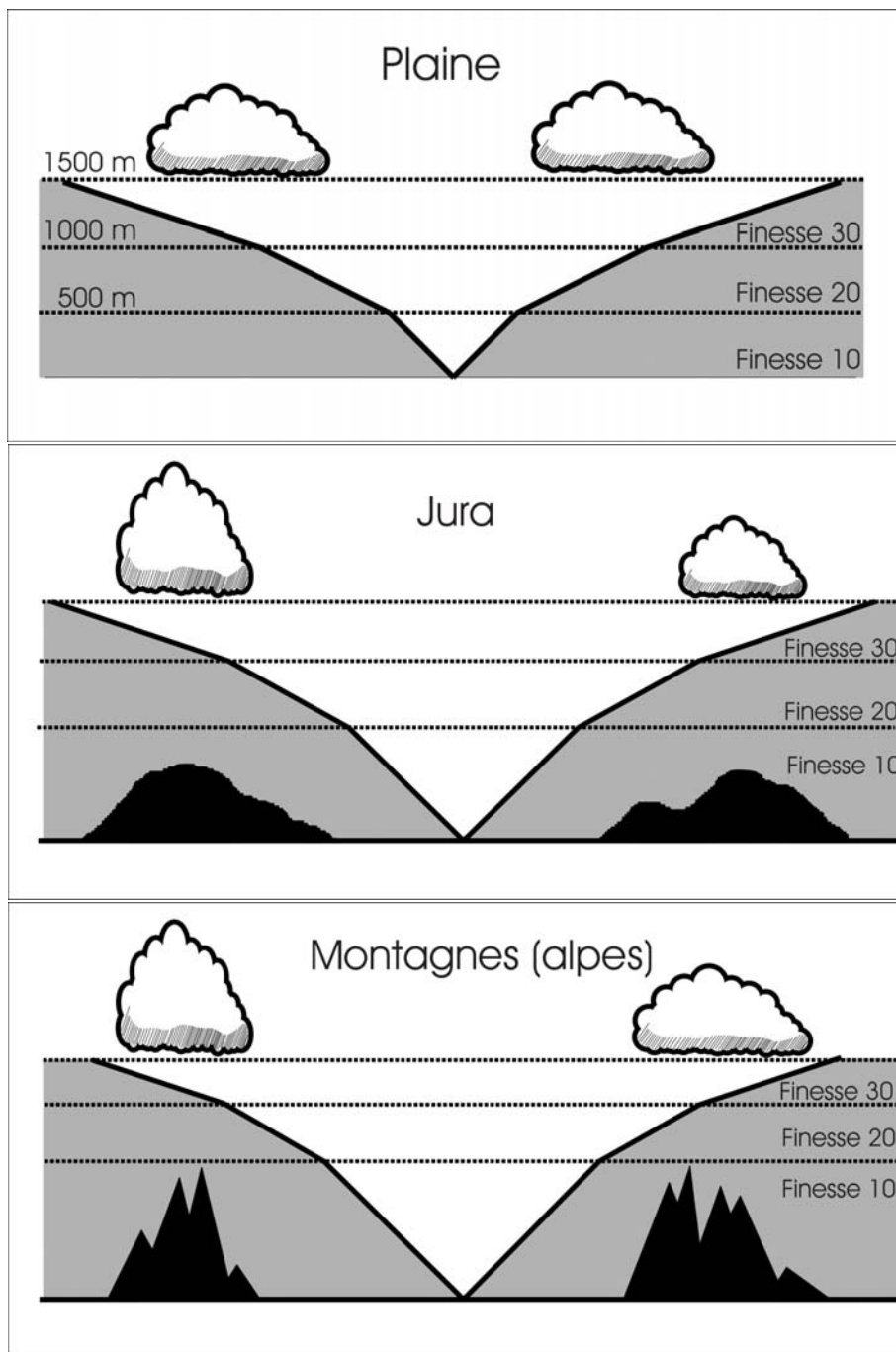


30.3.8 Les trois tranches

On divise l'espace vertical de la tranche convective en trois tranches. L'épaisseur de chaque tranche dépend :

- du relief
- de la disponibilité de zones atterrissables
- du plafond (base des nuages)
- des conditions météorologiques
- du niveau du pilote



30.3.9 Les trois tranches: définition

La tranche supérieure

- **En plaine** : tiers supérieur de la tranche convective^{*}
- **En montagne ou sur le jura** : très au-dessus des crêtes
- **Tactique de vol** :
 - on utilisera le local mesuré en gardant une marge de sécurité
 - voler vite en exploitant que les meilleures ascendances
 - attention à l'euphorie qui peut rapidement vous faire descendre dans la tranche inférieure si vous ne vous rendez pas compte que les conditions météorologiques se dégradent.

La tranche moyenne

- **En plaine** : tiers médian de la tranche convective
- **En montagne** : juste au-dessus des crêtes (permet encore le choix du côté)
- **Sur le jura** : quelques centaines de mètres au-dessus des crêtes (les flancs sont parfois assez plat, le choix du côté doit rester possible)
- **Tactique de vol** :
 - on utilisera le grand local en augmentant les marges de sécurité
 - vol économique (finesse max), avancer prudemment en **assurant** son grand local (fin. 20). On "déballaste" partiellement, on recherche les ascendances nous permettant de remonter dans la couche supérieure.

La tranche inférieure

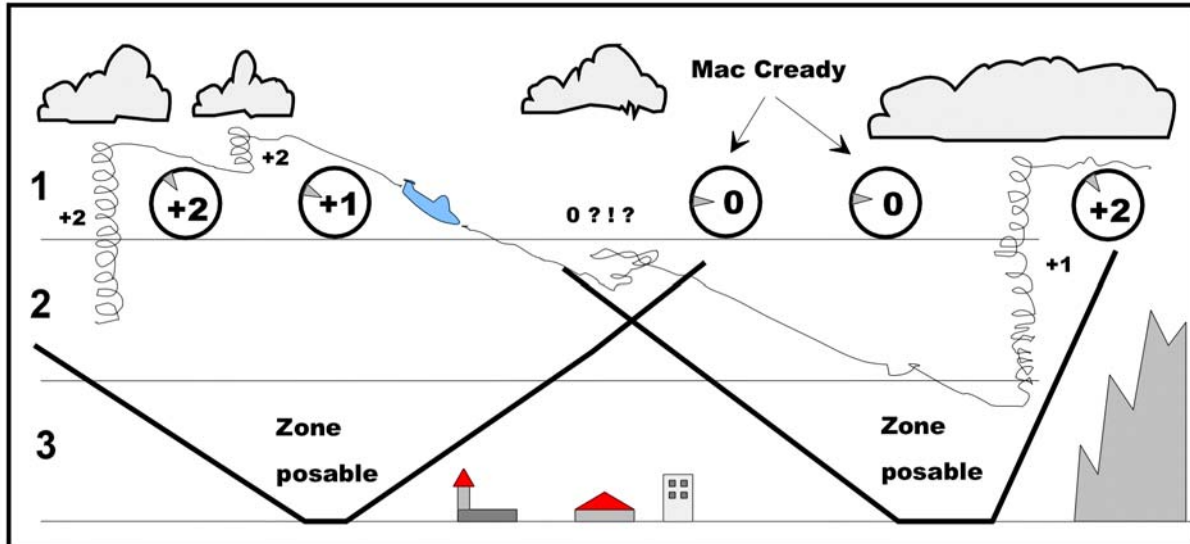
- **En plaine** : tiers inférieur de la tranche convective
- **En montagne ou sur le jura** : en dessous des crêtes
- **Tactique de vol** :
 - on assure **impérativement** son local rapproché en augmentant les marges de sécurité
 - on accroche tout, il n'est plus question d'avancer, il faut remonter. On "déballaste" complètement, on cherche à tenir en local rapproché d'une zoneposable dans l'attente d'une amélioration des conditions météorologiques

Il se peut que suivant la combinaison des conditions météorologiques et du relief, ces trois tranches n'existent pas forcément. Par exemple, si le plafond en montagne se situe en dessous des crêtes, vous ne pourrez voler qu'en local rapproché. Je vous laisse imaginer les autres cas de figure.

^{*} La convection s'étend du sol jusqu'au sommet du cumulus. La tranche convective est la partie de la convection qui part du sol et s'arrête aux bases des nuages. La hauteur du nuage n'entre pas en ligne de compte pour ce calcul.

30.3.10 De local en local

Pour voler de manière sûre, il suffira de passer d'un local à un autre local dans la direction de vol désirée. Regardons sur un dessin ce que cela donne :



Un maître mot: anticipation

Conduire son vol c'est anticiper. Le vol est constitué d'un cycle permanent qui permet d'assurer une conduite correcte :

Observation - Analyse - Décision

On procède en ayant toujours en tête :

- 2 solutions aérologiques (pour remonter)
 - cumulus 1 et cumulus 2
 - cumulus et pente
 - pente et rotor
- une solution de secours de dégagement vers une zone atterrissable (en utilisant la règle des 3 tranches pour calculer son local).

30.3.10 Gestion du local: conclusions

Travailler avec les trois tranches

- plus on est bas, plus il faut assurer, donc on calcule avec une finesse plus faible
- plus on transite longtemps, plus le bilan des mouvements verticaux de la masse d'air tend vers 0

Assurer sa sécurité

- on doit **toujours** être en local d'une zone atterrissable
- on ne quitte un local que lorsqu'on est certain d'être dans le suivant
- ces règles s'appliquent également lors d'une arrivée

Remarques

- la gestion du local évolue avec l'expérience pour chaque pilote, chacun doit estimer ses capacités et agir en conséquence. Dans un cas de doute, optez toujours pour la solution la plus sûre.
- ne suivez pas les autres pilotes en vous disant : 'Puisqu'il y va, j'y vais !'. Le pilote que vous suivez a peut être plus d'expérience, une meilleure machine, ou peut-être ne calcule-t-il rien du tout, et il va vous entraîner dans une situation critique. **Décidez** toujours par **vous-même** !
- s'il arrive que vous vous mettiez dans une situation critique, demandez de l'aide assez tôt (n'attendez pas d'être à 300 m/sol dans une région imposable). Peut-être qu'un pilote expérimenté pourra vous donner des conseils pour vous en sortir. Le plus simple est de ne pas vous mettre dans cette situation.