

# ACCÉLÉRATEUR, RÉGLAGE ET UTILISATION

COMME SON NOM L'INDIQUE, UN ACCÉLÉRATEUR PERMET D'ALLER PLUS VITE. POUR ALLER PLUS RAPIDEMENT D'UN POINT À UN AUTRE, POUR MIEUX PÉNÉTRER FACE AU VENT, POUR AMÉLIORER SA FINESSE/SOL...

J'AIME OPTIMISER UN MAX  
MA VITESSE EN FONCTION  
DE LA FINESSE, DU VENT,  
DU RELIEF ET TOUT  
...

ET PUIS ÇA PEUT  
SERVIR POUR  
AUTRE CHOSE!



**O**u pour quitter fissa un coin peu sympathique voire écouter un vol en l'associant aux oreilles par exemple ! Un bel outil de pilotage complémentaire donc, vu la lenteur naturelle de nos aéronefs souples. Encore faut-il l'optimiser avec un bon réglage.

Le débattement d'un accélérateur est fonction de l'écartement entre les poulies situées sur nos élévateurs avants : accélérer à fond signifie que ces

poulies se retrouvent vraiment l'une contre l'autre... d'où l'expression "poulie/poulie".

Et toi pilote, oui toi, si tu accélères au maximum, c'est-à-dire jambes, pieds et orteils tendus (!), parviens-tu avec ton réglage actuel à faire poulie/poulie ("full barre" en langage gun) ? Si oui, tourne la page et bonne lecture pour la suite du magazine.

Mais si non, voici quelques arguments et conseils pour te convaincre à t'en occuper...

Fidèle à ma conception du vol plaisir simple, loin de moi l'idée de vous pousser à accélérer à fond dès que vous volez en ligne droite, et ce déjà pour des raisons évidentes de sécurité. En

effet, même si les performances de nos ailes continuent d'évoluer magnifiquement, il reste toujours vrai à ce jour qu'en aérologie turbulente, plus on vole vite plus le risque de fermeture augmente, et plus le pilotage lors d'une fermeture doit être précis et adapté. Si mes propos



vous étonnent, allez consulter les résultats des tests d'homologation, vous verrez que de nombreuses ailes se retrouvent dans la catégorie supérieure, souvent uniquement à cause de leur comportement au test de la fermeture asymétrique en configuration accélérée. On ne peut pas tout avoir ! Si la lenteur de l'aile parapente est un atout fantastique pour décoller, monter en thermique et atterrir, quand on se retrouve dans un coin vraiment inhospitalier sous un parapente, il faut souvent se "dépêcher doucement" pour en sortir, surtout si comme moi, vous préférez garder votre aile ouverte au-dessus de la tête !

#### POURQUOI POULIE/POULIE ?

Mais parce que si l'on associe accélérateur à fond + oreilles, on se retrouve alors sous une aile vraiment très résistante à la fermeture et avec une vitesse horizontale souvent quasi identique à celle bras hauts sous son aile ouverte. Dans ce cas, avoir à disposition toute sa vitesse potentielle peut rendre bien service : scotché au-dessus d'une crête ou dans une combe... ou pour limiter une marche arrière pour un atterro technique... ou encore si nécessité urgente d'aller se poser à cause de l'évolution du ciel, etc, etc. Je vous laisse imaginer d'autres situations "sympathiques", ce n'est pas ce qui manque.

#### MAINTENANT RÉGLAGE

Depuis belle lurette, le simple barreau est devenu double barreau. Plus facile et plus rapide ainsi d'attraper son accélérateur avec un talon par le barreau inférieur, et plus simple ensuite de pouvoir accélérer à fond grâce au second barreau avec les mouflages actuels. C'est le bon réglage basique. Bien joué déjà si vous êtes dans ce cas là, sinon faites le nécessaire, le pire étant d'avoir à se servir d'une main pour mettre le barreau sous son talon. Angoisse garantie le jour où il y a urgence, comme par exemple en se retrouvant scotché dès le décollage, sans aucune envie de lâcher une commande pour

aller chercher son barreau trop en arrière... ou attaché au plateau de la sellette !

Passons au réglage complémentaire pour pilotes avides de promenades aériennes.

Si les finesses max des ailes actuelles progressent encore doucement, nos finesses accélérées et la stabilité en tangage, elles, continuent de s'améliorer, surtout dans le premier tiers du débattement, et en plus en gardant un bord d'attaque toujours très résistant à la turbulence. D'où le grand intérêt à régler ses barreaux pour en profiter un max en transition dès que les condi-

tionner barreau sans hésitation, et vous volez ainsi avec un super compromis vitesse, taux de chute, plané et solidité. Symptôme non ? Et bien plus reposant physiquement et mentalement que d'appuyer et relâcher sans arrêt son barreau parce que l'on doute en permanence de la position idéale.

#### INFOS COMPLÉMENTAIRES

Pour les petits pilotes comme moi (attention je parle de taille, pas de compétences !!!), mais utile aussi pour tout le monde, un truc aussi simple qu'efficace consiste à mettre une paire de tanka (coinceur en plastique)

**"Inutile d'attendre d'avoir plus de 100 vols pour s'équiper d'un accélérateur. Apprenez à le gérer et à l'utiliser tranquillement au cours de votre progression"**

tions le demandent. Le principe est simple : sachant qu'il est plus facile de garder longtemps une position jambes tendues plutôt que légèrement fléchies, réglez votre accélérateur de telle manière que la position jambes tendues sur le premier barreau corresponde à un bon tiers du débattement de votre accélérateur (vérifiable en regardant l'écart entre vos poulies). Ainsi en transition, dès que le vario s'aggrave un peu ou que vous commencez à être contré, hop position jambes tendues pre-

sur les cordelettes de son accélérateur juste au-dessus des poulies de guidage près du plateau de la sellette. Avant de partir on remonte l'accélérateur sous le plateau de la sellette. Ainsi, s'il faut courir pour dé-

coller pas de gêne, et une fois en l'air facile à attraper et ça coulisse tout seul. Et ça marche aussi très bien avec les sellettes cocon si vous vous embrouillez parfois les pieds après le décollage pour enfiler le cocon.

Pour les réfractaires aux tankas, si le déco est bien ventilé, sortez votre accélérateur de son velcro ou de ses élastiques avant de partir. Il ne vous gênera pas puisque qu'il n'y aura pas à courir pour décoller, et il sera ainsi automatiquement disponible en cas de besoin. Enfin dernier conseil pour les jeunes pilotes : inutile d'attendre d'avoir plus de 100 vols pour s'équiper d'un accélérateur. Apprenez à le gérer et à l'utiliser tranquillement au cours de votre progression comme tout autre geste de pilotage, de préférence au cours de vols calmes bien évidemment.

#### Pour les crosseurs en herbe,

si vous lisez le prochain Parapente Mag vous en saurez encore plus sur l'utilisation de l'accélérateur en transition, et d'ici là, vous aurez sûrement bien réglé le vôtre... ■

