

L'appréhension des fermetures ? NORMALE !

TRIPLE CHAMPION DE FRANCE, EX-CAPITAINE DE L'ÉQUIPE DE FRANCE, CONCEPTEUR ET FABRICANT DE SELLETTES, DENIS CORTELLA A LA PASSION DE DÉCORTIQUER LES MÉCANISMES DU VOL. UN MATIN, AVEC LUI ET SON ACOLYTE MAX JEANPIERRE, NOUS PARLONS DES FERMETURES EN PARAPENTE. NAIT ALORS L'IDÉE D'UNE RUBRIQUE...



PHOTO FRANCIS DIDIER

Max Jeanpierre (cheveux longs), Denis Cortella (cheveux courts)...

(En attendant que Denis, dans un prochain numéro, nous parle sellette, accélérateur et thermique, le récit de notre conversation mérite un détour. Comme toujours, Cortel est impitoyablement logique et pragmatique...)

PMag. Appréhender les fermetures, ça t'arrive ?

Denis Cortella. Bien sûr, j'ai la trouille comme tout le monde. Sous nos protos de compétition, la marge est si réduite que ce qui protège, c'est justement d'avoir peur ! Et moi aussi je peux faire une mauvaise analyse aéro et me mettre dans de méchantes conditions, moi aussi je peux manquer d'entraînement, être fatigué, faire une grosse erreur de pilotage...

PMag. Mais les voiles de Monsieur tout le monde sont quand même plus tranquilles ?

Denis. C'est vrai, je ne vois pas trop ce qui peut arriver avec des voiles de début ou intermé-

diaires... en tout cas sans vent, loin du relief et si tu ne le cherches pas ! Je dis sans vent parce que le danger vient toujours du vent et des turbulences qu'il génère, loin du relief parce que la voile la plus sûre du monde n'empêchera jamais un pilote distrait ou inculte, de s'écraser. Et j'ai dit si tu ne le cherches pas parce que même avec une voile école, on peut arriver à faire un tumbling : si on cherche vraiment, on trouve ! Une fois, je me suis mis dans une essoreuse avec une voile école, pour voir... Et bien, ça me baladait drôlement ! La solution fut, bien sûr, de m'éloigner du relief.

PMag. Donc se méfier du vent fort et du relief ?

Denis. Oui, et aussi de la vitesse : une fermeture à 38 km/h, c'est facile à gérer. Au-delà de 45 km/h, ça n'a plus rien à voir : la vitesse aggrave terriblement les incidents.

"Apprendre et progresser en pilotage est passionnant, mais c'est une démarche. Il ne suffit pas de s'inscrire à un stage : le stage n'infuse pas le savoir, il faut "vouloir" progresser et oser les manœuvres."

PMag. Revenons à l'appréhension des fermetures ?

Denis. On l'a tous, et c'est une chose positive ! Ce qu'il faut, c'est se donner les moyens d'être serein en l'air en apprenant à sortir des différentes situations que l'on peut rencontrer. Cela commence par une auto-analyse de son niveau et du type d'erreurs qu'on peut faire.

PMag. Une auto-analyse, tout le monde sait faire ça ?

Denis. Il suffit de lister ce que tu ne sais pas faire ou ne maîtrises pas suffisamment, et ensuite d'aller chercher l'info là où elle est : dans les livres, les articles, les stages, et bien sûr au bistrot, à la 3^e mi-temps, c'est là que tout se transmet !

PMag. Mais si toi aussi tu fais des erreurs d'analyse et de pilotage, alors pour un pilote lambda c'est encore bien pire...

Denis. Des erreurs d'analyse météo, tout le monde en fait. Ce qu'il faut quand tu t'es mis dans de mauvaises conditions, c'est savoir faire face : savoir régler ta sellette pour ces conditions, savoir gérer les mouvements de ta voile, savoir filer vers une zone moins minée, savoir descendre. Tout cela s'apprend...

PMag. En s'inscrivant à un stage ?

Denis. Oui mais ça ne suffit pas ! Un stage n'est pas une recette magique. C'est juste un lieu où, si tu le veux, si tu fais l'effort, tu pourras apprendre ce qui te manque. Mais c'est à toi de vouloir comprendre et progresser, à toi de lire et relire les articles techniques, et de t'entraîner aux exercices qu'on t'aura montrés !

PMag. Un conseil plus précis ?

Denis. Toujours savoir où l'on se trouve dans la masse d'air, être capable de dessiner mentalement cette masse d'air en 3D ! Si tu sais faire ça, tu vas aussi savoir tout ce qui peut survenir. Par exemple, si tu voles sous le vent d'une crête, tu sais que, tout près du relief, il y a une sorte de tube protégé des rouleaux, mais tu sais aussi que dès que tu voudras t'éloigner de la crête, tu devras forcément traverser le rouleau, et ça va secouer ! Tu peux donc t'y préparer en étant concentré, gainé, actif, tonique dans ta sellette, prêt à contrer la moindre amorce de fermeture.

PMag. On dit souvent qu'il faut imaginer le vent et les brises comme si c'était de l'eau...

Denis. Bien sûr !

Max Jeanpierre. Un autre truc important, c'est de sentir le négatif. Un départ en négatif en

ligne droite parce que tu as brutalement trop enfoncé une commande, c'est relativement facile à gérer, il suffit de vite relever la commande. Mais si tu fais la même erreur quand ta voile shoote, ça devient beaucoup plus compliqué à gérer!

PMag. Alors on fait comment ?

Max. Comme dit Denis, ça ne s'improvise pas, ça s'apprend! En stage. Ce n'est pas par hasard qu'on t'apprend à gérer le tangage, à faire la différence entre engager un virage en ressource, en abattée, en accélération. Ce sont des choses qu'il faut comprendre et tester, pour être plus performant, et surtout pour pouvoir faire face à tous les incidents possibles.

Denis. Il n'y a pas d'autre solution que de suivre tout le cursus, en allant des fondamentaux vers des situations de plus en plus complexes. Un apprentissage, ça se construit. Autour des notions que tu sais devoir acquérir. Face à cette tâche, nous sommes différents, il y a quelques rares surdoués pour qui tout s'acquiert d'instinct et qui souvent ne savent pas expliquer comment ils font, et il y a les besogneux qui ont besoin de répéter...

PMag. Que de boulot !

Denis. Quand on aime on ne compte pas! Apprendre et progresser est passionnant, mais c'est une démarche. Il ne suffit pas de s'inscrire à un stage : le stage n'infuse pas le savoir, il faut *vouloir* progresser *oser* les manœuvres. Il n'y a que Max qui apprend sans efforts!

Max. C'est vrai qu'au début, je profitais des jours où ça volait mal pour essayer des trucs en l'air, je mettais ma voile dans tous les sens et j'essayais de comprendre...

PMag. En somme, c'est à chacun de se prendre en charge, chacun à sa façon ?

Denis. Exactement! Et si l'on ne sait pas par quel bout s'y prendre, si l'on n'a pas confiance en soi, il ne faut pas avoir honte de se faire conseiller par des pros.

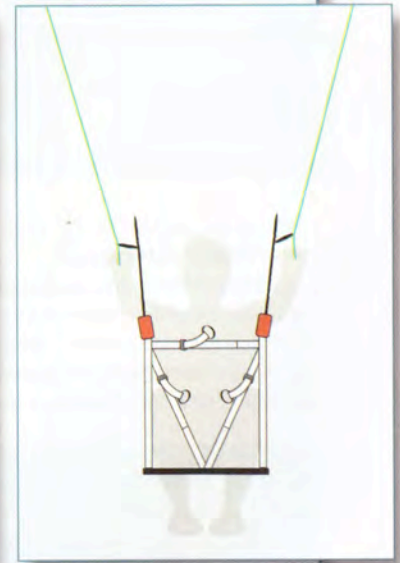
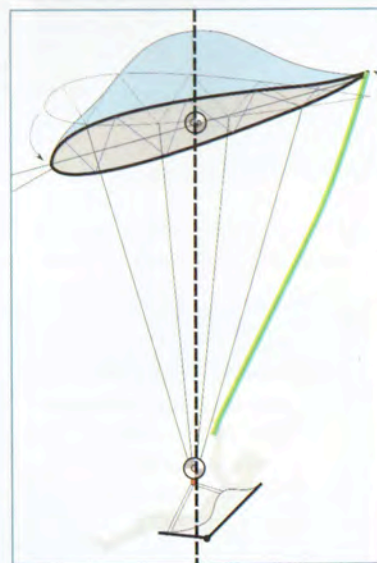
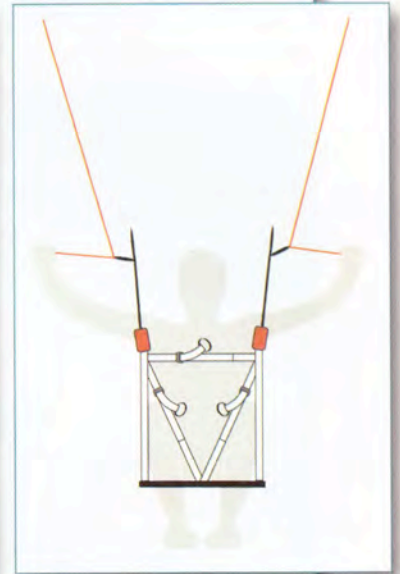
LE PILOTAGE AUX C

Une erreur fréquente consiste à mettre des coups de frein brefs et sans amplitude tout en accélérant. Ce petit coup de frein n'a d'autre effet que de créer une dépression sur le bord de fuite (cela fait reculer le centre de poussée, rendant la voile légèrement plus piqueuse). L'angle d'incidence qui était déjà limité du fait de la position accélérée, diminue et cela peut entraîner une fermeture frontale. Or les fermetures sont d'autant plus violentes que la voile va vite, notamment lorsqu'on

accélère, en raison des effets pendulaires générés par l'inertie du pilote (le ralentissement de la voile provoquant un cabré pendulaire). L'objectif dans la turbulence est de pouvoir augmenter très vite l'angle d'incidence en ralentissant le moins possible la voile sur sa trajectoire (finesse). Pour cela, on peut par exemple relâcher violemment l'accélérateur (encore faut-il être accéléré). Inconvénient : cabré aérodynamique et pendulaire donc abattée dans les secondes suivantes. Deuxième solution : tirer sur les C (pour les 3 lignes). Avantage : la modification du profil est moins radicale que par une action aux freins. En agissant sur les freins, on rend le profil fortement instable en creusant l'arrière, d'où une migration très importante du centre de poussée vers l'arrière. En tirant les C, au contraire, on rend le profil autostable, et la remise en vol est plus douce. Inconvénient : il faut un réel apprentissage et les effets sont variables selon les voiles. Une solution intéressante consiste, lorsqu'on accélère, à avoir les doigts entre les suspentes C, au niveau des petits maillons de liaison, pour bien sentir les variations de tension dans les suspentes : à chaque surtension (les doigts se font serrer), c'est le centre de poussée qui a reculé et donc l'angle d'incidence qui a diminué.

Quand c'est Verdun

Hors de question de voler accéléré! Il faut mettre du frein suffisamment pour pouvoir redonner de la vitesse, mais pas trop pour pouvoir contrer sans décrocher. Ce type de pilotage très dynamique, où les mains ne sont jamais à la même place, où l'angle d'incidence est important mais où l'on est vite proche du décrochage et des grosses abattées pendulaires, ressemble aux techniques utilisées pour casser la finesse et faire de la précision dans les compétitions Vol et Ski. A chaque *contre*, il faut bien penser à relever les mains!



Attention, des freins trop courts (en rouge sur les dessins) agissent sur le bord de fuite! Et cela empire lorsqu'on accélère! Le réglage de la garde devrait donc toujours se contrôler dans une configuration accélérée. Bien sûr, en thermiques avec une garde plus importante (en vert sur les dessins), le pilotage sera moins ergonomique, moins franc dans les mises en virage, mais au moins, le bord de fuite ne risquera pas d'être contraint.

Denis Cortella