

MIEUX TRANSITER



QUAND PARLEREZ VOUS DES TRANSITIONS ? NOUS DEMANDE UN LECTEUR. EN 2002, PATRICK BEROD AVAIT ÉCRIT UN ARTICLE SUR LE SUJET. EN LE RELISANT, 8 ANS PLUS TARD, IL N'Y A PAS UN MOT À CHANGER. NOUS AVONS DONC DÉCIDÉ DE LE REPASSER.

ILLUSTRATIONS ROYER

QU'ON vole en compèt'ou non, qu'on soit en haut sous les cums ou le long d'une crête, la façon de cheminer pour aller d'un sommet à un autre, changer de crête, traverser une vallée, est un des points les plus importants de la performance...

Le plus court chemin : la ligne droite ? Pas si sûr ! Exemple classique près d'Annecy : vous partez du sommet de Lanfont, à 2000 m, pour aller au Roc des

Bœufs, beaucoup plus bas de l'autre côté du lac. 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

**“C'est quoi laisser flotter ?
C'est simplement laisser aller la voile
là où elle veut dans la masse d'air...”**

dans cette brise. Si vous prenez le plus court chemin, elle vous décalera doucement sur la gauche du château de Duingt, et les 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 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 annécien. Donc, pensez toujours au vent météo, à la brise, à leur orientation, et 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).

Bref, il faut anticiper... mais ce n'est pas suffisant. Notre exemple concerne une transition de 8 km : c'est long, et si vous êtes 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 5000 heures de vol, j'ai eu largement le temps de tout essayer...

ADOPTER UN PROFIL "BULLE"

Dès que je suis sorti des turbulences près du relief, 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 dans l'air s'obtient en prenant la forme d'une goutte d'eau. Plus vous vous repliez sur vous-même, plus vous diminuerez la traînée.

• Et 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 !

LAISSEZ FLOTTER LA VOILE

Exemple 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, 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 mètres plus haut que les autres (qui, eux, volent allongés), puis au retour, c'est un avantage de plus

"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."

de 60 mètres qui me permettra 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 principalement réparti sur les A et les B (vous pouvez vérifier vous même en "harpant" vos suspentes, que les C et D sont beaucoup moins en tension) et la meilleure finesse s'obtient bras hauts, voire légèrement accélérée quelquefois. Si vous avez des trims, détrimerez 1 cm ou 1,5 cm et là autour de vous ils vont pleurer !

Vous me direz : "détrimer ou accélérer, c'est 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 la sellette). Mais je le répète : tout ceci n'est sensible que sur des longues transitions.

HARNAIS INTÉGRAL ?

Effet de mode ! Gain de finesse ? Bof, suffit d'y croire très fort ! Allez, je vous accorde que ça gagne un chouia au delà de 60 km/h... donc avec des voiles compétition uniquement. Gain de chaleur ? Oui, ça c'est bon... Mais attention, lors du championnat du Monde 1993 à Verbier,

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 à 4000 m avec 25-30 km/h d'Ouest annoncé au bulletin météo. 15km/h à 3 500 m. Zébulon était avec moi pour aller faire cette



Tony Bender se pose sans problème à 3500 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

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).

ET LA 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, en essayant de "laisser flotter" au maximum !