



arrondir), on peut très bien poser vent de travers en se préparant à courir, ce qui est d'autant plus facile si la voile est en vol droit.

- **Les constantes** : vigilance, réactivité, précision/dosage. Affiner ses sensations à la sellette et aux commandes, mais aussi celle du vent relatif sur le visage. Travailler l'indépendance des gestes (commandes et sellette). Pour cela, on peut s'entraîner à jongler, jouer du piano ou de la batterie, tapoter sur sa tête avec une main tout en dessinant un cercle sur son ventre avec l'autre main, puis inverser. Piloter les abattées par des corrections franches, suivies d'un relevé rapide des commandes. Il est important de bien connaître sa voile : son comportement en tangage/roulis, l'amplitude aux freins et la sensation d'un départ en négatif, la limite à ne pas franchir (qui dépend de l'angle d'incidence et de la vitesse/air de l'aile, et non du vent ressenti sur le visage!). Un de nos grands ennemis est le surpilotage. Tout cela s'acquiert puis se travaille dans la durée. En jouant souvent et longuement avec sa voile au sol. En stage de pilotage, puis régulièrement en l'air en refaisant de simples exercices de tangage.

#### CONCLUSION

Voler sous le vent n'est vraiment pas recommandé! Certains compétiteurs y vont temporairement pour chercher le thermique dont ils ont besoin, mais en connaissance de cause et avec une vigilance particulière. Il arrive aussi qu'on se retrouve sous le vent suite à une mauvaise décision ou une erreur. Dans certaines conditions, l'aérogologie peut y rester relativement fréquentable, au moins le temps de s'en extirper pour rejoindre une zone plus tranquille. Par contre, je déconseille grandement de décoller dans un rouleau : le vent peut venir de face sur la zone d'envol, mais les effets du "sous le vent" risquent fort de se faire sentir dès les premières secondes de vol. Encore une fois, anticipation et analyse des conditions font partie intégrante des prises de décisions, avant et pendant le vol. ■

# CONSEILS D'ÉTÉ...

## AVANT DE RETROUVER DES CONDITIONS ESTIVALES PARFOIS TURBULENTES, VOICI QUELQUES BONS CONSEILS DE MARC BOYER (PILOTE TEST AU LABO FFVL, ÉCOLE SOARING À LUCHON).



La majorité des pilotes volent peu, entre 20 et 50 heures par an. Beaucoup arrivent en été en ayant encore très peu volé. Alors avant de revoler, vérifiez d'abord sous portique vos réglages de sellette. Je vous conseille une position du buste peu inclinée en arrière (avec une position plus en arrière, problèmes de stabilité). Bien entendu, faites des séances de gonflages pour retrouver une gestuelle précise, mais ne vous contentez pas de gonfler la voile et de la tenir en statique en la regardant constamment. Imposez vous toutes sortes d'exercices qui vous obligeront à vous replacer sans cesse, et à fournir un pilotage actif. N'oubliez pas qu'un tiers des pépins surviennent en phase de décollage...

Enfin, vérifiez le réglage de vos commandes (l'idéal : 5 cm de garde. Au-delà de 10, on perd de la précision).

#### REPRISE, EN AIR CALME

Limitez vous à des créneaux horaires de fin de matinée et fin d'après midi. En air calme, effectuez quelques exercices de pilotage simples, tels que le "dauphin" (travail sur le tangage), virage dynamique, wing over sur de petites amplitudes...

#### VOLS EN TURBULENCE

Pour voler en conditions plus fortes, il faut d'abord que les automatismes de pilotage reviennent : ils s'estompent lorsqu'on ne vole pas très régulièrement et il faut les remettre en place, en volant.

Vous devez maîtriser deux actions de pilotage fondamentales :

- **La temporisation**, pour contrôler les réactions dynamiques sur l'axe de tangage.
- **Le contre sellette**, pour contrôler les déséquilibres.

#### Dans la turbulence vous devez :

- **être à l'écoute de votre aile**, et avoir un pilotage actif.
- **être gainé** au niveau de différents muscles (abdos, fessiers, dorsaux et cuisses) pour être prêt à contrer efficacement en cas de déséquilibre.
- **voler "au neutre"** (juste le poids des mains sur les commandes). Cette position permet d'être en contact avec l'aile et d'anticiper ses mouvements. C'est un lien tactile nécessaire pour ressentir, interpréter et contrôler son incidence. Un allègement des commandes,

par exemple, indiquera que l'incidence diminue : il faut la rétablir en abaissant les commandes (*tempo*), jusqu'à retrouver le léger effort sur les commandes.

#### IMPORTANT !

Il faut toujours être bien équilibré dans la sellette, pour pouvoir dissocier l'action du corps (dans la sellette) et les actions des mains sur les commandes. Cette dissociation, indispensable pour bien piloter, repose sur les sensations kinesthésiques... qui disparaissent lorsqu'on est en déséquilibre dans la sellette (cette perte du kinesthésique explique les erreurs de surpilotage).

**N'oubliez pas** : piloter un parapente c'est ressentir, comprendre, agir. Dans la turbulence, ouvrez vos capteurs ! N'oubliez pas non plus que si le plaisir en vol est absent, c'est qu'il y a un problème. S'il s'amenuise au cours d'un vol, c'est qu'il est sans doute temps d'aller poser pour rejoindre les copains autour d'un bon apéro tapas ! Bons vols à tous. ■

## TEMPO ET CONTRE

Si vous ne maîtrisez pas bien le tempo et le contre, n'hésitez pas à faire une ou deux journées en école. Un moniteur sera capable de vous évaluer, de vous dire ce que vous devez travailler et améliorer. Ensuite ce sera à vous, au cours de chaque vol, de travailler vos points faibles. Il n'y a pas de honte à repasser entre les mains d'un moniteur. A tous niveaux, les pilotes font des stages. Même les meilleurs pilotes de compétition viennent travailler leur technique sur l'eau.