

Cheminements, transitions sont pour moi les deux points les plus importants de la performance, qu'on vole en compèt'ou non, qu'on soit en haut, sous les cumus ou le long d'une crête! Je vous parlerai des cheminements dans le prochain numéro. En attendant: les transitions!



Plus vous vous repliez sur vous-même, plus vous diminuez la traînée. Pensez-y!

KOBARID EN SLOVÉNIE - PHOTO XAVIER MURILLO

Les transitions: choix et positions quand on se rend d'un sommet à un autre, quand on change de crête, traverse une vallée. Le plus court chemin: la ligne droite? Pas si sûr! Exemple: vous partez du sommet de Lanfont, à 2000 m, pour aller au Roc des Bœufs, beaucoup plus bas de l'autre côté du lac d'Annecy. Vent météo nul à 2000 m, une brise de 20 km/h au niveau du lac, une brise de vallée entre 1300 et 1500 m. sur les reliefs. Parvenu au milieu de votre transition, vous rentrerez obligatoirement dans cette brise. Si vous prenez le plus court chemin, elle vous décalera doucement sur la gauche du château de Duingt et les trois derniers kilomètres se feront en crabe, en accélérant légèrement pour pénétrer davantage. Vous dégraderez donc votre finesse. Oh, vous allez raccrocher, c'est sûr, mais bas... alors que la voile qui était partie en transition en même temps que vous mais en prenant un axe nettement plus à droite dès le départ afin d'anticiper l'effet décalant de la brise, passera, elle, bien à droite du château de Duingt et profitera même d'une légère

“Les pieds sur le second barreau, le poids de vos jambes dessus pour tendre les A sans accélérer... et on laisse flotter: la voile trouve son cheminement idéal toute seule, en rebondissant sur les masses d'air qui bougent sous elle.”

brise travers arrière pour rejoindre le relief. Ce qui lui aura permis d'arriver environ 150 m plus haut que vous! J'ai pris cet exemple car c'est un grand classique au niveau des premiers cross dans le bassin annecien. Conclusion: pensez toujours au vent météo, à la brise, à leur force (facile à estimer sur un lac: irisé = 10-15 km/h; petits moutons = 20 km/h; moutons plus marqués = plus de 25 km/h), à l'orientation du vent et... anticipez!

Profil bulle...

Mais, ce n'est pas suffisant. Vous avez anticipé: super! Bien à droite: génial! Malgré cela, vous arrivez plus bas que le pote. Alors vous dites: “dans le dernier Parapente Mag, il a dit des conneries Berod!” Non! Tout simplement une transition de

8 km, c'est long et si vous étiez assis les jambes pendantes, les coudes écartés, les mains sur les freins, vous perdez tout le bénéfice de votre bonne stratégie de transition. Alors que faire? En plus de 4500 heures de vol, j'ai tout essayé: dès que les turbulences près du relief s'estompent, je lâche les commandes, je positionne mes coudes le long du corps, mains sous les cuisses, les jambes repliées, pieds au niveau des fesses. La meilleure pénétration s'obtient en prenant la forme d'une goutte d'eau. Plus vous vous repliez sur vous-même, plus vous diminuez la traînée. Ouais, mais si je m'allonge en mettant les pieds sur le premier barreau? Eh bien, c'est peut-être mieux qu'assis, mais moins aérodynamique que replié! Et dans ma super sellette couchée dos? Même topo: c'est au minimum 1,50 de traînée alors que replié c'est la moitié donc mieux! Attention, il faut de grandes transitions (plus de 7 km) pour qu'au final il y ait une différence sensible.

Je laisse flotter ma voile

Un autre exemple très frappant: pendant la dernière manche de la PWC 2001 en Slovénie, une balise était située de l'autre côté de la vallée. Il fallait y aller en finesse et retour, puis raccrocher à environ 200 m/sol: au total 12 km de transition. Sur les 25 pilotes du groupe de tête qui

partent ensemble sous le cum, 7 vont raccrocher, les autres auront les boules! Pour ma part, j'adopte ma méthode: tout replié, les freins lâchés, légèrement détrimé. Ça bouge un peu, mais je laisse flotter ma voile, les pieds sur le barreau le plus proche de la sellette. A la balise, je suis déjà 30 m plus haut que les autres (qui, eux, volent allongés), puis au retour, c'est un avantage de plus de 60 m qui me permettront de zéroter, d'attendre le cycle, de me déplacer de bulle en bulle. Six pilotes résistent en dessous, 14 sur 125 seront au but: je gagne la Coupe du Monde aussi grâce à cette transition. J'ai parlé plus haut de détrimer et de laisser flotter la voile. Toutes les voiles modernes sont pendues sur l'avant, c'est à dire que le poids du pilote se trouve prin-

ansiter

cipalement réparti sur les A et les B (vous pouvez vérifier vous même en "barpant" vos suspentes, que les C et D sont beaucoup moins en tension) et la meilleure finesse s'obtient bras hauts, voire légèrement accéléré quelquefois. Si vous avez des trims, détrimez 1 cm ou 1,5 cm et là autour de vous ils vont pleurer!

Vous me direz: "détrimer ou accélérer, kif kif!". Et bien non! En accélérant, vous agissez sur l'avant de la voile, la rendant plus piqueuse que sa pénétration normale dans les filets d'air. En détrimant, l'avant de la voile ne bouge pas, ce sont les C, D et le bord de fuite qui décambrent ou se relèvent légèrement.

Pas de trims? pas grave! Les pieds sur le second barreau, le poids de vos jambes dessus pour tendre les A sans accélérer... et on laisse flotter. Mais c'est quoi laisser flotter? C'est simplement laisser aller la voile là où elle veut dans la masse d'air. C'est en discutant avec Vincent Sprungli un soir autour d'un Gin Tonic que nous sommes arrivés à la même conclusion: la voile va trouver son cheminement idéal toute seule, en rebondissant sur les masses d'air qui bougent sous elle (on contrôle juste le cap par de légers déhanchements dans nos sellettes). Mais je le répète: tout ceci n'est sensible que sur des longues transitions.

Ce que je pense du harnais intégral? Effet de mode! Gain de finesse? Bof, suffit d'y croire très fort! Gain de chaleur? Oui, ça c'est bon... Mais attention, lors du Championnat du Monde 1993 à Verbier, Tony Bender se pose sans problème à 3 500 m... sur un glacier. Seul hic: il était en tongues et en short dans son cocon. Retour en hélico obligatoire (et là ça douille!). Et je ne vous parle pas du poids et du volume dans nos sacs déjà conséquents. Alors adoptez une bonne position, réfléchissez, anticipez les vents, les brises, analysez le meilleur endroit où vous allez raccrocher en face, et pensez que l'air se comporte comme de l'eau dans toutes les vallées du monde. Vous allez économiser.

Quand partir en transition ?

Au plaf, c'est mieux (s'il n'y a pas de vent météo, si vous êtes dans un bon +6, si vous êtes vent arrière...) mais parfois c'est pire! Pensez au gradient de vent météo: plus on monte, plus le vent est fort et de direction différente. Une bonne analyse préalable du bulletin météo est donc très utile. Anecdote: Coupe du Monde à Piedrahita, plaf

Assis, les bras le long du corps, jambes repliées : c'est la position qui génère le moins de traînée, donc la plus rentable. C'est aussi celle qui offre la meilleure sécurité s'il faut réagir à une fermeture.



La sellette intégrale ? C'est plus un effet de mode qu'une réelle utilité aérodynamique...



à 4000 m avec 25-30 km/h d'Ouest annoncés au bulletin. 15 km/h à 3 500 m. Zébulon était avec moi pour aller faire cette balise à 25 km, presque vent de face. Systématiquement, on quittait les thermiques à 3500-3600 m (pour ne pas aller se mettre face au vent plus fort soufflant un peu plus haut):

- 1 Pour ne pas monter jusqu'à la zone de vent plus fort (donc couchant forcément plus les thermiques) au risque de se laisser trop dériver en arrière.
- 2 Pour éviter d'avoir à accélérer comme une bête pour pénétrer face au vent fort soufflant à 4000 m pour revenir... au point de départ.
- 3 Pour éviter les turbulences d'un thermique de plus en plus haché par le vent avec l'altitude.
- 4 Et tout simplement pour gagner du temps et terminer dans les premiers!

En plaine

Les règles du jeu sont les mêmes, sauf qu'on préférera transiter vent arrière et de cum en cum pour faire des bornes. Là aussi, essayez de laisser flotter au maximum. Par contre, le placement sous les nuages, par rapport au soleil, aux zones de déclenchement, au vent météo est hyper important. Mais ceci fera l'objet du prochain chapitre: les cheminements. Oh, il est salop ce Berod, faut attendre le numéro suivant!

Eh bien en attendant, allez au charbon les gars! Les premiers thermiques arrivent, les belles balades aussi... et n'oubliez pas, en attendant, d'aller faire des gonflages, des exercices au sol, j'en ai déjà parlé, moi j'en fais une ou deux heures toutes les semaines et je ne répéterai jamais assez l'importance de cet entraînement au sol. Bons vols à tous! ■