

Sa lenteur fait du parapente l'aéronef le plus facile du monde à l'atterrissage.



ATTERRISSEZ

NICKEL

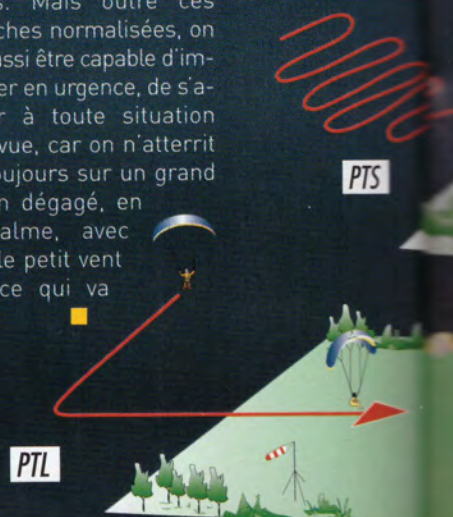
LE TERRAIN VOUS PARAÎT TOUJOURS TROP PETIT ? DE TOUS LES AÉRONEFS, LE PARAPENTE EST LE PLUS LENT. CETTE QUALITÉ LUI PERMET DE SE POSER DANS UN MOUCHOIR DE POCHE... ALORS TRAVAILLEZ UN PEU !

L'AUTRE JOUR L'autre jour un pilote passe au dessus de l'atterro, l'air un peu crispé, mais au lieu de faire son approche, il poursuit tout droit et finit dans les arbres au bout du terrain, sans bobo. Lucide, il avoue : « j'avais l'impression d'être un peu trop long, je n'ai rien fait pour corriger... ». Il lui aurait suffi de faire un ou deux « huit » ou les oreilles pour poser sans soucis. Conscient d'avoir été pris en défaut de « viscosité mentale », le pilote demande : « dois-je faire un stage

SIV ? ». Curieuse question ! Non, il ne doit pas faire un SIV, ça n'a rien à voir ! Ce qu'il lui faut, c'est un cours particulier d'atterrissage avec un moniteur, pour travailler et prendre confiance dans la manoeuvrabilité de son aile : apprendre à faire un rapide 360, des « esses » efficaces, fermer et relâcher rapidement les oreilles, apprendre à être agile, mobile, réactif en approche.

Un atterrissage se construit : PTU, PTS, ces schémas sont expliqués dans tous les

manuels et par toutes les écoles. Mais outre ces approches normalisées, on doit aussi être capable d'improviser en urgence, de s'adapter à toute situation imprévue, car on n'atterrit pas toujours sur un grand terrain dégagé, en air calme, avec juste le petit vent de face qui va bien !



8 CONSEILS POUR PROGRESSER

1. PAS DE VENT, PAS D'OBSTACLE, DE L'ESPACE...

Bref un aérodrome pour poser un parapente ! Profitez-en pour travailler différentes approches et un posé de précision (en vous fixant une cible imaginaire). La « finale » (les 20 derniers mètres avant le posé) doit toujours se faire en ligne droite.

2. LE SENS DU VENT...

Vous débutez, et vous craignez encore de ne pas atterrir face au vent. Pas de panique.

- S'il y a du vent, sa direction est évidente : pendant l'approche, observez dans quel sens vous dérivez. S'il n'y a pas de manche à air, observez les feuilles des arbres, une fumée, la surface de l'eau etc...

- Si la direction du vent ne vous paraît pas perceptible, c'est qu'il n'y a pas (ou très peu) de vent. Dans ce cas vous pouvez atterrir... dans n'importe quel sens.

- Si vous voyez que vous allez atterrir vent arrière, n'essayez pas de faire demi-tour trop tard (au risque d'atterrir en virage), acceptez une arrivée au sol un peu rapide, que vous accompagnerez simplement en sortant le train d'atterrissage (vos jambes) et en courant. Et s'il le faut... un bon roulé-boulé n'a jamais fait grand mal à un parachutiste !

- Par contre, si l'atterro n'est pas herbeux mais caillouteux, ne vous trompez pas sur le sens du vent car un roulé-boulé sur l'herbe, ça va, mais sur les cailloux, bonjour les genoux !

3. IL Y A DU VENT...

- Le vent (et vos manœuvres) risquant de vous faire dériver au delà du terrain prévu, faites votre approche sur la partie amont du terrain (le côté par où arrive le vent).

- N'oubliez pas que chaque obstacle (maison, haie d'arbres...) génère des rouleaux qui peuvent fermer l'aile. Donc, n'allez pas vous mettre sous le vent de ces obstacles !

- Une fois posé, le vent fort peut vous traîner au sol. Vous devez donc apprendre à affaler la voile sans hésitation. Par exemple en tirant sur les élévateurs B, C ou D (selon les voiles) de façon très franche (voire brutale), après avoir temporisé un instant bras hauts, puis vous être retourné face à l'aile. Une fois l'aile affalée, contournez-la pour l'empêcher de regonfler pendant que vous vous détachez.

- Au fait, une fois détaché, si le vent est vraiment fort, pensez à donner un coup de main à ceux qui sont en train de poser !

4. APPROCHE «SURFRÉQUENTÉE»...

Il y a du monde en l'air en approche.

- Faites comme en avion, balayez en permanence l'espace du regard.

- Etagez-vous par rapport aux autres voiles au même niveau que vous (par exemple en faisant les oreilles pour gagner l'étage du dessous).

- Divisez mentalement le terrain en tranches face au vent, choisissez la votre et n'en débordez plus, de façon à bien montrer aux autres pilotes vos intentions tout en leur laissant de la place. (Attention aux biplaces, moins manœuvrables, et aux débutants, moins à l'aise).

- N'oubliez pas de faire une finale bien rectiligne... tout en restant très réactif, prêt à changer de trajectoire en cas de maladresse d'un pilote imprévisible !

- Pensez aussi à la traînée possible des autres voiles (et notamment des biplaces) : n'oubliez pas que vous êtes près du relief.

5. APPROCHE TURBULENTE...

- Ni trop lent, ni trop vite : trop lent c'est le risque de décrocher à ras du sol, trop vite celui de fermer. Adoptez une allure légèrement freinée pour bien sentir l'aile, prêt à la freiner plus ou à accélérer, bref prêt à gérer les mouvements de l'aile. Au moment de la ressource pour poser, faites une prise de vitesse sans aller tout à fait jusqu'en butée bras hauts, puis freinez profondément.

- Si c'est vraiment turbulent, n'hésitez pas à faire les oreilles (petites) et à les garder jusqu'au sol, afin de réduire la distance de la finale d'atterrissage et de stabiliser l'aile dans les turbulences.

6. GRADIENT...

- Plus que jamais, faites une finale rectiligne.

- Faites une ressource très marquée (prise de vitesse exagérée puis freinage jusqu'aux pieds!).

- Pensez à sortir le train d'atterrissage : vos jambes !

7. OBSTACLES AU SOL...

- On se répète, on est basique, tant pis : chaque obstacle (une maison, une haie d'arbres...) a un côté « au vent » et un côté « sous le vent », restez du bon côté !

- Si vous improvisez un atterrissage dans un espace encombré d'obstacles (arbres, épineux, rochers...), n'hésitez pas à casser les belles trajectoires rectilignes des PTU et autres approches idéales : il faut savoir s'adapter en étant directif avec la voile (en étant même parfois brutal) pour lui imposer le cheminement nécessaire à l'évitement des obstacles. Méfiez-vous quand même des basses vitesses.

- Si le terrain est très petit, vous devez être très précis. Si depuis des mois vous vous imposez une cible à chaque atterro, si vous savez faire et relâcher les oreilles rapidement et sans hésiter (aux oreilles, on atterrit plus court), vous aurez la précision nécessaire !

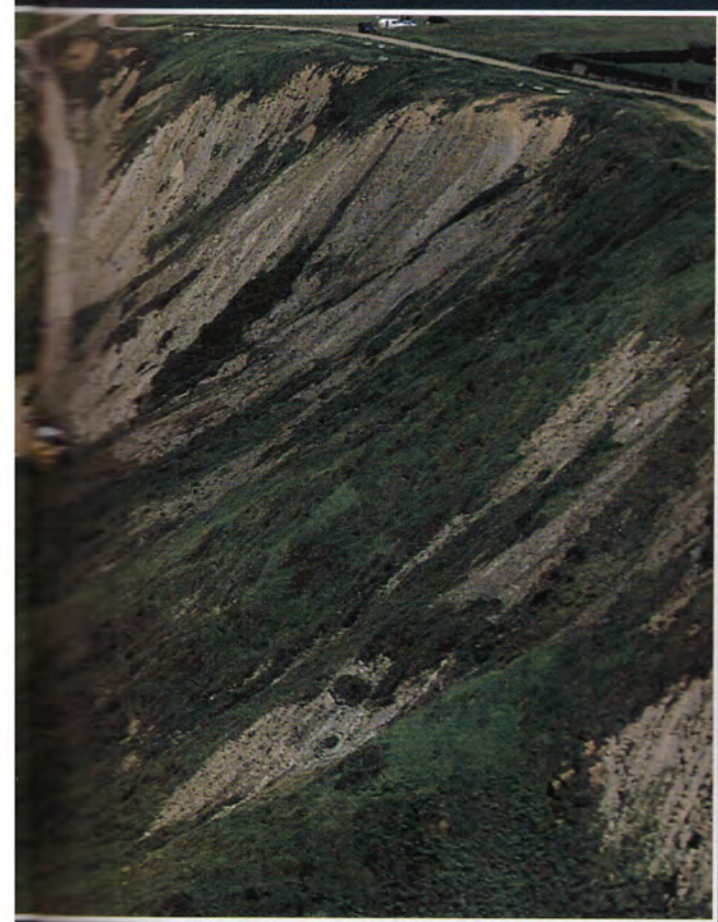
8. ENFIN N'OUBLIEZ PAS...

- Jamais sur le cul (jambes souples et toniques) !

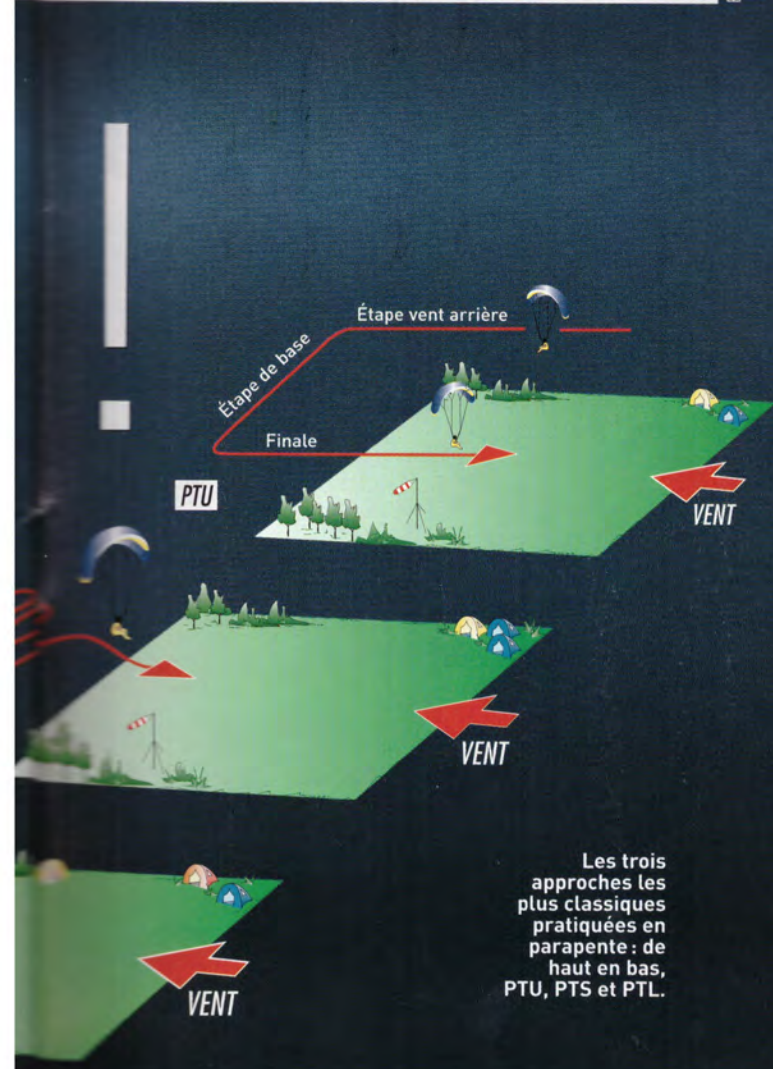
- Gare à la sous-vitesse.

- Face au vent, c'est mieux.

- Relisez l'article de Pierre-Paul Ménégoz (P. Mag 95 page 48), sur le pilotage au neutre, à adopter évidemment en approche comme dans toutes les autres phases du vol !



Espagne : photo O.M.G.



Les trois approches les plus classiques pratiquées en parapente : de haut en bas, PTU, PTS et PTL.