

LA PRISE DE COMMANDES

UNE BONNE PRISE DE COMMANDES FAIT PARTIE DES FONDAMENTAUX DU PILOTAGE. ELLE PERMET : UN PILOTAGE DISSOCIÉ ENTRE LE CORPS ET LES BRAS, UN MEILLEUR RESSENTI DES VARIATIONS DE POIDS DANS LES COMMANDES, UNE MEILLEURE PRÉCISION DU PILOTAGE...

AVANT tout, vérifiez le réglage des commandes : la garde doit être comprise entre 5 et 10 cm. Cela correspond à la marge dont

le profil a besoin pour pouvoir voler sans déformation du bord de fuite commandes lâchées. Cela se contrôle simplement : en volant bras hauts, le bord de

fuite doit rester libre, sans le moindre début de déformation. Ensuite on avale la garde et on estime du regard que la longueur de commande entre la poulie et le haut de la poignée est suffisante. On vérifie ensuite la même chose en accélérant à fond : le bord de fuite ne doit pas être déformé et on contrôle la longueur de la garde.

Avec une garde supérieure à 10 cm, les gestes sont décalés vers le bas au détriment de leur précision. Nos élévateurs sont conçus pour que nous puissions utiliser les commandes au niveau des yeux. Pour être précis, il faut en effet travailler à hauteur des yeux. Essayez d'écrire sur un tableau, à hauteur des hanches ou bras tendus vers le haut !

Dissociation et coordination

Une bonne prise de commandes permet de bien dissocier le pilotage entre équilibre dans la sellette et utilisation précise des commandes, et aussi d'avoir des gestes précis dans toutes les situations.

Le pire, ce sont les pilotes crispés qui poussent leurs commandes vers l'avant ou sur les côtés. Un pilote utilisant ses commandes par appuis aura du mal à dissocier son pilotage en conditions turbulentes et lors d'un incident de vol. Confronté à un déséquilibre brutal (par exemple, surpris par la turbulence ou par une fermeture asymétrique), il prendra appui sur ses commandes pour se rééquilibrer : c'est le sur-pilotage. Sur une perte d'équilibre importante, resurgit souvent un réflexe de terrien consistant à tendre la main du côté où l'on se sent chu-

ter et à se raccrocher sur la commande opposée dont la fermeture attire et induit en erreur. En déséquilibre (suite à une fermeture d'un côté), nous devons acquérir des automatismes spécifiques : contre à la sellette pour enrayer le déséquilibre et préserver son cap, et maintien des commandes au neutre (*) pour préserver sa vitesse et optimiser le regonflement.

(*) Commandes au neutre. C'est le régime de vol à adopter en conditions turbulentes. Il se situe entre la position bras hauts et le taux de chute mini. Cette position met le pilote en relation avec son aile par ce lien tactile indispensable pour un pilotage actif.

On a beaucoup parlé des "400 g", mais cette valeur n'est qu'une indication variable selon les voiles, les charges alaires, l'expérience du pilote et l'aérodynamie rencontrée. Ce qui il y a de sûr, c'est que dans la turbulence et près du sol, la position "commandes au neutre" est fortement recommandable.

Conseil

Prenez l'habitude en conditions turbulentes de positionner vos avant-bras le long des élévateurs. Ainsi, sur un déséquilibre important dans la sellette (effondrement) vous pourrez vous redresser plus facilement tout en contrant à la sellette, grâce à cet appui de l'avant bras et du coude sur l'élévateur de la demi aile ouverte, sans risque de ralentir la voile ou de sur-piloter.

A savoir

La perte de contrôle de l'aile suite à une fermeture importante démarre toujours par un

effet de surprise qui s'enchaîne avec une perte d'équilibre. Cela entraîne une diminution des sensations kinesthésiques (celles qui nous permettent de positionner nos membres avec précision sans l'aide du regard) : déséquilibré le pilote ne peut plus agir sur ses commandes avec précision.

Un bon équilibre sellette et une bonne prise des commandes permettent au pilote de dissocier pilotage à la commande et pilotage à la sellette et de mieux doser ses gestes à la commande.

Ressenti

En conditions turbulentes, nous devons fournir un pilotage actif. Côté commandes, nous devons ressentir les variations de poids, qui traduisent les variations d'incidence que notre aile subit en traversant des turbulences. Un allègement d'une commande indique une diminution de l'incidence qui pourra se traduire par un mouvement de tangage. Cet allègement nous prévient et nous permet d'anticiper en faisant une "tempo".

Tempo : action rapide et ponctuelle sur les commandes, permettant de bloquer une réaction dynamique en tangage. Le geste de la tempo sera plus ou moins profond selon l'intensité de l'abattée à freiner, et devra toujours être suivi d'un relevé de commande franc. Une prise de commande fine permet de bien capter les mouvements de la voile. A l'inverse, une prise de commande "en chasse d'eau" ou "en direct" n'offre pas la même sensibilité car l'avant bras et la main sont crispés, et cette crispation gomme une partie des sensations. De plus, ils ne travaillent pas dans le prolongement de la drisse de frein dont les frottements sur la poulie absorbent aussi une partie des infos liées aux variations de poids ressenties. Nos mains, qui agissent comme des capteurs,

ont pour mission de bien recevoir ces infos très importantes pour développer un pilotage actif. C'est pour cette raison que nous n'aimons pas voler avec des gants épais qui absorbent une partie de ces infos.

Précision et fluidité

En conditions turbulentes, pilotez en imaginant que vos doigts sont directement reliés à votre bord de fuite. Comme si les drisses de freins n'existaient plus : vous faites corps avec votre aile. Une prise de commande fine permet de décaler ses gestes de pilotage vers le haut, c'est à dire dans la zone de précision (niveau des yeux). Pour améliorer encore cette liaison, faites un tour de drisse autour de 2 ou 3 doigts. Avec la drisse de frein ainsi passée autour des doigts, on augmente sa sensibilité. En virage pour monter dans un thermique,

posez la main sur l'élévateur extérieur pour être encore plus précis dans la conduite du virage.

Évitez en sortie de déco, en conditions thermiques ou turbulentes, de rester bras hauts et les commandes en chasse d'eau lors de l'installation dans la sellette. C'est dans les phases près du sol que nous devons être le plus vigilant car c'est alors que nous sommes vulnérables. Il faut donc s'entraîner à s'installer dans la sellette et prendre ses commandes rapidement.

Conclusion

A chacun de mettre en place une gestuelle qui donnera de la finesse à sa prise de commande et à son pilotage. Cela deviendra vite un automatisme, c'est indispensable et ça fait partie des pré-requis pour piloter en turbulence. Cela contribue activement à un meilleur pilotage en nous apportant du ressenti, de la précision et cette dissociation vitale, notamment en cas de gros incident de vol. ■

