

ET MAINTENANT, ON PASSE À

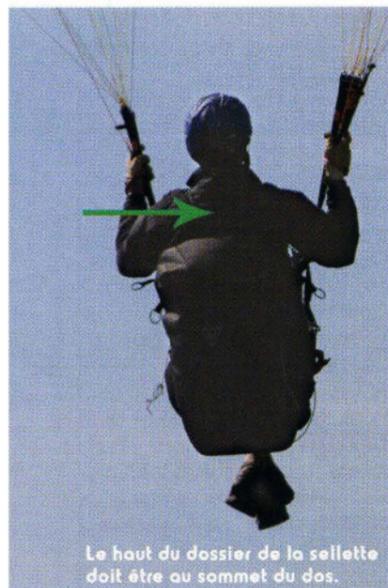
PAS ENCORE ! IL Y A TELLEMENT DE CHOSES À VOIR, COMPRENDRE, TRAVAILLER, AVANT. POUR COMMENCER : VOLER, GONFLER ET NE PAS SE PRESSER...

L'ACRO ?

AVANT d'aborder des aspects plus techniques de la voltige [dans un numéro ultérieur], essayons de répondre à quelques questions que des pilotes nous posent, que ce soit pour la voltige ou pour le cross. Commençons par le matériel : sellette et voile notamment.

SELLETTE : LA TAILLE ?

Adaptée à votre gabarit ! Assis, le haut du dossier de la sellette doit se trouver au niveau du haut de votre dos. Il faut aussi que vous



Le haut du dossier de la sellette doit être au sommet du dos.

soyez bien tenu au niveau du bassin : le plateau ne doit donc pas être trop large car sinon, lorsque vous voudrez vous pencher, votre bassin tournera et votre placement sellette ne sera pas efficace.

POSITION COUCHÉE (OU SEMI COUCHÉE)

Avantages : mieux profilé, vous allez gagner quelques dixièmes

de km/h et c'est une position assez confortable. Mais les inconvénients sont plus nombreux et plus importants que les avantages. En effet, couché vous exercez plus de couple et en cas de fermeture violente, vous risquez le twist, car votre corps reste sur place au lieu d'accompagner le mouvement. En stage, lors des exercices de fermeture, on observe que les pilotes "couchés" ont beaucoup plus de mal à tenir le cap et arrêter une rotation. Couché, on est beaucoup moins fort qu'assis et le contre est moins efficace. Imaginez donc, si vous fermez près du relief...

POSITION ASSISE

Avantages : vous êtes beaucoup plus fort et plus réactif pour contrer une fermeture. Vous avez moins de risque de twist. Tous les pilotes de voltige volent assis, le plus droit possible. Dans les manœuvres de voltige, c'est



La position idéale : assise.



Wingover réalisé avec une voile Niviuk Hook (sortie d'école).

important d'accompagner le mouvement... mais en vol thermique aussi ! Donc n'hésitez pas à prendre une sellette "assis" et à resserrer un peu les sangles de réglage latéral du dossier. Inconvénients d'une sellette assise ? Nous n'en voyons pas.

LE CALE-PIED

Le problème est le même que lorsque vous volez en position couchée : plus de couple, donc plus de risque de twist et moins d'efficacité au niveau du contre. En revanche, la différence (et l'avantage) par rapport à une sellette "couchée", c'est qu'on peut choisir à quel moment on se sert du cale-pied. Par exemple si les conditions sont assez tranquilles ou lors d'une transition, on peut se reposer sur le cale-pied. À l'inverse, si les conditions sont un peu

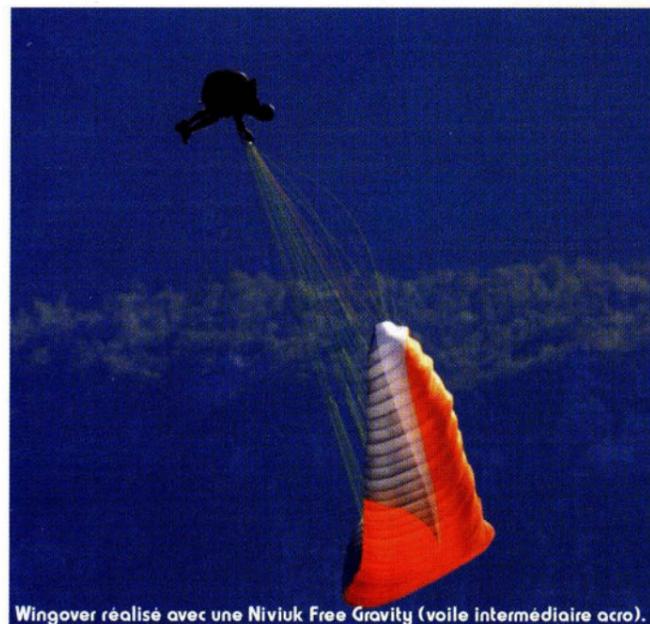
fortes, qu'on est près du relief et qu'on a des risques de fermetures, là on rentre les pieds et on reprend une position droite ! Par ailleurs, si l'on utilise un cale-pied, il faut être sûr de pousser du bon côté (certains pilotes se trompent), c'est à dire du côté du contre ou du virage.

MOUSSE BAG OU AIR BAG ?

Les deux sont efficaces. Et leurs avantages et inconvénients sont équilibrés. L'air bag est plus léger et prend moins de place, il est donc plus confortable à transporter, surtout si on a un peu de marche pour aller au décollage. Par contre, comme il est étudié pour être léger, les renforts seront moins importants qu'avec un mousse bag. Pour les pilotes de voltige, l'air bag n'est donc pas forcément l'idéal. En revanche,

pour du vol traditionnel, même en cross et thermique, pas de problème : les sellettes sont testées en charge et il n'y a pas de doute à avoir : l'air bag est très solide. D'autre part, lors d'un atterrissage un peu loupé, sur les fesses par exemple, l'air bag sera sûrement plus efficace que la mousse. Par contre, juste en sortie de décollage, si on gonfle face à la voile, qu'on se fait traîner ou soulever et qu'on prend un choc, la mousse sera plus efficace car l'air bag ne sera peut-être pas encore gonflé entière-

ment. Plus la ventrale est serrée, plus la voile est amortie et plus il faudra utiliser de commande pour tourner (au risque de dégrader le taux de chute). Si vous avez l'habitude de voler ventrale serrée (38 cm), ne l'ouvrez pas d'un coup complètement car il faut prendre le temps de s'habituer à un nouveau réglage, surtout plus ouvert. Allez-y progressivement. **Plateau** : réglez-le en relevant le bord avant, de manière à avoir le bassin bien calé au fond de la sellette. Et ayez un plateau à la largeur de votre bassin, pas plus.



Wingover réalisé avec une Niviuk Free Gravity (voile intermédiaire acro).

Bref, parfois l'air bag est plus efficace, parfois c'est la mousse. Il faut juste avoir connaissance de leurs avantages et inconvénients respectifs et faire son choix en connaissance de cause.

QUELS RÉGLAGES DE SELLETTE ADOPTER ?

Cuissardes : l'idéal est de pouvoir passer 3-4 doigts entre la cuisse et la sangle. Ce réglage peut aider au passage en position assise en sortie de déco. Mais peu importe si vous avez ou non ce réglage, l'important est d'être à l'aise.

Epaules : les sangles doivent être un peu serrées (sinon elles tomberont le long des bras) mais pas trop car il faut rester mobile.

Ventrale : en stage nous avons tendance à desserrer les ventrales, vers 42 cm, afin de favo-

LE SECOURS

Pour commencer, n'oubliez pas de faire une extraction sur un portique afin de vérifier son bon fonctionnement. Concernant la taille, mieux vaut prendre un secours où l'on se situe dans le milieu bas de fourchette pour avoir un taux de chute plus faible, donc un atterrissage... plus confortable ! Hémisphérique ou dirigeable (type Rogalo) ? Le Rogalo est un parachute dirigeable et son taux de chute est très faible. Vous avez donc plus de chance de mieux poser sous ce genre de secours. L'inconvénient est qu'il nécessite de larguer la voile principale ! Or il est interdit de larguer quoi que ce soit depuis un engin volant : imaginez si votre voile atterrit sur une voiture et provoque un accident !

LE PARAPENTE : QUELLE SURFACE ?

Que ce soit lorsqu'on est débutant ou plus tard dans la progression, mieux vaut être en haut de fourchette. Vous aurez plus de vitesse, donc une plage de vol plus importante, donc plus de sécurité. De plus vous aurez une meilleure pénétration dans le thermique. Parfois on entend dire qu'en haut de fourchette la voile ferme plus facilement. C'est vrai qu'elle va communiquer plus d'infos, mais il suffit de les interpréter et de les gérer. En haut de fourchette, si la voile ferme, elle se ré-ouvrira plus vite car on a plus de vitesse. Alors qu'en bas de fourchette, la réouverture sera plus lente. En thermique, une voile plus petite ne sera pas pénalisée au niveau du taux de chute : il suffit d'enrouler au bon moment. Regardez les pilotes de voltige : ils volent avec 16 ou 18 m² ! Et ils montent quand même. Pour ceux qui ont l'ambition d'aller vers la voltige, une voile plus petite aura plus d'énergie et dans cette discipline c'est très précieux.

LE NIVEAU D'HOMOLOGATION

Bien sûr, si vous venez de faire votre stage initiation, mieux vaut prendre une voile niveau "école". C'est plus tard qu'on ne sait pas trop vers quoi se tourner. Un conseil : que ce soit dans l'idée de faire du cross ou de la voltige, il ne faut pas se presser. Montez progressivement dans les gammes de voiles. Prenez le temps d'explorer les capacités de votre voile (et du même coup, vos propres capacités) avant de passer à une autre voile. Disons qu'après 200 ou 300 heures avec une voile école (ou 2 années de vols), vous pourrez passer à la catégorie au-dessus... etc. Mais c'est loin d'être absolu car nous sommes tous différents, avec un niveau, une motivation et une progression variables. Dans tous les cas, ce n'est pas la voile qui fait le pilote. Ça ne sert strictement à rien de prendre une voile trop perf pour son niveau. Ce n'est pas parce qu'on veut faire du cross qu'il faut prendre une voile compétition ou prendre une voile de voltige si on veut faire de l'acro. On risque de se faire peur ou mal car tout ira

trop vite. Et on progressera moins vite voire même plus du tout. On peut très bien faire 100 km ou passer quasi toutes les manœuvres de voltige avec une voile sortie d'école.

N'hésitez pas à essayer plusieurs voiles dans la même gamme. Elles auront des comportements différents, et une voile peut nous convenir mieux qu'une autre.

Si vous hésitez, venez les essayer en stage de pilotage. Cela vous permettra de savoir si vous avez le niveau adapté à la voile. Parfois les stagiaires ont des surprises. Ils s'aperçoivent qu'ils ont du mal à tenir leur cap, voile fermée : c'est que la voile est trop exigeante pour leur niveau. Ils repartent et changent de voile par la suite. Le niveau d'homologation peut être trompeur. Certaines voiles "sortie école" peuvent être plus exigeantes en cas de fermeture qu'une voile type "pilote confirmé".

Pour ceux qui ont l'ambition d'aller vers la voltige, le poids est important. Tous les pilotes d'acro volent au-dessus de la fourchette. Afin de rester progressif si vous voulez changer de voile, restez dans la même catégorie, mais en prenant une taille en-dessous. Vous trouverez plus d'énergie sans être dépassé. Car si vous montez en gamme et qu'en même temps vous réduisez la surface de la voile, cela risque d'aller un peu trop vite et d'être trop puissant. C'est une trop grande marche à passer d'un coup. Exemple : je vole avec une voile de X en 26 m². Je suis au point sur beaucoup de manœuvres. Il faut que je prenne cette même voile X, mais en 24 m². Si je passe directement sous une voile d'acro de 22 m², je peux tout de suite prendre ma carte d'adhésion au Kratair club...

LES VOILES D'OCCASION

Souvent les voiles peu chères sont soit en fin de vie, soit d'un niveau d'homologation assez élevé, type compétition, car elles se vendent très mal. Si vous avez un doute demandez conseil à un moniteur. On trouve facilement des voiles de compétition à 500 €,

en excellent état ! Mais bon, si vous n'avez pas le niveau, ça risque d'être très chaud !

PRISE DES COMMANDES

Plusieurs méthodes. En initiation, vous prenez les commandes en "chasse d'eau". C'est normal, car vous avez déjà assez de choses à gérer. Par la suite, vous pouvez les prendre "en dragonne" afin de tenir directement la drisse de frein. Vous pouvez également tenir directement la drisse sans passer la main dans les poignées. A vous de trouver la méthode qui vous va le mieux dans le but d'être le plus précis possible dans votre pilotage. On nous demande souvent si l'on peut faire secours avec la main en dragonne dans la commande. Deux solutions : soit la commande est molle et je peux tirer



Prise de commandes en "chasse d'eau" : manque de précision.



Prise de commandes en dragonne : plus de précision.



Ici la longueur des commandes est trop importante. Il y a un risque de déséquilibre et un manque de précision.

mon parachute avec la commande dans la main, soit la commande est dure et il m'est alors facile d'extraire ma main. Avec un gant un peu gros (l'hiver par exemple), dans le pire des cas le gant restera dans la poignée, mais cela n'empêche pas de tirer le secours.

RÉGLAGE DES COMMANDES

L'idéal est de commencer à freiner 3 ou 4 cm sous la poulie. Pourquoi ? Pour être plus précis dans le pilotage et à la traction. Avec plus de garde on sera moins précis et on aura tendance à s'appuyer sur les commandes. A contrario, il faut impérativement, lorsque vous êtes mains soit totalement libéré. Le vent relatif doit créer un petit lobe dans les drisses de freins. Si la voile est freinée, par exemple pendant un décrochage, elle ne voudra jamais revoler. De plus, sur quasi toutes les voiles modernes, il existe ce qu'on appelle le système "réflexe" : le profil est tel que le bord de fuite remonte un peu lors d'une abattée, ce qui limite déjà naturellement cette abattée. Si, bras hauts, le bord de fuite est encore en tension, ce système ne marche plus et la voile plongera

beaucoup plus loin que la normale. Une temporisation franche sera alors toujours efficace (voir *P. Mag n° 106*).

VOLER FREINÉ OU BRAS HAUTS ?

Beaucoup de pilotes volent toujours avec du frein, pourquoi ? Pour éviter que la voile ferme ? C'est une fausse sensation de sécurité. En effet, si la voile doit fermer, elle fermera, freinée ou non. Une fois la voile fermée, si on a besoin de contrer la fermeture, on aura déjà utilisé de la commande et le placement sellette sera plus difficile à fournir car la commande du côté ouvert va créer de la portance et nous jeter du côté fermé. De plus, en volant toujours avec du frein, on aura tendance à s'appuyer dessus. Moins de placement sellette... appui sur les commandes... tous les ingrédients pour se rapprocher du sur-pilotage !

Il est donc préférable de piloter sa voile que de rester statique et tout le temps freiné.

Volez avec juste le contact (le poids des mains sur les commandes) pour sentir la masse d'air et les mouvements de la voile... et pilotez ! Temporisez au bon moment ! Ça marche ! On

vous le promet, on le pratique en permanence ! Mais il faut s'entraîner, faire du tangage et plein d'autres exercices afin d'être plus à l'aise.

Cependant, dans des conditions thermodynamiques (type bord de mer) on aura des meilleures performances avec du frein. En effet, on est dans une masse d'air montante régulière et notre taux de chute sera meilleur freiné.

CONSEILS À CEUX QUI COMMENCENT LA VOLTIGE...

Débutant, confirmé ou champion du monde, il faut être convaincu d'une chose et ne jamais l'oublier : quand on fait des manœuvres bas, c'est sûr qu'il va y avoir un problème et même quand on connaît très bien la manœuvre ! En effet, lorsqu'on voit qu'on est bas, on se met la pression en se disant "là, il ne faut pas que ça merde". Vu la pression, on va se presser et inévitablement c'est à ce moment que ça va mal se passer. Alors parfois on s'en sort juste avec une frayeur, mais parfois ça va jusqu'au sol. Donc prenez de la marge. Ne cherchez pas à épater les copains ! Faites vous plaisir, pour vous !

Et les posés 360°, on est bien obligé d'être bas ? ! Et oui, mais tous les pilotes de voltige, et oui, même les meilleurs mondiaux, se sont écrasés un jour ou l'autre en posé 360°. Un des derniers en date est passé à deux doigts (ou plutôt deux vertèbres) de la paralysie. Donc très grande méfiance, ou plutôt, manœuvre à méditer.

EN CONCLUSION

Si vous avez des questions, écrivez nous à Parapente Mag. N'hésitez pas à faire appel à des professionnels pour leur demander conseil. Et surtout, prenez le temps de progresser, travaillez des exercices, en l'air et au sol, faites-vous plaisir ! ■



Maxence & Christophe Waller
Les Pistons - La Côte
74210 Montmin

Tel: +33 (0)4 50 64 08 78

info@k2parapente.com
www.k2parapente.com

Ecole de pilotage parapente