

# 11 SITUATIONS DE STRESS AU DÉCOLLAGE

LORSQU'ON DÉBUTE, MAIS AUSSI PLUS TARD DANS CERTAINES CONDITIONS, IL Y A DES SITUATIONS OÙ DÉCOLLER PEUT ÊTRE UN PEU STRESSANT...



**C**HAQUE vol est différent et l'on sait bien qu'un décollage maîtrisé est à la base d'un vol réussi. Mais être capable de décoller sans stress en toutes conditions relève d'une gestuelle adaptée à

chaque situation. Plus vous maîtriserez votre phase d'envol, plus vous serez capable de vivre des vols sereins en toutes circonstances. Voici quelques exemples de décollages délicats, et quelques solutions...

## 1. PREMIER DÉCOLLAGE EN AUTONOMIE TOTALE

Faites ce que vous savez faire. Pas plus, pas moins. La pression, la crainte, le stress, ne feront que minimiser vos aptitudes. Videz plutôt votre tête de

toute pensée négative et remémorez-vous le nombre de décollages déjà réalisés sur ce site sans le moindre problème. Finalement, il n'y a que la radio qui a disparu... Attention quand même si votre niveau d'analyse aérolo-

gique est faible, demandez d'abord à un pilote expérimenté ou à un moniteur si les conditions sont bonnes pour vous !

## 2. DÉCO FACE VOILE

Ce n'est pas sur un décollage qu'on apprend le gonflage face voile. Au déco, on utilise la technique qu'on maîtrise le mieux. Entraînez-vous en pente école, ou l'après-midi à l'atterrissage (en prenant garde à ne pas gêner les ailes qui se posent).

## 3. VENT NUL OU ARRIÈRE

Les voiles actuelles sont très tolérantes, et même sans vent, voire avec un léger vent arrière, ça marche très bien. On voit des pilotes partir en courant depuis le bord de fuite de leur aile, alors qu'il suffit de partir suspentes tendues, en accélérant simplement davantage que par vent de face. L'impulsion doit être plus franche, accompagnez la voile jusqu'au-dessus de votre tête, chargez bien votre ventrale, même si la portance vous paraît plus faible, et n'oubliez pas de courir !

Petit truc : plus la pente est raide, moins le vent nul ou arrière est un problème. N'hésitez donc pas à choisir l'endroit le plus raide du décollage et allez-y en confiance.

Remarque : la temporisation de l'aile par vent nul ou arrière ne laisse pas le temps d'un contrôle visuel aussi efficace qu'avec du vent de face. Mais même si vous n'avez que très peu de temps pour prendre votre décision, jetez un coup d'œil quand même. Et surtout, soignez votre prévol !

## 4. VENT FORT

Tant que vous ne maîtrisez pas le pré-gonflage et le gonflage par vent fort, vous n'êtes pas en sécurité sur un décollage, il faut encore travailler. Après, ce n'est qu'une question de timing. Préparez-vous si possible à l'écart du vent, attachez-vous (au besoin en marchant sur les suspentes de freins pour éviter de

vous faire surprendre par une rafale). Prenez ensuite l'aile en boule et allez sur le décollage. Faites un pré-gonflage face voile. Une fois l'aile pré-gonflée, elle a tendance à rester bien en place dans le vent. Gardez vos avants légèrement tendus. Et lorsque l'accalmie arrive, ou que vous le sentez, tirez légèrement les avants tout en allant vers l'aile. En allant vers votre aile, elle montera calmement. Plus le vent est fort, plus vous devrez aller vite vers elle.

## 5. DÉCO PLAT

Une fois la voile au-dessus de la tête, cherchez à la faire voler à

sa meilleure finesse. Accélérez votre course en chargeant la ventrale avec de longues foulées aériennes, en évitant les à-coups dans la course, qui délestent la voile et font chaque fois diminuer la portance. A bannir, le coup de commande pour chercher à décoller en augmentant la portance, ce n'est qu'illusoire puisque vous dégradez la finesse... et c'est bien de finesse dont on a besoin sur un décollage plat !

## 6. TERRAIN PENTU

Ici, c'est la douceur et l'engagement qui comptent. On se vide la tête, on part suspentes tendues, et on n'oublie pas que la voile a moins de trajet à parcourir pour arriver au-dessus de la tête : prévoir une temporisation plus tôt ! Le risque, sur un décollage raide, est de se faire doubler par la voile. Donc, là aussi, ne négligez aucun détail de votre prévol : sur un décollage raide on est très vite en l'air, pas question de se reposer pour cause de clé

dans les suspentes ! En résumé une préparation soignée, de la douceur au gonflage, une temporisation bien gérée, plus la pente est raide plus vite on est en l'air !

## 7. DÉCO FALAISE

Toujours impressionnant, le décollage falaise. Donnez-vous une limite virtuelle à ne dépasser que si vous êtes sûr de vous et si vous sentez la portance : si je doute, j'arrête. Le simple fait de vous laisser cette alternative devrait vous rassurer. Pas de honte à renoncer si on ne le sent pas, même sans raison. Ici, comme pour le point précédent,

“Tant que vous ne maîtrisez pas le pré-gonflage et le gonflage par vent fort, vous n'êtes pas en sécurité sur un décollage, il faut encore travailler.”

insistons sur la temporisation : pas question de se jeter dans le trou avec une voile déjà devant, on va droit à la fermeture. Par contre si vous attaquez la casure avec une voile bien contrôlée, même en légère sous-vitesse, elle ira chercher sa vitesse en piquant ; laissez la faire en maintenant un léger freinage, et une fois revenu dessous... bon vol !

## 8. TERRAIN ACCIDENTÉ

Choisissez un axe où la pente est la plus régulière possible. Si vous avez des ruptures de pente à traverser, repérez et anticipez pour gérer le tangage. N'oubliez pas que seul le regard vers la zone dégagée vous permettra d'éviter les obstacles ; si vous focalisez sur la seule souche du décollage, vous finirez dessus. Une fois les obstacles passés, et seulement à ce moment, accélérez pour décoller. Notez qu'il est plus facile de gérer le tangage et le déplacement latéral sans trop de vitesse...

## 9. DÉCO CAILLOUX

Parce que tous les décollages ne sont pas de belles pentes d'herbe ou des moquettes flamboyantes, un petit mot sur les déco cailloux. Cailloux, racines... tout ce qui peut servir d'attrape suspente a tendance à nous stresser. Parce qu'on imagine déjà l'échec avant même d'avoir sorti la voile du sac. Il s'agit davantage d'un problème de préparation que de décollage proprement dit. Etalez votre aile exactement comme pour un décollage normal, puis lors du démêlage des suspentes, éloignez-vous de l'aile, tendez l'ensemble suspentes-élévateurs et réalisez votre démêlage en commençant par les freins, puis les arrières et ainsi de suite jusqu'aux avants. Ensuite, déposez délicatement chaque rangée de suspente bien tendue au sol. Et n'y touchez plus. Les suspentes n'accrocheront les cailloux ou racines que si vous bougez. Installez-vous délicatement dans votre sellette en prenant garde de ne traîner aucune suspente par terre et tout devrait bien se passer.

## 10. SITE FRÉQUENTÉ

Le regard des autres, l'impression de gêner, gérer le monde au sol et en l'air au moment du décollage. Simple question d'habitude, qui commence par une préparation à l'écart. C'est avec la voile en boule que vous arrivez au décollage, la sellette accrochée, casque sur la tête, bref prêt à partir. Choisissez un emplacement de décollage qui vous convient et attendez le temps qu'il faut pour que ce soit votre tour.

## 11. NOUVELLE VOILE

Si un décollage vous met la pression parce que vous essayez une nouvelle aile, deux explications : ou bien vous n'avez pas assez pratiqué cette aile en pente école, ou bien (et c'est plus grave), cette aile n'est pas pour vous. Donc... pente école ! ■