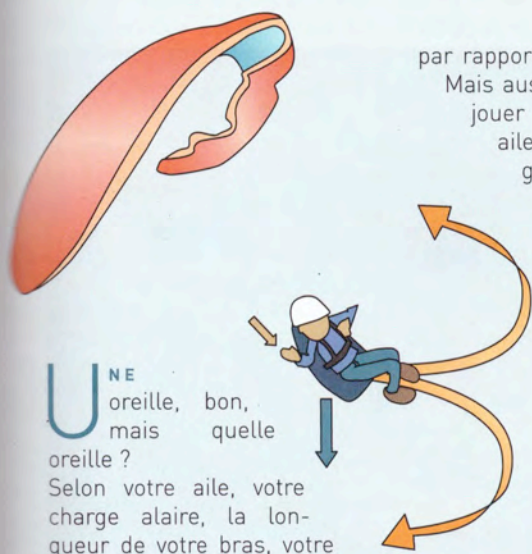


TIREZ LUI L'OREILLE

(MÊME SI AILE EST SAGE) !

TOUJOURS LE MÊME BUT : VOUS DONNER ENVIE DE JOUER POUR ACQUÉRIR PLUS D'AISANCE, ENRICHIR VOTRE PILOTAGE, VOTRE TECHNIQUE ET VOTRE MENTAL... CE QUI MÈNE À PLUS DE PLAISIR, DE PERFORMANCES ET DE SÉCURITÉ.



UNE oreille, bon, mais quelle oreille ?

Selon votre aile, votre charge alaire, la longueur de votre bras, votre façon et la rapidité à exécuter le geste, faire une oreille peut être facile... ou physique. Une fois l'oreille abaissée, elle peut rester gentiment plaquée contre l'intrados... ou chercher de suite à se rouvrir, ou parfois aussi se mettre à flapper. Rien d'anormal, tout est possible, donc ne vous contentez pas d'un seul type de geste, cherchez le plus efficace.

Je vais vous suggérer quelques exercices, à faire avec une oreille classique, pas une grande oreille, pour rester dans des réactions classiques. Mais d'abord, pourquoi une seule oreille ?

Parce que c'est plus simple que de faire les deux et parce que ça peut suffire. Par exemple pour ralentir ou arrêter une montée sous des barbules, pour sortir de sous un nuage sans sacrifier d'altitude, ou pour rester à hauteur d'un décollage ou d'une crête pour dire bonjour à votre maman, ou encore pour s'établir un peu plus en approche

par rapport à une autre aile. Mais aussi et surtout pour jouer et piloter votre aile dans une configuration à peine en dehors de la normale !

PASSONS AUX EXERCICES...

Avant d'aller braver l'inconnu, prenez l'habitude d'avoir l'accélérateur sous le pied, histoire de pouvoir

intervenir au moindre doute d'une vitesse/air insuffisante. Réflexe d'autant plus utile pour le jour où vous devrez ajouter du barreau sur vos oreilles pour une descente urgente, surtout s'il vous arrive souvent d'avoir du mal à attraper votre barreau du premier coup.

- Première manœuvre : faire une oreille en vol droit **sans** contre sellette ni commande, pour voir déjà l'importance du changement de cap de votre aile, et surtout pour **accepter** ce changement de cap. Détendez-vous, vous n'allez pas faire trois tours avant que l'aile ne revole droit !

- Une fois bien à l'aise à accepter la déviation, même manœuvre avec cette fois un contre sellette, dosé comme il se doit pour garder un cap irréprochable : ni trop ni pas assez. C'est vraiment un minimum à acquérir pour voler en conditions bourgeoises avec sérénité.

- Et maintenant tournez manège : petits wings avec cette oreille, c'est-à-dire une série d'amorces de virage, à la commande côté ouvert, et à la sellette côté oreille. Nul besoin de chercher de l'amplitude, mais plutôt de la régularité dans le rythme, et de la symétrie, tout en respectant un cap général, preuve d'un pilotage abouti.

- Ensuite quelques 360. Là encore, le but n'est pas de descendre à -24m/s mais de trouver une rotation régulière : spirale initiée à la commande côté ouvert, avec dosage pour garder une spirale tranquille.

- Puis même chose côté oreille, donc à la sellette. Si l'aile refuse de partir en virage, lâchez votre commande côté ouvert pour maintenir l'oreille afin de libérer votre main côté fermé pour l'utiliser à engager le virage à la commande, et tout en douceur pour voir si l'aile accepte tranquillement.

Mais oui c'est possible, en commençant en air calme évidemment pour vous familiariser à la manœuvre, et le geste vous rendra capable plus tard de tenir vos deux oreilles d'une seule main pour libérer l'autre main, afin par exemple de pouvoir donner une info radio sans lâcher les oreilles, ou d'attraper son barreau d'accélérateur si on ne l'avait pas fait avant. "Qui peut le plus peut le moins" dit l'adage !

- Evidemment, comme votre aile a deux oreilles (du moins je vous le souhaite), tous ces gestes sont à faire et à refaire à droite comme à gauche. Vous

constatarez d'ailleurs souvent certaines petites différences de réactions entre un côté et l'autre, preuve que votre pilotage et vos sensations peuvent encore s'améliorer, mais ça, vous le saviez déjà ?!

Et vous savez quoi ? Jouer ainsi avec une seule oreille est surtout une façon aussi simple qu'efficace de "s'habituer" à voir un de ses bouts d'aile fermé, que ce soit lors d'une sortie déco, en vol droit en transition ou en virage dans une pompe, et de gérer la chose sans stress ni geste brutal, comme on le voit trop souvent quand un pilote se fait surprendre, comme lors d'un déco avec une petite cravate par exemple.

Si vous saviez comme c'est agréable, quand on quitte le sol ou que l'on est en train d'enrouler un thermique sympathique, ou encore en approche, de voir qu'un bout d'aile vient de se fermer, et de rester calme et lucide sans réaction parasite ni précipitée, parce que l'on sait qu'il n'y a pas urgence, car on s'est amusé à le provoquer soi-même à maintes reprises ! Cela s'appelle l'expérience, la bonne expérience, et ça vaut bien plus que 2 km/h de plus ou 0.1m/s de taux de chute de moins sur les caractéristiques de votre aile !

Certains jeux provoquent des addictions parait-il, eh bien je vous souhaite qu'il en soit ainsi pour les jeux qui vous permettent de mieux sentir votre aile. ■