



Dissymétrie

Feuille de liaison sécurité du club

N° 59

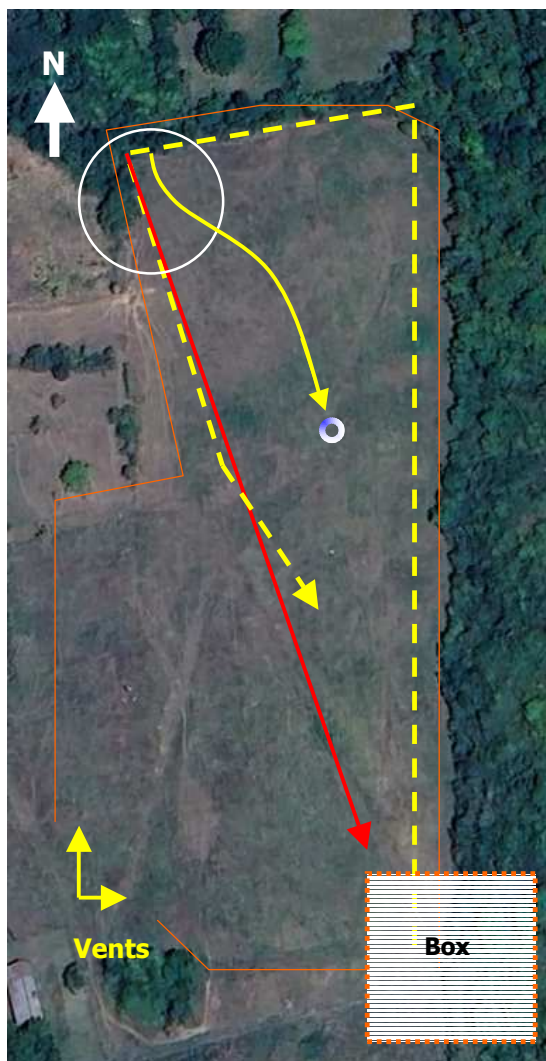
Atterrissage officiel du Mt Myon - Astuces

Cet atterrissage est connu pour être assez technique à gérer, le survol du village étant réglementé. Face aux vents de secteurs Nord, c'est plutôt simple en PTU main droite. **Par contre en vent de secteurs Sud la PTU main gauche est plus compliquée**, voire particulièrement délicate sur les journées instables et ensoleillées.

Les déclenchements thermiques autour du terrain (qui est en double pente sud et Ouest) rendent ce terrain compliqué à aborder. Les nombreux sketches qui s'y déroulent régulièrement en témoignent.

Notre club le fréquente régulièrement et n'est pas exsangue dans cet historique des arbrissages. L'observation, de nombreux pilotes issus de divers clubs sur de nombreuses années, a permis de définir un certain nombre de méthodes et d'en retenir les plus efficaces, même peu académiques...

Le box pour caler la *hauteurs sol* pour lancer la vent-arrière est toujours en amont du vent, bien sûr.



En PTU, dès que la décision est prise de quitter le box l'idée générale est de **ne plus dépasser les limites du terrain**. L'entrée idéale sur la cible étant le trait plein jaune du croquis, Quelque fois avec les oreilles jusqu'au sol.. à la cible.

La phase vent-arrière S-N se fait bras hauts (voile tenue) en limite immédiate du terrain sans s'écarter pour « consommer de la hauteur si l'on est trop haut » c'est le premier piège. Le trajet vent arrière est révélateur de l'instabilité au sol, restons concentrés sur le ressenti. Attention aux vitesses basses le sol qui défile incite à baisser les bras.. Risque de décrochage.

La phase transversale (étroite) du U est à réaliser avec les aléas de l'ascendance mécanique de la haie, ça peu remonter.. la mauvaise idée serait de faire les oreilles et de tenter de virer avec. Si ça effondre... 90° gauche j'aligne... si ça remonte je continue au bout.

Le dernier virage main gauche est stratégique, toutes les décisions « définitives » en ce qui concerne la hauteur sol se prennent dans le cercle blanc. Si trop haut, on *casse* les oreilles aussitôt le virage fini (sans hésiter). Selon la compétence de pilotage aux oreilles c'est le tracé jaune continu ou jaune discontinu..... Le dernier carra c'est le trait rouge.. avant le barbelé. Voile ouverte c'est à minima le trait rouge assuré... La mauvaise idée serait de se mettre face à la pente sur l'autre diagonale

Jimmy