

Gonfler par vent nul...

Gonfler face à l'aile... par vent nul. Ça peut paraître idiot. C'est pourtant une technique que recommande Gerald Delorme, après l'avoir pratiquée tout l'été...

■ **Gérald Delorme**

Gonfler face à l'aile était, à l'origine, une technique utilisée par de très bons pilotes en conditions ventées. L'état d'esprit a évolué, y compris dans les écoles où il est devenu classique de faire découvrir les gestes de base nécessaires pour prégonfler et affaler face à son aile, dès le stage d'initiation. Les performances de nos ailes ont également évolué et il est simple, aujourd'hui, de garder son aile sur la tête même par vent très faible. Bref, le gonflage face à l'aile est entré dans les mœurs, au point que certains l'ont même adopté par vent nul. "Bête et inutile" vont crier les conservateurs. "Sympa et pratique" répondrai-je ! Gonfler face à l'aile par vent nul a des avantages certains. L'ayant fait toute cette saison je vous avoue y avoir vraiment pris goût, au point d'avoir envie de vous convaincre...

Action

La préparation au sol demande la même rigueur que d'habitude, sachant que l'on ne pourra pas prégonfler puisqu'il n'y a pas de vent. Une fois bouclé dans sa sellette (en ayant naturellement commencé par les cuissardes), on se retourne face à l'aile pour prendre ses élévateurs avants selon sa technique habituelle. En sachant qu'il est préférable de ne pas croiser les bras pour garder plus de mobilité sur chaque élévateur pour d'éventuelles corrections.

C'est parti pour les avantages. Déjà, de face, une aile se met en forme et amorce sa montée plus vite, entre autre parce que l'on "ferme" un peu plus la voûte en tenant les élévateurs avants naturellement plus serrés qu'en étant dos à l'aile, d'où un meilleur écopage du centre de l'aile et une montée plus rapide. C'est encore plus flagrant en prenant les deux élévateurs avants avec une seule main (autre méthode de gonflage très pratique). Qui dit montée plus rapide dit moins de distance à faire au sol. Et ceci est intéressant pour un départ en marche

arrière. Deuxième avantage : avec les ailes actuelles, même par vent nul on atteint assez facilement la vitesse suffisante pour que l'aile se porte. Encore intéressant pour un départ en marche arrière. Troisième avantage que vous connaissez déjà : celui de pouvoir effectuer un contrôle visuel parfait puisqu'on a l'aile devant soi. Enfin, dernier avantage : en cas de problème (montée de travers, clé dans les suspentes...), il est très facile de s'arrêter puisque le problème est détecté de suite. Ce qui est loin d'être aussi simple en partant dos à l'aile, où c'est seulement une fois l'aile au-dessus de la tête qu'on peut constater un éventuel problème, donc avec déjà une bonne vitesse de course.

Une fois l'aile montée (et si tout est en ordre), demi-tour sans marquer d'arrêt, et de là on retrouve tout bêtement la suite classique. C'est-à-dire accélération dynamique, bien déterminée et surtout sereine car on sait que l'aile est absolument en forme au-dessus de sa tête. Je vous sens encore sceptique. C'est normal car il n'est jamais facile de se remettre en question ! Alors pour achever de vous convaincre, je vous invite à aller faire quelques essais sur un terrain, même peu pentu. Vous serez étonné de constater qu'avec un peu d'habitude, on a son aile plus rapidement sur la tête et en moins de distance que lorsqu'on l'a dans le dos. Et avec en prime un véritable contrôle

visuel, et non pas un simple coup d'œil-réflexe comme on est obligé de le faire en pleine course. Vous vous apercevrez aussi que l'on peut corriger très tôt un départ dissymétrique, toujours grâce à cette position de face. Avec un peu d'habitude il est même possible de relancer la montée de l'aile en jouant simplement sur l'un ou les deux avants par de simples mouvements de poignet, voire aussi de temporiser (c'est-à-dire marquer un court arrêt) avant de se retourner. Et vous verrez enfin que l'arrêt n'est jamais difficile. Le grand luxe, je vous dis ! Donc, lorsque la sécurité n'est pas engagée par un tel choix, c'est-à-dire sur un déco correct, avec une pente ni trop faible ni trop raide et avec un terrain bien régulier, rien ne vous empêche de gonfler ainsi, si votre gestuelle vous le permet. Bien entendu cette méthode a ses limites et le gonflage dos à l'aile n'est pas périmé, loin de là. Quand il faut vraiment mettre la pêche ou si le terrain est irrégulier ou glissant, on reste évidemment plus à l'aise en marchant dans le sens pour lequel nous avons été conçus ! Attention également à ne pas trop vous y habituer, car je vous avoue qu'il devient tellement naturel et rassurant de contrôler le profil et le cône de suspension de l'aile pendant la montée, que lorsqu'on doit gonfler de dos, on a vraiment l'impression d'attendre une éternité avant de pouvoir vérifier si tout est clair au-dessus de la tête. Ah ! Les habitudes ! ■

