



A BÂTON ROMPU

LA ROUTE DU VOL, "FLYING LIGHT PYRÉNÉEN" A ÉTÉ, COMME CHAQUE ANNÉE DEPUIS 15 ANS, UN MOMENT TRÈS SYMPA À VIVRE. RANDOS-VOLS COLLECTIFS, COMPÉTITION MARCHE ET VOL, ESSAIS DE MATÉRIEL LIGHT... ET UNE DISCUSSION À BÂTONS ROMPUS AVEC MARC BOYER !

PILOTE test d'homologation depuis 25 ans, créateur de l'école et de la boutique Soaring à Luchon et de la Route du vol, passionné de montagne, de météo, de pilotage, de pédagogie, de matériel sportif, curieux de tout (sa bibliothèque est remplie de livres d'Histoire), amoureux des Pyrénées... Marc fait partie de ces personnes qui vous catalysent, vous poussent à vous améliorer. Il reste aussi enthousiaste qu'à ses débuts, plein de projets, d'idées. C'est le genre d'homme qu'on gagne à écouter...

Certains craignent encore une fragilité du matériel light. Toi qui pratique le light depuis longtemps, que leur dis-tu ?

Il y a des principes de physique que l'on ne peut pas remettre en question. Une aile légère emmagasine moins d'énergie cinétique qu'une même voile construite avec des matériaux

plus lourds. Cela a un effet direct sur la vitesse et l'amplitude des mouvements de l'aile : une aile légère est plus sécuritaire puisqu'en allégeant les tissus et on amortit ses mouvements et ses réactions aérodynamiques. Quant à la durée de vie de l'aile, elle dépend plus du soin qu'on lui apporte que de la solidité de ses composants. Toutes mes ailes légères ont fait plus de 500 heures de vol. Deux choses à éviter : voler sur des dunes (on remplit son aile de sable) et stocker son aile humide dans un endroit chaud et confiné.

Peut-on décoller par vent de Sud dans les Pyrénées françaises ?

Je vais essayer de faire simple ! Voler sur le versant Nord des Pyrénées avec 15 à 20 km/h de vent de Sud, Sud-Ouest à 3000m, est très fréquent et ne présente aucun risque. La

difficulté, c'est de savoir si ce vent va se renforcer ou non, et quand. Dès que le vent de Sud s'installe dans les vallées, il est préférable d'aller se poser. De manière générale, l'aérogologie en montagne et le vol en parapente se compliquent quand le vent météo dépasse 20 km/h sur les reliefs. Certains diront 15, d'autres 25 km/h : peu importe, finalement ce qui compte c'est d'adapter ses placements dans la masse d'air et par rapport au relief. Plus le vent est fort, plus nos placements doivent être optimisés. Se placer sous le vent pour monter en thermique est une démarche engagée qui ne supporte pas l'à peu près et exige une bonne dose de conviction : on n'y va pas à moitié. Même si les meilleurs thermiques naissent en zone abritée ou sous le vent, il appartient à chacun de s'exposer en toute connaissance de cause... ou pas.

Tu évoques souvent les "diablos" qu'on nous a mis dans la tête...

Les diablos agissent comme des barrières et provoquent des blocages dans la tête des pilotes. Les diablos les plus fréquents concernent les fermetures, certaines manœuvres comme le décrochage, les vrilles, l'utilisation des basses vitesses ou de l'accélérateur, certaines situations aérogologiques (gros Cumulus, vent de vallée...). A nous, moniteurs, de faire attention aux messages que nous délivrons afin qu'ils ne bloquent pas les pilotes, mais qu'au contraire ils puissent leur être utiles dans la gestion de ces situations. Il est dommage et très néfaste de se contenter de diaboliser car c'est cela qui fabrique des blocages. Les anciens pilotes fonctionnent à partir de leur vécu et des messages qu'ils ont reçus. Par exemple : "quand tu accélères,

l'aérogologie. On s'expose à des erreurs de placement et on prend des risques importants. La technique et l'analyse s'affinent avec la pratique, l'observation et les connaissances théoriques. Aujourd'hui, on peut faire appel à des moniteurs très expérimentés et spécialisés (thermique, distance, Siv...) avec lesquels on pourra sereinement se confronter à des aérogologies et des situations limites au regard de son niveau. Un pilote qui vole en compagnie d'un moniteur fonctionne comme le second d'une cordée conduite par un guide. Certes nous n'avons pas de corde pour récupérer le pilote et nous ne pouvons pas piloter à sa place, mais nous pouvons lui donner les infos et les conseils utiles en temps réel.

Que conseilles-tu aux pilotes qui, sans vouloir se coltiner avec les émagrammes, souhaitent progresser dans la compréhension de l'air ?

Les pilotes ont de plus en plus d'infos à travers les sites météo et les prévisions, ils sont capables sur le terrain, de percevoir la plupart des indices visibles dans le ciel, mais ensuite ils ont souvent du mal à synthétiser et construire une analyse simple et utile pour leur vol. C'est effectivement difficile : synthétiser et aller à l'essentiel. Pour arriver à comprendre les phénomènes de météo et d'aérogologie, il est indispensable de connaître les notions de base de la physique. Ensuite sur le terrain, il faut construire son analyse en partant de la grande échelle (horizon et ciel à haute altitude) pour finir à une petite échelle (la zone comprise entre le décollage et l'atterrissage). On s'intéresse alors à trois éléments essentiels : le vent, l'ascendance, la turbulence. J'appelle cela "VAT" : Vent (direction et force), Ascendance (niveau de 1 à 5). La turbulence est le critère le plus difficile à estimer mais il y a quand même des moyens et des méthodes pour l'évaluer.

Peut-on sans trop de risque, s'aventurer dans des masses d'air très vivantes qu'on ne sait pas vraiment analyser, pour mieux comprendre ?

Il est délicat de se confronter à des aérogologies fortes si on ne possède pas les pré-requis techniques nécessaires pour contrôler sa voile et si on n'est pas capable de comprendre

Qu'en penses-tu ?

Faire des raccourcis est délicat car le sujet est aussi riche qu'il est complexe tant il existe de situations différentes. Il existe des ailes conçues avec des profils reflex (plus ou moins) et des ailes conçues sans profil reflex. Que faut-il faire quand on vole dans la turbulence avec un profil reflex ? Faut-il voler bras hauts et sans "contact" ? ou se mettre en contact avec son aile ? Je pense qu'il faut redéfinir avec précision ce qu'est la position du contact. Entre une aile entrée de gamme et une aile de compétition il y a de grandes différences. Avec une entrée de gamme, il faut appliquer en moyenne entre 10 à 15 % du débattement pour se mettre au contact. Avec une aile de course, on est en contact avec seulement les commandes en tension et le galon de bord de fuite à peine déformé. Sur le thème de la glisse et du rendement, il est logique d'optimiser les moments où on volera bras hauts voire même accéléré (face au vent ou dans les descendances). Tout comme lors des reconstructions (après fermeture), il ne faut pas appliquer de frein au risque de provoquer des départs en vrille ou un décrochage.

Parachute de secours : rond ou carré ?

Il n'y a pas de révolution avec les parachutes carrés, mais ils apportent un réel gain en vitesse d'ouverture et taux de chute. Ces petits gains peuvent faire la différence. Il est donc préférable de choisir un parachute

carré. Des nouveaux modèles ultra-légers arrivent. Il faut savoir que lors d'une ouverture, le taux de chute et la stabilité du parachute dépendent essentiellement du comportement du parapente et donc de la capacité du pilote à le neutraliser. Un parachute fonctionne comme un parapente et la charge alaire est un point important. Quand on est "léger" sous un parachute, il se déforme plus facilement et il est plus instable.

Prochaine Route du Vol, des changements ?

Nous offrirons plus d'encadrement aux pilotes, avec des briefings météo, des débriefings des vols pour enrichir les pilotes sur les analyses aérogologiques, l'optimisation des parcours. Et ce sera à une autre date pour éviter le dimanche de fête des mères : nous envisageons le premier week end de juin.

Classement Marche et vol

1. Esteban Bourroufiès. 2. Brendan Troupel. 3. Serge Darricau et Christian Bonnet. 4. Antoine Giraudeau et Romain Boyer. 5. Julien Forichon. 6. Charlotte Roura, Jérôme Fournier, Pierre Puiseux.

Cette année le parcours était plus simple mais avec de nombreuses balises bonus qui ont permis aux premiers de creuser un bel écart avec les autres compétiteurs. Ils ont profité des très bonnes conditions pour élargir le parcours à la quasi intégralité des balises bonus. Sans une petite erreur de stratégie, ils auraient bouclé dans la journée en vol et en équipe. ■



Photos Momo Saifi