

# CRAVATE, QUOI FAIRE ?



PHOTOS CHRISTOPHE FULCHIRON

Pensez en permanence à votre hauteur et à votre cap, ne vous laissez pas dépasser par les émotions.

## C'EST QUOI EXACTEMENT UNE CRAVATE ? COMMENT CELA ARRIVE ET QUE FAIRE DANS CETTE SITUATION ?

**D**ANS le cas d'une simple fermeture, un bout de voile vient juste se plaquer quelques instants sous l'intrados avant de revenir à sa position normale, tout seul ou suite à une action de pompage du pilote. On parle de "cravate" lorsque le bout de voile fermé reste coincé dans les suspentes. Cela peut être juste un petit bout d'aile, toute une moitié d'aile, ou même plus ! Et plus la voile passe à travers un grand nombre de patte d'oies, plus elle est difficile à extraire.

Il ne faut jamais sous-estimer une cravate, même petite. En l'air, c'est un risque de départ en rotation rapide. Au décollage, c'est un risque de retour à la pente.

Il vous est sûrement arrivé, en gonflant votre voile, de voir un petit bout d'aile cravaté. Vous vous dites peut être : "pas grave,

*ça va se défaire en l'air...*". Mais attention, ce simple bout d'aile coincé peut vous entraîner en rotation beaucoup plus rapidement qu'une fermeture. Pourquoi ? Parce que le bout cravaté peut très bien rester ouvert sous le profil de l'aile et provoquer alors un tirage très important. On a vu des retours à la pente à cause d'une petite cravate... Donc, méfiez vous des petites cravates !

### QUELLES VOILES SONT SENSIBLES AUX CRAVATES ?

Les voiles école et sortie d'école sont très rarement sensibles aux cravates. Les voiles à risque sont les voiles allongées ou lobées, comme les nouvelles voiles de compétition-cross. Un lobe marqué assure un meilleur rendement en virage mais à la moindre fermeture, 9 fois sur 10 la voile reste cravatée. A l'inverse, les voiles de voltige n'ont

pas de lobe. Elles peuvent être allongées mais leur profil est assez plat, justement pour limiter ce risque de cravates. Cela ne veut pas dire qu'elles n'en font jamais. Mais en voltige, les cravates sont dues, non au lobe de la voile, mais au fait que les pilotes d'acro vont chercher des angles très importants, perturbant l'écoulement des filets d'air et favorisant ainsi les cravates quand ils loupent une

En résumé, on risque des cravates avec des voiles allongées ou voûtées et quand on commence à faire de la voltige. A partir de 60° d'inclinaison dans un wing over, c'est de la voltige car il y a un risque de cravate !

### TROIS TYPES DE CRAVATES

Il y a trois principaux types de cravates (et une multitude de configurations dans lesquelles elles peuvent arriver).

**"Les voiles école et sortie d'école sont très rarement sensibles aux cravates. Les voiles à risque sont les voiles allongées ou lobées"**

manœuvre. Sans avoir une voile d'acro, quand on commence à jouer avec sa voile, qu'on prend de l'angle en wing over par exemple, on augmente le risque de cravate. Comme nous l'avons déjà dit dans nos précédents articles, il y a des pré-requis avant d'aller jouer avec les grands angles !

**Cravate par l'avant :** le bout d'aile est coincé dans le faisceau avant du suspentage. Cela peut arriver lorsqu'on sort trop vite d'un décrochage, lors d'une fermeture avec une voile lobée, dans un mouvement d'abattée.

**Cravate par l'arrière :** le bout d'aile est coincé dans le faisceau arrière du suspentage. C'est

plus rare et cela arrive dans des configurations assez insolites.

**Cravate par le milieu :** le bout d'aile est coincé dans le milieu du faisceau du suspentage et passe au milieu des pattes d'oie. Cela arrive en voltige dans des SAT rythmiques.

### PRIORITÉ : LE CAP !

On entend souvent dire qu'il faut décrocher pour enlever une cravate. Ce n'est pas faux : cela aide beaucoup, mais encore faut-il savoir décrocher ! Aussi, voyons d'abord les solutions permettant d'éviter le décrochage...

La première chose à faire et la plus importante est de garder son cap, en contrant (sellette à fond + commande s'il le faut), comme dans une fermeture. Par contre, comme la cravate peut tirer beaucoup plus qu'une fermeture, il se peut que vous ayez besoin de beaucoup plus de commande... et donc que le "contre" nécessaire au maintien du cap vous amène à la limite du décrochage, voire même en décrochage ou légère phase parachutale. Le fait de garder notre cap rapidement nous permet de limiter la perte d'altitude et nous donne donc plus de temps pour essayer d'enlever la cravate. Une fois le cap maintenu, évaluez votre hauteur sol. Évaluez également le type de cravate (par l'avant, l'arrière ou le milieu) et essayez de voir où se loge le bout d'aile coincé. Si vous parvenez à maintenir le cap, restez concentré sur un axe tout en essayant de libérer la cravate. En tirant sur les suspentes du bout d'aile ou du stabilo, cela peut marcher, suivant l'importance de la cravate (mais parfois ça ne sert pas à grand chose car la bonne suspente est difficile à trouver dans l'emmêlage). Pensez en permanence à votre hauteur et à votre cap, ne vous laissez pas dépasser par les émotions !

Si la cravate se défait, tant mieux ! Mais si après quelques essais pour l'enlever cela ne marche pas, continuez à garder votre cap et choisissez un endroit où poser. Dans le pire des cas, il vaut parfois mieux poser tranquillement dans les arbres... En tous cas, retenez

qu'on peut aller poser avec une cravate si on arrive à maintenir le cap : c'est la meilleure solution et c'est plus confortable que de tirer le secours... sans savoir où l'on va atterrir !

Par contre, si vous ne parvenez pas à maintenir le cap et si vous ne savez pas décrocher, la seule

**“Si vous parvenez à maintenir le cap, restez concentré sur un axe, tout en essayant de libérer la cravate.”**

solution reste de faire secours avant de vous retrouver en autorotation !

### LE DÉCROCHAGE

Si vous savez décrocher, la priorité ne change pas : gardez d'abord le cap ! Puis évaluez le type de cravate et votre hauteur sol. Si vous parvenez à défaire la cravate en tirant sur le stabilo, tant mieux, sinon vous pouvez décrocher (si vous avez assez de hauteur).

**Si c'est une cravate par l'avant,** le vent relatif arrière résultant du

décrochage va "pousser" la cravate et la dégager.

**Si c'est une cravate par le milieu,** le fait de décrocher va ramollir le tissu de la voile et dégager progressivement la cravate.

**Si c'est une cravate par l'arrière,** il ne faut pas décrocher complètement car le vent relatif

risque d'appuyer encore plus la cravate dans le faisceau de suspentes. Il faut alors créer du vent relatif par l'avant en faisant juste des amorces de décrochage, pour provoquer de fortes abat-tées et dégager ainsi le bout d'aile (attention à la temporisation).

Dans tous les cas, plusieurs décrochages successifs peuvent être nécessaires pour dégager la cravate. La priorité est donc toujours d'observer sa hauteur sol. Ne restez pas le regard bloqué sur la voile !

### LE SECOURS

Mais pour envisager le décrochage, il faut être au point sur cette manoeuvre, car avec le stress et la hauteur à gérer, il y a toujours le risque de provoquer un sur-incident. Si on ne parvient pas à dégager la cravate après plusieurs décos, on peut toujours aller poser en gardant le cap... Sauf dans les rares cas où la cravate est tellement importante que rien n'y fait : par exemple lorsque les trois quarts de la voile sont cravatés ou lorsqu'une suspente passe par dessus la voile. Dans ces cas-là, il faut penser le plus vite possible au secours !

Remarque : quand la voile est cravatée et qu'on est, en plus, twisté, si on doit tirer le secours, il faudra penser à aller chercher les arrières au-dessus du twist pour affaler la voile...

### EN CONCLUSION

Les cravates n'arrivent pas à tout le monde. C'est une configuration de vol qui dépend de la pratique et de la voile du pilote. ■



On peut aller poser avec une cravate si on arrive à maintenir le cap. Mais si ce n'est pas possible et si vous ne savez pas décrocher, la seule solution sera de faire secours avant de vous retrouver en autorotation !