FAIT CHAUD !!

Avec l’été qui bat maintenant son plein, le moment semble venu d’allumer un feu sous le problème environnemental le plus courant auquel la plupart d’entre nous sont confrontés : ***la chaleur.***

Comme le froid, la chaleur a ses nuances. Mes amis de Floride sont acclimatés à l’humidité collante de la côte du Golfe, ce qui ne veut pas dire ignorer tous les autres réunis autour des rives du golfe du Mexique, ou de l’Amérique, selon la manière dont la politique se joue sur les cloisons. Ou l’oppression étouffante et pleine d’insectes des Carolines. Ou le pire que j’aie jamais vu, c’est-à-dire l’atterrissage au milieu des champs de maïs de l’Iowa pendant des escapades à AirVenture. C’était pire que la Chine.



Fait vraiment chaud…

Il y a quelque chose dans la chaleur humide qui est difficile à définir. Elle est partout, pour commencer. Se mettre à l’ombre n’aide pas beaucoup, pas plus que boire de l’eau n’offre généralement un soulagement immédiat. Elle est aussi indéniablement inconfortable, avec vos vêtements qui collent et toutes ces cigales qui chantent.

Dans l’Ouest, c’est un peu différent. « C’est une chaleur sèche », chantent les habitants alors que vous considérez la brûlure au premier degré laissée par la boucle chromée de la ceinture de sécurité. Oui, elle est sèche, mais elle est aussi sacrément chaude, comme dans malsaine, ou si vous passez vraiment une mauvaise journée, mortelle.

J’ai un jour eu un jeune collègue du secteur automobile tout excité à l’idée de couvrir un reportage dans la région de Phoenix. En juillet. Mon sage conseil d’éviter ce reportage jusqu’à l’automne a eu l’effet habituel. « Je suis un gars de Floride, je suis habitué à la chaleur », a-t-il répliqué. Quelques semaines plus tard, ce collègue s’est envolé pour Los Angeles, a sauté dans une voiture avec un autre écrivain et a pris la direction de l’est vers Phoenix. Mon téléphone a sonné plusieurs heures après le début de leur trajet et à peine avais-je dit bonjour qu’un flot de jurons s’est déversé, tous impossibles à imprimer et ponctués occasionnellement par « chaud ». J’avoue avoir eu un sourire en coin et une fierté paternelle devant l’apprentissage rapide et complet qui s’affichait ; les grossièretés, aussi abondantes, étaient excusables, et non dépourvues d’humour étant donné la, euh, chaleur du moment.

Le fait est qu’il fait dangereusement chaud dans le sud-ouest en été.

Dans nos avions, la chaleur est un danger insidieux. Comme le monoxyde de carbone, elle n’entre même pas sur la pointe des pieds, elle arrive simplement et reste bien au-delà de toute grâce. L’énergie s’épuise, les capacités cognitives diminuent, et l’endurance se flétrit tout comme le taux de montée. Les verrières bombées pourraient tout aussi bien être des loupes, leur effet de serre vous faisant souhaiter d’être un cactus saguaro. Même les lucarnes des avions à aile haute réclament un pare-soleil pour protéger votre crâne chauve, et il

n’existe rien de tel qu’une bouche d’aération de cabine trop grande, ou une sortie trop grande.

Les pires sont les cockpits ouverts, car il n’y a absolument rien entre vous et le fourneau de Mère Nature. Les rayons UV rient de la crème solaire tandis que votre visage bronze comme un raton laveur là où le casque en cuir et le casque audio ne couvrent pas, et vous n’avez aucun mal à voir vos pattes d’oie dans la brûlure rouge que vous présentez au public le lendemain.

Alors, que faire ? En tant qu’amateur de cockpit ouvert, je traite la chaleur comme je traite le froid : c’est un élément de planification de vol. À son pire, je ne vole pas du tout. Oui, j’ai déjà fait une course avec une petite berline par une température ambiante de 123°F en portant une combinaison ignifugée à deux couches, mais j’étais plus jeune à l’époque. Et nous passions les heures entre les essais, les qualifications et la course dans la piscine d’un motel. J’ai aussi participé à une course de moto tout-terrain dans des températures de 118°F pendant un enduro de 50 minutes, mais j’étais beaucoup plus jeune à l’époque.

Tout aussi mauvais fut le fait de tourner à toute allure sur le très regretté circuit de Riverside par 113°F de chaleur dans une GT350 Shelby. La dissipation de chaleur du V8 de 500 chevaux a porté la température du cockpit à 140°F ou plus ; heureusement, j’étais, vous savez, plus jeune à l’époque et mon relais ne durait que 45 minutes. Mais personne n’a à voler dans de telles conditions de fournaise et je ne le ferai tout simplement plus par une chaleur de ce genre.

Mais s’il fait chaud, même sans en arriver à mes températures en cocotte minute à quatre roues, alors il est temps de faire quelque chose contre la chaleur.

Avant tout, volez aussi tôt le matin que possible. Nous savons tous que l’air est plus calme et moins venteux le matin, mais avoir la discipline de ranger la bière tôt la veille au soir et de se lever aux heures indues porte largement ses fruits lors des journées chaudes.

De même, si vous partez tard, alors partez vraiment tard pendant les longues journées de la fin du printemps et du début de l’été. Laissez la chaleur commencer à diminuer, si elle le fait là où vous volez, le soir, et prenez « le dernier bus » avant le coucher du soleil. C’est particulièrement utile si cela signifie aussi avoir le soleil dans le dos.

Ensuite, il y a l’altitude. Encore une fois, dans l’Ouest, nous sommes souvent contraints de monter à plusieurs milliers de pieds simplement pour franchir les grands tas de rochers, tandis que nos compatriotes du Midwest et de l’Est pensent que 3000′ est réservé à la NASA. La chaleur estivale s’étend souvent à plus d’un mile verticalement, donc voler en croisière de 6500′ à 7500′ ou plus peut être nécessaire pour faire une différence significative. C’est le domaine des anges pour beaucoup, mais ce n’est vraiment pas si haut dans un avion avec un minimum de performances. Encore une fois, les habitants de l’Ouest pensent en termes de 10 000 pieds à cause des collines, mais c’est quelque chose à considérer si vous envisagez une nouvelle construction. La capacité à grimper plus vite qu’un paresseux rapporte des bénéfices qui vont au-delà du simple franchissement du relief. Si cela vous permet d’atteindre des températures de 70°F alors qu’il fait 105°F au sol, alors la montée en vaut largement la peine.

Même les grimpeurs modestes peuvent atteindre des altitudes utiles tant que les températures d’huile et de culasse ne passent pas dans le rouge pendant le processus. Encore une fois, c’est une autre raison d’installer un refroidisseur d’huile suffisamment grand avec un véritable flux d’air, ou un système de barre de pulvérisation d’eau, qui fonctionne à merveille. Les températures de culasse dépendent de déflecteurs bien étanches et d’entrées et sorties correctement dimensionnées pour faire le travail. Malgré cela, il est souvent nécessaire d’abaisser le nez et d’accepter une montée en croisière à vitesse plus élevée plutôt que de demander à votre char céleste de grimper droit comme une corde dans la chaleur estivale.

Il est beaucoup trop facile de surchauffer le moteur pendant les premiers milliers de pieds de montée et il faut une éternité pour le refroidir, donc établir une montée élégante immédiatement après la piste est une bonne politique, même pour ceux qui emportent beaucoup de puissance dans des cellules légères.

Autre chose que la chaleur peut révéler : des mystères du flux d'air autour des entrées de refroidissement ou de refroidisseur d'huile. Souvent, un léger changement d'assiette peut transformer le flux d'air en un chaos tourbillonnant autour du capot moteur, avec une perte de refroidissement associée. Abaisser le nez, ou installer une petite lèvre sur les prises d'air, peut souvent réduire ce phénomène à des niveaux plus utiles. Expérimenter avec les angles de montée et les réglages de puissance lors de journées normales peut suggérer ce qui pourrait être prudent lors des journées plus chaudes.

Et puis, il y a vous. Oui, buvez beaucoup d'eau, et ne vous inquiétez pas autant pour votre vessie. Par temps chaud, vous avez vraiment besoin d'une quantité étonnante de liquide et vous en perdez simplement en respirant et en transpirant. Et évitez l'alcool, qui n'aide pas votre tolérance à la chaleur.

Si vous avez moins de 50 ans, la chaleur est probablement juste une gêne, mais à mesure que vous accumulez les tours du soleil, le vieux corps réduit sa tolérance. Vétéran des climats chauds, il m'a fallu attendre le milieu de ma soixantaine avant de frôler légèrement l'épuisement dû à la chaleur en pelletant du gravier par une chaude journée. Il y a eu la fatigue habituelle, puis des étourdissements, puis la prise de conscience que même si j'avais arrêté de pelleter et m'étais assis sur le bord de la benne du pick-up, je ne me refroidissais pas. Comprenant que j'avais besoin d'un effort supplémentaire pour abaisser ma température, j'ai forcé la courte marche jusqu'au sol en béton frais et ombragé du garage et je me suis allongé sur le dos pour mieux me connecter au dissipateur thermique qu'était le béton. Un peu d'eau et 20 minutes sur la dalle m'ont remis d'aplomb.

Ce fut une bonne expérience, car maintenant je peux mieux identifier la diminution de ma tolérance à la chaleur. Combiner cela avec un avion disposant d'un refroidissement suffisant en réserve pour fonctionner toute l'année permet de mieux voler.