

# PREMIÈRES REPOSES AU DÉCO

REPOSER POUR LA PREMIÈRE FOIS AU DÉCOLLAGE EST TOUJOURS UN PAS IMPORTANT DANS LA PROGRESSION : SYMBOLIQUEMENT, PSYCHOLOGIQUEMENT ET TECHNIQUEMENT.

## 5 règles d'or

- Toujours face au vent !
- Le regard fixé sur l'endroit visé (point d'aboutissement).
- Des gestes doux, fluides et précis.
- Calme intérieur (respirer).
- Ne pas insister si voyants pas au vert.



Illustration Patrick Rogier

**S**YMBOLIQUEMENT parce que c'est une sorte de transgression un peu magique (normalement, le décollage est l'endroit d'où l'on part et non celui où l'on se pose). Psychologiquement, parce qu'on a vaincu l'appréhension de se rater. Techniquement, parce que cela valide nos acquis techniques.

voile est en train de décoller, ou si c'est trop turbulent, ou s'il y a des obstacles imprévus, ou si le vent est trop travers, ou encore si l'endroit est sous le vent, etc... Dans ces cas là, il faudra repartir pour un tour de manège avant d'éventuellement renouveler la tentative, en espérant que la situation soit meilleure.

*“Une bonne préparation consiste à répéter la séquence mentalement : c'est ce qu'on appelle la visualisation”.*

Voici quelques conseils destinés aux pilotes qui vont faire leurs premières tentatives...

### Trois pré-requis

- 1. Maîtrise des basses vitesses** (pumping, oreilles, basses vitesses : ça se travaille en stage).
- 2. Analyse du vent au sol** (observer et bien comprendre la circulation de l'air près du relief et sur la zone du déco).
- 3. Savoir poser précis** en s'entraînant au préalable (par exemple en s'imposant une cible à chaque atterrissage).

### Trois conseils

- 1. Choisir un site facile.** Spacieux, large, profond, et sans obstacles. Choisir surtout des conditions aérologiques faciles : vent 15 à 20 km/h, régulier et laminaire. Idéalement un site de bord de mer.
- 2. Se représenter le décollage comme un atterrissage !** Lorsqu'on est en approche d'un terrain d'atterrissage, en principe on n'a pas d'appréhension... pourquoi en aurions-nous en approchant d'un décollage, sous prétexte qu'il s'appelle "décollage" et non "atterrissage" ? Au diable les étiquettes ! C'est juste un espace où l'on va faire une approche et se poser. Il s'agit donc d'appliquer la même logique que pour tout autre atterrissage, même si l'espace sur un décollage est généralement plus restreint que sur un terrain d'atterrissage.
- 3. Renoncer si tous les feux ne sont pas au vert.** Par exemple si l'on est un peu trop haut, ou s'il y a trop de monde en l'air aux abords du décollage, ou si une

### Approche : deux cas possibles

**1. Il n'y a pas d'ascendances...** vous venez donc de plus haut et vous n'avez donc droit qu'à un seul essai. En terme d'aérogologie ça peut être plus facile : pas d'ascendances et masse d'air laminaire, mais selon l'étendue de la zone de posé ça peut être délicat. Il faut plus de concentration et de précision en approche. Si on se loupe, on finit en bas.

### 2. Il y a des ascendances...

vous pouvez donc faire plusieurs tentatives. Commencez par bien observer la trajectoire d'approche des habitués du site qui se reposent. Observez jusqu'où ils vont en arrière du décollage, à quelle hauteur ils se présentent. Regardez-les faire, plusieurs fois. En suivant les mêmes trajectoires qu'eux (dans les mêmes conditions de vent, bien sûr) il n'y a aucune raison de ne pas y parvenir. Commencez par faire des passages au-dessus du décollage en réduisant progressivement votre hauteur à chaque passage. Ces passages d'observation sont aussi l'occasion d'évaluer la situation (aérogologie près du sol, présence d'obstacles...). On discernera aussi une éventuelle composante travers droite ou gauche de la brise, afin d'ajuster le sens de la dernière branche d'approche avant le posé. Si l'appui est dynamique et laminaire, on pourra multiplier les approches jusqu'à y arriver... ou pas !

Reposer sur un décollage avec un bon rendement dynamique est difficile. Souvent, on perd

### Critères favorables à la repose :

- + Air laminaire.
- + Espace grand, avec replat, et avec du recul sans être sous le vent.
- + Un atterro plus bas comme joker.

### Défavorables :

- Falaise.
- Trop thermique.
- Sans dégagement latéral.
- Avec des obstacles.
- Du monde sur le déco.

plus facilement de l'altitude un peu en arrière du décollage, car les filets d'air s'horizontalisent... mais il faut être sûr qu'on ne fait pas une approche sous le vent ! La solution pour sortir du dynamique et descendre se trouve aussi parfois sur le côté du décollage. Dans tous les cas, dans les derniers mètres avant le posé, on évitera les virages inclinés et on effectuera que des mini corrections de trajectoire.

### Le posé

Si le vent est laminaire et ne dépasse pas 15 km/h, tout est plus facile. Mais s'il y a plus de 20 km/h de vent (et probablement alors des turbulences) il va falloir gérer : douceur ! fluidité ! précision !

Une fois au sol, il s'agit de ne pas se faire tirer par la voile. Il faut donc savoir se retourner et affaler la voile. Il faut s'y entraîner ! Une chose à savoir : lors du retournement, il est indispensable de positionner ses mains et ses commandes au niveau des poulies de freins. En effet il est assez fréquent de voir les pilotes écarter leurs mains lors du retournement. En écartant leurs mains, ils freinent franchement leur voile... qui va alors les déséquilibrer. Une bonne préparation consiste à répéter la séquence mentalement : c'est ce qu'on appelle la "visualisation", une technique à laquelle font désormais appel beaucoup d'athlètes de nombreux sports.

### Les pièges

- Les autres voiles en approche: il faut ni être gêné, ni les gêner.
- L'activité sur le décollage :

normalement, on vous a vu... mais le mieux est parfois de prévenir que vous allez vous poser. Observer les pilotes qui vont décoller et leur laisser le champ libre.

- Changement de vent en force et en orientation : on peut ainsi se retrouver sous le vent ou dans des turbulences. Avant de tenter la repose, il faut donc bien observer la (ou les) manche à air.

- Vol aux oreilles et pumping : ces techniques, bien qu'assez simples, doivent être bien maîtrisées car on est près du sol et on n'a donc pas droit à l'erreur.

- L'euphorie qui dégrade nos analyses : un passage en force ou une approche avec une composante arrière, au risque de paniquer car tout ira alors trop vite.

- Insister alors que tous les voyants ne sont pas au vert (vitesse/sol, taux de chute raisonnable, bonne stabilité pendulaire, et bien sûr, toujours garder la possibilité de dégager et de repartir pour un tour).

- Si le décollage est thermique, cela devient nettement plus difficile et il faut avoir déjà une très bonne expérience de la repose en ascendance dynamique avant de s'y aventurer. Souvent il n'est possible de poser qu'entre les cycles.

### CONCLUSION

Reposer au décollage n'est jamais anodin. Nombre d'incidents ont lieu dans ces phases de vol près du sol. Il faut savoir identifier clairement si ça peut le faire ou pas. Et d'abord, bien observer les pilotes habitués, et choisir le bon moment. ■