

REPOSER AU DÉCO



Photo: Michel Faréglia

IL PEUT ÊTRE UTILE DE SE REPOSER AU DÉCOLLAGE. SELON LA CONFIGURATION DU SITE ET L'AÉROLOGIE, CE SERA PLUS OU MOINS DIFFICILE... ET IMPRESSIONNANT LA PREMIÈRE FOIS. VOICI QUELQUES CONSEILS.

Tout d'abord, si c'est sur un nouveau site, il faut se renseigner si c'est autorisé ou non. On en profitera pour visualiser l'environnement, bien repérer tous les obstacles, câbles, clôtures, barrières, piquets...

Bien sûr, il est essentiel de bien connaître sa voile, notamment aux basses vitesses. Pour cela il faut avoir pratiqué longuement au préalable, en gonflage au sol, en stage de pilotage ou simulation d'incidents de vol. Autant une amorce de décrochage ou de vrille est tout à fait gérable en air libre (si l'on s'y est entraîné), autant au ras du sol la marge de manœuvre ou d'erreur est fortement réduite. Les gestes de pilotage doivent être automatisés afin de garder l'esprit disponible pour l'analyse permanente du déroulement de l'action et de l'anticipation des prochaines secondes. Gardons à l'esprit qu'il faudra s'adapter en permanence, du début de l'opération jusqu'à avoir les deux pieds posés au sol et la voile affalée et maîtrisée (sur un déco alimenté, elle peut tout à

fait se regonfler une fois au sol, et sans vous demander votre avis). Sur une même configuration de terrain, différentes approches sont envisageables en fonction des aérologies.

Certes dans les textes le pilote en l'air est prioritaire sur celui qui décolle... mais le bon sens n'autorise pas à faire 25 essais infructueux pendant que les copains attendent la bonne bouffe pour se mettre en l'air ! Sur un déco très fréquenté, il vaut peut-être mieux s'abstenir, sauf urgence sécurité bien entendu. A ce sujet, n'hésitez pas à communiquer avec les gens au sol afin de leur faire part de vos intentions et éviter les malentendus. Si besoin, ils seront probablement enclins à faire un peu de place le temps d'une repose maîtrisée, mieux vaut ça qu'un roulé-boulé au milieu des voiles étalées ou du pique-nique des promeneurs qui n'ont aucune idée de vos intentions ! En revanche, sur déco peu fréquenté, on a tout loisir de faire plusieurs passages à distance raisonnable en guise de simulation.

Après cela, je vois 4 points essentiels à analyser :

- 1) configuration du terrain. Sur le déco et en arrière. Prendre en compte la pente, un éventuel dévers, les obstacles (arbres, lignes...).
- 2) l'aérologie.
- 3) les autres voiles en l'air.
- 4) les obstacles mobiles au sol (autres pilotes voiles étalées, piétons, voitures...).

RÉALISATION

Lorsque les points énumérés ci-dessus sont acceptables, il reste à composer avec deux points-clés : l'impératif de finir plus ou moins face au vent, et la gestion de sa hauteur.

Finir face au vent

Le vent de travers dicte le sens de l'approche (face à lui). Mais il peut aussi compromettre la faisabilité de la repose s'il y a de gros obstacles côté vent (puisqu'ils vont alors mettre le décrochage sous leur vent). Le vent de travers facilite la repose car la vitesse/sol est réduite : en cas de terrain plat et dégagé la repose se trouve facilitée car on peut alors rentrer en crabe, et tout est relativement simple. En revanche, en cas de déco en pente fuyante, c'est plus délicat car on va tangenter le sol, sans parvenir à s'en approcher suffisamment.

Un vent pile poil de face au déco rend parfois la repose plus difficile. En effet, pour se replacer face au vent en fin de finale, il faudra faire un changement de cap plus important (donc plus difficile à gérer au ras du sol). De plus, on termine face à la vallée ou la plaine, dans la plus grande ligne de pente du dé-

collage : il faut alors dégrader nettement sa finesse/sol faute de quoi on passe trop haut et on repart pour un tour...

Importance du dernier virage

Sur un décrochage, bien souvent l'espace restreint ne permet pas de faire une belle finale comme dans les livres. On doit enchaîner en un instant un changement de cap (pour terminer face au vent) et un freinage final finement dosé, permettant de poser les pieds à faible vitesse (verticale et horizontale). Pas facile de bien prendre en compte l'augmentation du taux de chute pendant ce dernier virage. Sur un déco alimenté, cela pose moins problème car on est dans une ascendance : la vitesse verticale reste donc limitée (cela nécessite tout de même une bonne approximation préalable de la force de l'ascendance). En cas de vent de travers, on finit en crabe, on peut alors profiter du freinage final pour appuyer plus fort sur la commande du côté au vent. On place ainsi l'aile quasiment face au vent, le retour au sol du pilote est facilité et la voile peut être affalée proprement.

Une problématique incontournable de la repose au déco :

il faut doser son pilotage de manière à finir debout et équilibré. Il s'agit d'avoir très peu de mouvements de tangage et de roulis au moment où les pieds touchent le sol. Mais une sortie de virage sans tangage ni roulis, ça n'existe pas ! Il faut donc s'efforcer de combiner précision du virage et finesse aux commandes et à la sellette pour obtenir une sortie propre.

Cela passe notamment par une grande indépendance des mains (s'y entraîner au préalable en air libre et calme). Bien qu'on ait sorti les jambes, il ne faut pas oublier de continuer à piloter à la sellette jusqu'à ce que les pieds touchent le sol, ou à minima de rester bien centré afin de ne pas provoquer de mouvements parasites.

Ce qui risque d'arriver :

- Dernier virage trop haut : on ne pose pas, c'est reparti pour un tour.
- Dernier virage trop bas : on arrive au relief en rotation (pas bien !).
- Sortie de virage non maîtrisée, trop brusque : important mouvement de tangage (chandelle), suivi d'une abattée, puis retour au sol tonique dans le rappel pendulaire. Entorse de la cheville ou du poignet possible.

Gérer sa hauteur

Pas toujours évident si l'on considère qu'en général les décollages sont situés dans des endroits où l'on souhaite trouver une ascendance efficace, il est donc probable que ça monte là où (pour une fois) on voudrait descendre ou zéroter ! En tous cas, une bonne analyse de l'aérogologie est essentielle. Bien différencier les conditions dynamiques des conditions thermiques. Pour les premières tentatives, il est judicieux de choisir des conditions dynamiques régulières, sur un déco large et herbeux, ou bien une restitution de fin de journée. Moins de surprises, ça porte partout mais sans monter trop fort, la gestion de la hauteur est grandement simplifiée. Les sites à soaring se prêtent volontiers à ce petit jeu.

En conditions thermiques, il convient de repérer la force et la fréquence des cycles. Si on tente de poser au début ou au milieu d'un cycle, ça monte trop. Il est plus facile de choisir un moment d'accalmie, mais on risque alors d'arriver trop bas... En conditions thermiques fortes ou hachées, il vaut mieux s'abstenir, car tout devient beaucoup plus difficile et risqué. En cas de déclenchement

thermique au moment où l'on est sur le point de poser, on subit une rafale venant d'en dessous. L'angle d'incidence augmente temporairement mais brusquement. Sans changer la position des commandes, on se rapproche du point de décrochage, il faut donc y aller mollo sur les freins ! Et surtout ne pas les garder longuement en position basse : des gestes amples et efficaces, mais assez brefs, et ensuite il faut laisser sa voile voler.

Si ça monte partout le long du relief, on peut s'avancer pour sortir de l'ascendance, perdre suffisamment d'altitude puis revenir se placer plus bas que le niveau du décollage, décalé sur un côté. La difficulté est alors d'estimer de combien on va remonter le temps de faire son approche, afin de ne pas arriver à nouveau trop haut ! L'avantage de ce cas est qu'on peut faire plusieurs tentatives puisque ça remonte à chaque fois. Certains feraient les oreilles, personnel-

lement j'évite à proximité du sol car j'ai moins de feeling et je suis moins manoeuvrant. Dans un zéro légèrement positif, il est possible de faire une seule oreille (de préférence côté vallée), en restant très vigilant sur ses appuis sellette et en se gardant la possibilité de dégager du relief à tout instant.

Si ça ne tient pas et qu'on arrive d'au-dessus (par exemple sur un retour de cross ou en provenance d'un déco montagne situé plus haut) on n'a droit qu'à un essai ! Facile sur un vaste déco herbeux car c'est un atterrissage classique, mais plus délicat sur un déco petit ou encombré, surtout en cas de vent nul ou très faible (finesse/sol et vitesse/sol élevées).

DIVERSES CONFIGURATIONS

- Sur un décollage entouré d'arbres, la difficulté est de rentrer sur le déco dans cet espace limité. Il faut choisir le côté d'où l'on arrive le moins vent arrière.

On rentre (vite) en crabe et on doit effectuer un dernier virage de plus d'un quart de tour pour redresser face au vent. Cela demande une bonne gestion en tangage/roulis à proximité du sol.

- Sur un déco type falaise, la repose sera délicate, selon le vent et la topographie. Rouleau et turbulences probables derrière la cassure. On peut tâter le terrain en faisant plusieurs passages, d'abord à la verticale de la cassure, puis légèrement en arrière (mais en restant très vigilant) de manière à ressentir comment s'écoulent les filets d'air. Il vaut parfois mieux prendre suffisamment de hauteur et aller se poser loin derrière si la configuration des lieux le permet. Au passage dans la masse d'air située en arrière, on aura probablement à gérer une brève transition agitée, puis du gradient en finale.
- Sur un décollage très alimenté, outre la difficulté à descendre, il s'agit de ne pas se

faire re-soulever avant d'avoir affalé son aile. Pas évident ! Car au moment où l'on enfonce les freins (après avoir posé les pieds à terre), l'augmentation temporaire de portance peut propulser le pilote vers le haut et vers l'arrière. Gare à la chute ! Il s'agit donc de ne pas se précipiter mais d'agir avec fermeté et précision. Plusieurs solutions sont envisageables, que tout pilote devrait travailler en faisant de nombreuses heures de gonflage : descendre l'aile en cobra sur le côté... se retourner en contrôlant (notamment son tangage)... décrocher vigoureusement en courant vers l'aile. On peut aussi demander assistance mais il faut être sûr que la personne ne vous lâche pas ! On peut lui donner les deux freins et la prier de reculer de 2 mètres, la voile décroche instantanément et perd toute sa force. Toute action hésitante ou approximative finit en général par un pilote traîné par son aile à moitié gonflée !

• Sur un terrain convexe, penser que les filets d'air viennent d'en dessous sur la partie basse (donc font monter) puis progressivement de face sur la partie arrière (donc font reculer, ou moins avancer). On peut en jouer sur une grosse butte herbeuse arrondie et sans obstacles. Dans la partie arrière peu pentue, on peut poser dans le vent quasiment à la verticale, parfois sans la moindre turbulence. Restera à affaler la voile sans se faire traîner. Dans la partie avant plus raide, pour atterrir il faut casser sa finesse. On peut pomper aux freins mais avec des gestes précis et dosés, sous peine de décrochage à proximité du sol ! Eviter les petits mouvements saccadés, peu efficaces. Des mouvements amples et brefs sont préférables.

- Certains sites permettent de se reposer non pas sur le déco, mais franchement en arrière, dans une aérogologie qui n'a parfois rien à voir avec celle du décollage même. En cas de rouleau de grande échelle, la turbulence même brève peut être virulente : une grande vigilance s'impose, et mieux vaut passer derrière avec une hauteur suffisante, qui dépend à la fois de l'aérogologie et de la configuration du site. Au niveau du sol, le vent peut venir d'une direction différente : guetter tous les indices et se méfier du gradient probable en finale.

CONCLUSION

Si la repose au décollage est un plaisir, n'oublions pas qu'elle peut être délicate. On doit parfois savoir renoncer. Combien de pilote se sont esquivés suite à un décrochage à 2m/sol ? La bascule arrière de l'aile associée à l'inertie du pilote en ont surpris plus d'un, et tomber à plat dos, même de cette faible hauteur, ne pardonne pas. Il vaut mieux faire une heure de stop qu'un mois de plâtre ! On ne peut que progresser en s'entraînant longuement au sol. De temps en temps, se faire prescrire un séjour à la Dune du Pyla ou sur les fabuleux sites herbeux et dégagés du Massif Central... ■

"Deux points-clés : l'impératif de finir plus ou moins face au vent, et la gestion de sa hauteur."