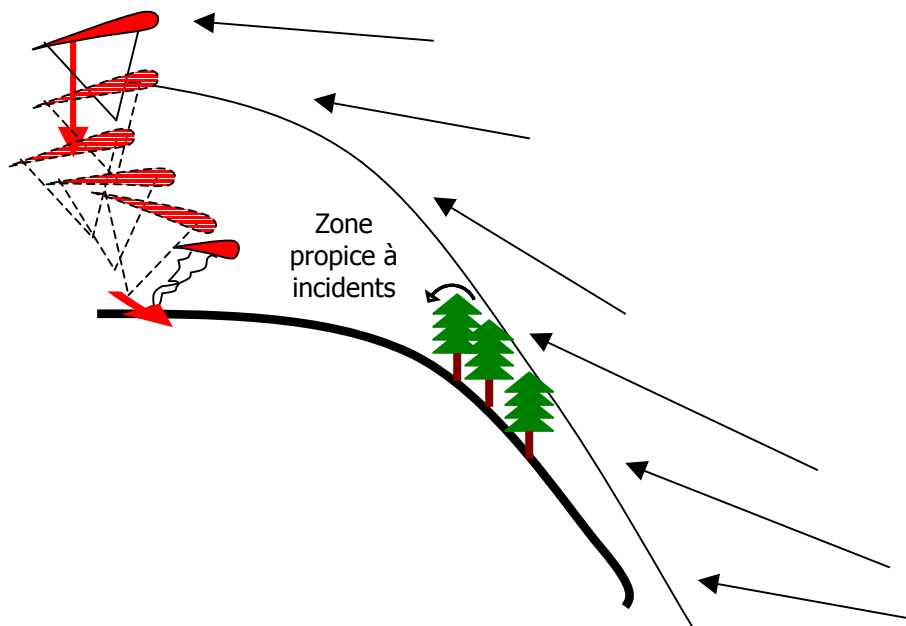
Souvent ce sont des *arbrissages*, des reprises de portance in-extrémis salvatrices au ras du sol, des pertes d'objectifs avec atterrissage de fortune sans trauma. Enfin, la chance! N'en abusons pas.

Les risques classiques :

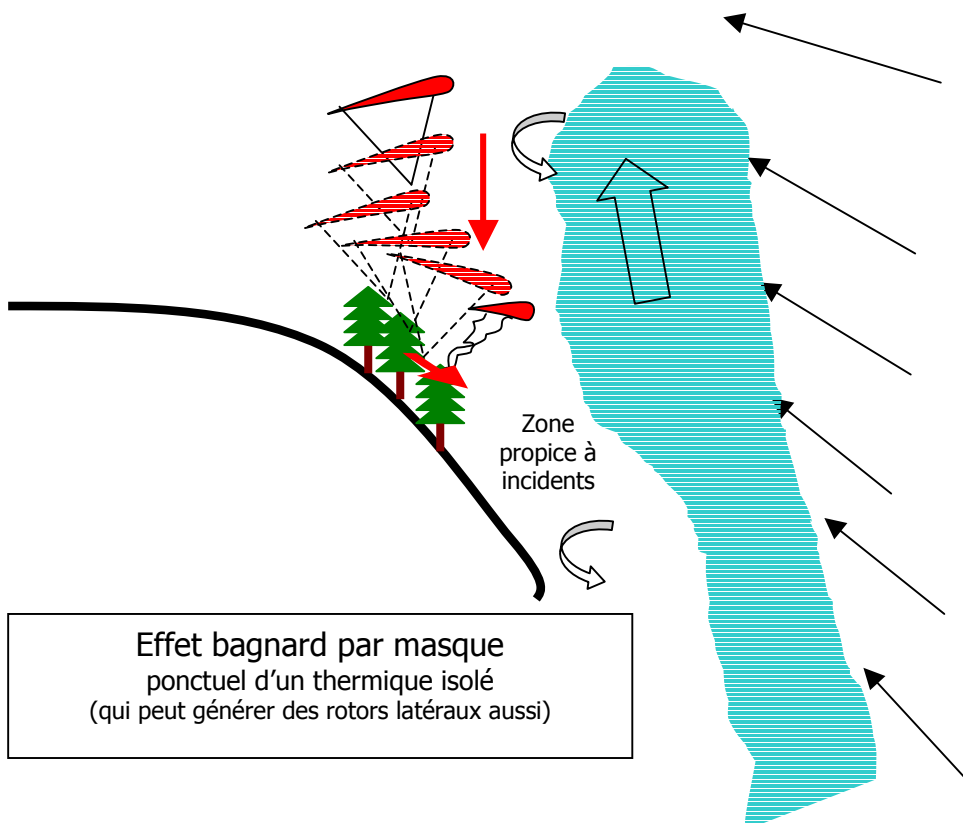
- Effondrer verticalement sur un obstacle (arbres, rochers ?..)
- Taper sur le dos en décrochant avec trop de frein
- Taper de face sur le retour pendulaire par manque de hauteur sol.
- Taper vent arrière dans le cas d'une pénétration du gradient au cours d'un virage
- Effondrer derrière une arrête vive ... (et trouver les rotors plus bas.. autre musique)
- Dans nos régions finir aux vignes en ratant les atterros déco impératifs

L'AS club

Un peu de croquis en page 2 pour imaginer le discours un peu rébarbatif .../...



Effet bagnard le plus fréquent
Il peut être présent tout le long d'une crête



Effet bagnard par masque
ponctuel d'un thermique isolé
(qui peut générer des rotors latéraux aussi)