

PRÊTS ?

BIENTÔT LES BONS THERMIQUES SERONT DE RETOUR... SEREZ-VOUS PRÊT ? DE NOMBREUX PILOTES RANGENT LEUR VOILE À L'AUTOMNE POUR NE LA RESSORTIR QU'AU PRINTEMPS. UNE PÉRIODE D'ARRÊT TRÈS NÉFASTE, SURTOUT POUR CEUX QUI VEULENT FAIRE DE LA DISTANCE...

QUAND on arrête de voler 2 ou 3 mois, nos automatismes de pilotage se mettent en sommeil. On perd également l'habitude d'être en hauteur. On perd cette "acclimation" qui nous permet d'être à l'aise quand on est très haut dans le ciel et de bien supporter la turbulence. Comme pour les alpinistes avec l'altitude, cette notion d'acclimation illustre bien cet état où nous sommes adaptés au milieu. Mais il faut du temps pour s'acclimater et donc de la pratique sur le terrain.

VOLEZ EN HIVER !

Il est donc largement préférable de voler toute l'année... et surtout l'hiver pour être fin prêt dès le retour des conditions thermiques. Tout le monde n'a pas la possibilité d'aller dans l'hémisphère Sud chercher l'été en hiver. Heureusement, sans aller aussi loin, on peut sauvegarder et même renforcer son top niveau, toujours atteint en fin de saison.

Pour cela, je vous conseille de rechercher des sites de montagne offrant à la fois du dénivelé et des accès au décollage rapides. Le dénivelé est indispensable pour évoluer avec de la hauteur et travailler nos gammes de pilotage. Un accès rapide permet d'enchaîner trois ou quatre vols par jour. Chez nous, dans les Pyrénées, le meilleur site l'hiver est sûrement Superbagnères-Luchon avec ses 1200 mètres de dénivelé et son accès au décollage en 10 minutes avec la télécabine.

QUATRE CHOSES À FAIRE...

• 1. Travailler ses gammes

Pour être à l'aise sur tous les mouvements de l'aile. L'idée est



Profitez de l'hiver pour vous entraîner, travailler vos points faibles. Restez "acclimaté" !

de provoquer ces mouvements pour ensuite les contrôler. L'axe de tangage est déterminant en parapente. L'objectif est d'être complètement à l'aise sur ce mouvement. Tant que vous ressentez de l'appréhension dans les abattées et que vous redou-

tez cette réaction très fréquente en vol thermique, vous devez continuer de travailler. Quand vous atteignez l'angle et le seuil où la voile peut faire une fermeture frontale, ne laissez pas faire : reprenez le contrôle de votre aile en bloquant l'abattée

avec une "tempo" (ce mot n'est pas forcément bien choisi pour exprimer l'action consistant à bloquer un mouvement d'abattée et je préfère dire "bloquer"). Il existe aussi des exercices pour travailler le roulis et le lacet. Prenez tout cela comme un

jeu au cours duquel vous devez être à la fois serein et efficace.

• 2. Travailler les spirales

J'ai l'habitude de dire que si l'on est capable de monter dans des thermiques à 3 ou 4m/s, on doit être capable de descendre à 6 ou 7m/s pour ainsi maîtriser complètement ses placements dans la masse d'air. La méthode

quel on peut s'améliorer rapidement, à condition de respecter la progression et de connaître les procédures. Descendre au-delà des 10m/s et mettre

nez que la spirale engagée à 8 ou 9m/s reste la technique la plus efficace pour descendre rapidement en sécurité. Et les conditions plus laminaires de l'hiver permettent de travailler cela sur les sites offrant de la hauteur/sol.

• 3. Travailler la précision d'atterrissage

Savoir atterrir dans un mouchoir de poche est indispensable dès que l'on se déplace, que l'on pose en zone inconnue et improvisée. Tous les incidents de fin de vol (en approche) pourraient être évités en s'entraînant à poser précis. Car, oui, la précision d'atterrissage se travaille ! Il faut bien sentir sa plage de vitesse pour l'utiliser au mieux en fonction de la situation aérologique et topographique. L'idéal serait bien sûr de participer à des compétitions de PA désormais organisées en France. Mais rien n'empêche de

“Savoir atterrir dans un mouchoir de poche est indispensable pour le cross.”

travailler la PA à chaque vol en s'imposant une cible (cela peut être une zone d'herbe plus foncée ou plus claire, un caillou, un sac de voile ou une cible tracée à l'avance). Il s'agit de le faire à chaque vol et de chercher à s'en approcher au plus près. Je vous assure que lorsqu'on parvient à être très précis sur tous ses atterrissages, on gagne énormément en sérénité en fin de vol et en sécurité générale.

• 4. Voler... en thermique !

Oui c'est possible car il y a des thermiques toute l'année. Ne perdez pas de temps en plaine : les zones plates en plein cœur de l'hiver reçoivent le rayonnement solaire avec un angle trop faible et trop en oblique, si

de descente la plus accessible reste le vol aux grandes oreilles accéléré à fond, qui permet de descendre à environ 5 ou 6m/s. Pour pouvoir descendre plus vite, il vous faudra également maîtriser les descentes en spirale. C'est un exercice sur le-

son aile “face planète” n'est pas forcément indispensable et exige beaucoup plus de maîtrise et d'entraînement, car si on entre dans ce type de spirale, il faut absolument connaître et maîtriser la “neutralité spirale” et c'est une autre affaire. Rete-

“Si l'on est capable de monter à 3 ou 4 m/s, on doit être capable de descendre à 6 ou 7 m/s. Pas vous?”



Photos Jérôme Maupoint / Gin.



bien que les collecteurs ont un mauvais rendement (il faudra attendre le mois de mars pour voir la plaine s'allumer dans nos régions). En hiver, y compris aux mois de décembre et janvier, on trouve des thermiques sur les reliefs et les pentes qui reçoivent le rayon solaire perpendiculairement (à 90°). Les surfaces herbeuses, quand elles sont dégarnies de neige, sont sèches et sombres : c'est idéal pour la conduction et pour réchauffer des volumes d'air sur un petit créneau horaire situé entre 11h et 15h la plupart du temps. On trouve alors des thermiques localisés sur les collecteurs bien orientés. Ces thermiques d'hiver sont généralement étroits et turbulents et il n'est souvent pas facile de faire un tour complet au départ, dans l'ascendance. Cela exige un bon placement accompagné d'un bon contrôle de l'aile. Mais c'est très formateur et gratifiant. Affinez vos placements en fonction des collecteurs et de la topographie tout en gardant toujours de la marge par rapport à la pente. Ainsi, en évitant la coupure hivernale, en accumulant des heures de vols en thermiques l'hiver, on affine son pilotage et on entretient ses automatismes.

C'est le meilleur moyen pour voler “safe”, être efficace et prendre du plaisir au retour des conditions printanières : n'oubliez pas que cette période est celle qui cause le plus dégâts ! Ne rangez pas votre aile en hiver. Faites-lui plutôt découvrir tous ces fabuleux paysages de montagnes enneigés. ■