



L'IMPORTANCE DE LA SELLETTE.

EN OBSERVANT LES PARAPENTISTES, J'AI ACQUIS UNE CERTITUDE : LA POSITION ET L'ÉQUILIBRE DU PILOTE DANS SA SELLETTE SONT DÉTERMINANTS DANS LE PILOTAGE.

L'IDÉE de cet article est de vous montrer l'importance de cet équilibre sellette pour la qualité de notre pilotage et de vous donner des conseils simples et très utiles.

Lorsqu'on parle de pilotage, on insiste bien évidemment sur les actions aux commandes, mais souvent au détriment du pilotage à la sellette et des notions d'équilibre. Il faut définitivement prendre conscience que le parapente est un ensemble mobile unique en son genre, qui met en mouvement une aile porteuse et un poids suspendu. Dans cet ensemble, les notions d'équilibre constituent les fondations de notre pilotage.

BON ÉQUILIBRE = BON FEELING

Nombre de pilotes volent trop crispés au niveau des abdominaux, trop cambrés ou, à l'opposé, en position trop couchée. Trop incliné en arrière, ou dans une sellette trop large ou mal ajustée, on ne sera pas aussi efficace dans son pilotage et on

ne rétablira pas aussi facilement ni aussi rapidement le déséquilibre occasionné par une vilaine fermeture.

Bien équilibré, je suis réceptif et donc bien à l'écoute de ma voile. Je perçois bien les mouvements pendulaires de l'aile. Je peux les interpréter instantanément et agir en conséquence. C'est cela, le pilotage actif : ressentir, comprendre, agir !

On voit certains pilotes se recroqueviller dans leur sellette, changer de position. C'est le signe qu'ils ne sont pas à l'aise : ils respirent moins bien, ils deviennent moins efficaces dans leur pilotage et leur voile est moins manœuvrante. Un pilote crispé dans sa sellette aura plus de mal à ressentir les mouvements de l'aile. Il n'en ressentira qu'une partie et les percevra comme une agression au lieu de les utiliser comme une information. Peut-être perdra-t-il, à ce moment là, le plaisir à voler. Ce qui est difficile en parapente, c'est d'accepter les mouve-

ments de l'aile. Il faut passer par une phase d'acclimatation à la turbulence. Elle permet au pilote d'ouvrir tous ses capteurs et de conserver une bonne position dans sa sellette.

BON ÉQUILIBRE = BON DOSAGE COMMANDES

Au sol, nous utilisons nos bras et nos mains pour nous rééquilibrer et nous récupérer en cas de chute. Ces réflexes, normaux à terre, doivent être éliminés en l'air. En parapente, pour fournir un pilotage actif, il faut utiliser tout le corps et bien dissocier ses bras du reste du corps. Pour cela, il est indispensable d'être parfaitement équilibré dans sa sellette. Alors seulement, le pilotage à la commande pourra être précis, y compris en situations brutales (fermetures). A l'inverse, mal positionné et mal équilibré dans la sellette, la dissociation du corps et des bras devient plus difficile, et en cas de déséquilibre brutal (grosse ferme-

ture), cette nécessaire dissociation devient presque impossible. C'est ce qui explique que des pilotes pourtant aguerris en arrivent à provoquer un décrochage involontaire lors d'une fermeture ! Confronté à un phénomène brutal et imprévisible, on peut en arriver à perdre le contrôle de l'aile si on ne dispose pas du bon automatisme de contre sellette, car alors, c'est souvent le bon vieux réflexe terrien qui ressurgit : le pilote se raccroche à la commande de frein côté ouvert et surcontre : c'est le fameux surpilotage, et le départ d'une cascade d'incidents.

• **A retenir** : bien équilibré dans la sellette, on est en mesure de ressentir et comprendre les mouvements pendulaires. C'est déterminant pour avoir un pilotage actif. En cas de fermeture, on pourra réagir correctement : faire son contre à la sellette et agir avec le bon dosage sur les commandes.

LE CHOIX DE LA SELLETTE

• Différents niveaux...

Les fabricants de sellettes proposent différents modèles s'adressant à des niveaux de pilotage différents et à des pratiques différentes. Les sellettes entrée de gamme sont conçues pour faciliter le passage assis et permettre au pilote une position assise. Les sellettes haut de gamme permettent de voler aussi bien assis que semi couché. Plus on monte en gamme, plus les sellettes offrent de réglages (et de confort car les pilotes de cross volent plusieurs heures), plus de rigidité dans le dossier (meilleurs appuis) et plus d'accessoires.

• Différentes pratiques...

Ecole, vol montagne, vol rando, vol à ski, cross, compétition, voltige, speed riding... Les fabricants essaient de répondre aux exigences différentes de ces pratiques variées. L'évolution récente la plus notable, initiée par Sup'Air, concerne le gain de poids et de volume. Et c'est une très bonne chose, car il est indispensable d'être agile, notamment dans toutes les phases de pilotage au sol (décollage et atterrissage). Avec ces nouvelles sellettes moins lourdes et moins volumineuses, on est beaucoup plus efficace pour se replacer sous sa voile et jouer dans le vent, tout en étant aussi précis en vol. Cela a aussi permis de réduire le volume et le poids du sac : il était temps !

POSITION ET REGLAGES

• La position idéale

Plus je vole en arrière et plus le pilotage devient technique. Il est fortement déconseillé de choisir une sellette dont la géométrie incite à voler très incliné en arrière si l'on n'a pas déjà acquis un bon équilibre sellette. En effet, une position inclinée en arrière facilite les twists car il est plus difficile de prendre ses appuis et le pilote devient plus sensible aux mouvements de lacet. Pour diminuer cette sensibilité, on a deux possibilités : 1) Rajouter un cale-pieds (également utile pour déclencher et conduire les virages). 2) Desserrer la sangle ventrale. En relâchant ce réglage, on

augmente la sensibilité en roulis au profit d'un pilotage sellette actif. Mais attention, le fait de relâcher la ventrale sera pénalisant si l'on manque d'efficacité dans son pilotage sellette. Sur une grosse fermeture asymétrique, par exemple, le déséquilibre sera plus brutal et profond. Un pilote peu expérimenté devra donc impérativement choisir un modèle de sellette qui lui permette de piloter dans une position redressée. Lors des vols de tests d'homologation, les pilotes de test volent dans cette position. C'est la position standard. Même les pilotes de haut niveau ne volent plus en position couchée. Dans les phases de vol thermique, ils sont assis avec le buste légèrement en arrière, surtout près du relief. En vol accéléré c'est différent, on se couche naturellement en arrière et on vient compléter son équilibre par d'autres appuis : la paume des mains sur les élévateurs et les pieds sur la barre d'accélérateur.

• Une sellette adaptée au gabarit du pilote...

Rien de pire que de nager dans sa sellette parce qu'elle est trop grande ou trop large. Il existe généralement, pour un même modèle de sellette, 3 ou 4 tailles, du XS au XL. Choisissez la bonne et adaptez les réglages à votre morphologie. Il faut vraiment faire corps avec sa sellette. Il est malheureusement fréquent de voir des pilotes avec des sellettes trop grandes. Ils perdent alors le contact et la tenue au niveau du dossier et la planchette risque également d'être trop large...

A retenir

- La nécessité de voler avec une sellette adaptée à son niveau et à son gabarit.
- La nécessité de ne pas "flotter" dans la sellette.

• La largeur de planchette...

Elle doit être ajustée à la largeur de hanches : on n'hésitera pas à rogner un peu sur les deux côtés de la planchette pour en diminuer la largeur, afin de ne jamais flotter en largeur. Mais pas trop quand même, car chaque centi-

mètre coupé sur les côtés fera remonter vos points d'ancrage, diminuant de ce fait votre sensibilité en roulis et l'efficacité de votre pilotage sellette. Donc avant de rétrécir votre planchette, vérifiez la taille de votre sellette et vos réglages !

Des réglages précis

Sangle ventrale. On n'a cessé de souligner, depuis des années, l'importance du réglage de la ventrale autour d'une valeur de référence⁽¹⁾. Très bien : tout le monde sait qu'il faut plutôt resserrer en turbulence afin d'empêcher le plateau de sellette de "tomber" d'un côté ou de l'autre en situation de déséquilibre (fermeture), et plutôt desserrer si l'on veut un pilotage plus sensible et plus précis à la sellette. ⁽¹⁾ Cette valeur est, selon le gabarit de chacun, de 38 cm, 42 cm ou 46 cm (mesure à effectuer entre les 2 maillons principaux).

Sangles dorsales. Le réglage de la ventrale ne fait pas tout. Il faut régler l'inclinaison de son dossier, c'est à dire ajuster soigneusement les sangles dorsales, de façon à positionner notre buste légèrement en arrière et maintenir plaqués les lombaires et le bassin dans la sellette (il faut à tout prix éviter les zones de vide à ce niveau). Pour cela, il y a souvent 2 ou 3 réglages à affiner. Tout comme pour la sangle ventrale, il s'agit de réglages précis (2 ou 3 cm de plus ou de moins font de grosses différences).

Sangles d'épaules. Elles doivent tenir notre buste sans nous comprimer ni nous gêner lors des mouvements du buste (prises d'appuis).

Sangles de profondeur. On ne les trouve que sur certains modèles (Sup'Air notamment). Ce réglage permet de positionner notre bassin par rapport aux points d'ancrage de la sellette. Lâché à fond, on éloigne le bassin des points d'ancrage et le

corps du pilote devient plus sensible en lacet. Les petits gabarits y sont particulièrement sensibles.

Un bon réglage se fait, avant le vol, sous un portique et on le peaufine ensuite en vol. Il faut être capable d'adapter ses réglages au cours d'un vol, si les conditions forcent ou si la fatigue se fait sentir. Parfois, dans le portique tout va bien, la sellette est bien réglée, mais une fois en vol, des gênes apparaissent. Il suffit généralement, alors, de penser à son attitude et notamment de vérifier que l'on n'est pas crispé. Beaucoup de pilotes volent trop contractés au niveau des abdominaux, surtout lorsqu'ils commencent à se sentir moins à l'aise. Ils volent alors sur la défensive. Peu à peu, on apprendra à affiner ses réglages en vol, en fonction de l'épaisseur de vêtements, de la forme du jour et de l'aérogologie...

QUELQUES ASTUCES...

Position standard : le buste est bien positionné quand les avant-bras sont perpendiculaires aux bras. Si les avant bras et les bras sont plus dépliés : on est un peu trop en arrière. S'ils sont plus refermés, on est trop en avant. Le champion Chrige Maurer lui-même affirme qu'en conditions fortes, il vole assis, dos légèrement incliné vers l'arrière.

Les cuisses écartées sur toute la largeur du plateau, les pieds regroupés. Imaginez votre sellette comme un ski avec ses deux carres. On prend appui en appuyant sur les bords de la sellette en dissociant les deux hanches. Il ne faut surtout pas serrer les jambes car on va flotter et glisser sur la planchette.

Tonicité musculaire au niveau des abdominaux et des muscles posturaux pour être réactif (évittez le balancement des jambes qui indique que le pilote subit les mouvements pendulaires). Si vous faites des 360 engagés, cette tonicité musculaire est importante car elle va permettre au sang de refluer vers le haut. Pensez également durant ces fortes rotations à bien respirer ! Dernière astuce : positionnez

correctement votre tête bien dans l'axe et évitez surtout de la tourner sur le côté. Rien de tel que de bouger sa tête lors de 360 engagés pour se bousiller les cervicales ! Personnellement, je dois faire du renforcement des muscles cervicaux pour me protéger des contraintes infligées lors des tests d'homologation. Mieux vaut prévenir que guérir !

L'appui des coudes au niveau des maillons est utile en conditions turbulentes. Avec les avant bras parallèles aux élévateurs, les mains travaillent avec précision le long des élévateurs et peuvent glisser sur la paume.

En conditions turbulentes, ne pas hésiter à se mettre debout dans le harnais en approche notamment. Cette position debout verrouille la sellette et annule le risque d'un fort déséquilibre. Elle génère aussi plus de trainée pilote. Ainsi en cas de grosse fermeture asymétrique, l'aile sera moins sensible au départ en autorotation. Cela permet de se concentrer sur le pilotage à la commande. Et même si vous n'êtes pas dans un gros merdier aérologique, prenez l'habitude de vous relever franchement au moment de poser, pour automatiser cette phase hyper importante. Si un jour ça va mal, vous serez prêt à utiliser vos jambes au lieu de les relever. Trop de pilotes ont pris l'habitude de poser sur les fesses dès qu'un élément imprévu surgit (gradient, turbulences...).

Dans l'idée de contrôler les mouvements de l'aile, Advance a développé le "diagonal active system", système de triangulation qui permet d'avoir un contrôle du roulis en faisant varier la tension des sangles de cuisses, par un simple changement de l'inclinaison des cuisses. Jambes plus ou moins tendues vers l'avant, on appuie sur l'avant de la planchette, ce qui tend les sangles de cuisses (fixées sous les maillons d'ancrage) et cela active le système. A l'inverse, en relevant légèrement les cuisses, on diminue la tension des sangles et on augmente la possibilité de mise en roulis (pour un accompagnement du virage, un contre...

C'est le même principe que l'ABS qui joue, lui, sur le réglage de la ventrale. Cependant avec le système Advance, on amortit le roulis sans modifier ses réglages et sans avoir à manipuler la ventrale, mais seulement en jouant sur l'inclinaison du plateau : c'est immédiat, sans effort et on a toujours les commandes en mains.

CE QU'IL FAUT ÉVITER !

De prendre ses commandes en "chasse d'eau". Prenez les en dragonne pour avoir un meilleur ressenti. C'est très important. Certains estiment cette prise en dragonne mauvaise, car s'il faut

énergétique inutile... à moins que vous vouliez muscler vos ados !

Pilote assis droit et dos cambré = perte de contact avec le dossier de votre sellette. On est assis comme sur un tonneau et c'est beaucoup plus instable. Les pilotes mal à l'aise dans la turbulence, adoptent souvent cette position, se redressent et ramènent leurs épaules en avant. En se relevant, ils rapprochent leur centre de gravité des maillons d'accroche sellette. Le problème c'est qu'ils perdent la tenue de la sellette car le maintien du dos (l'appui dans le dos) disparaît.

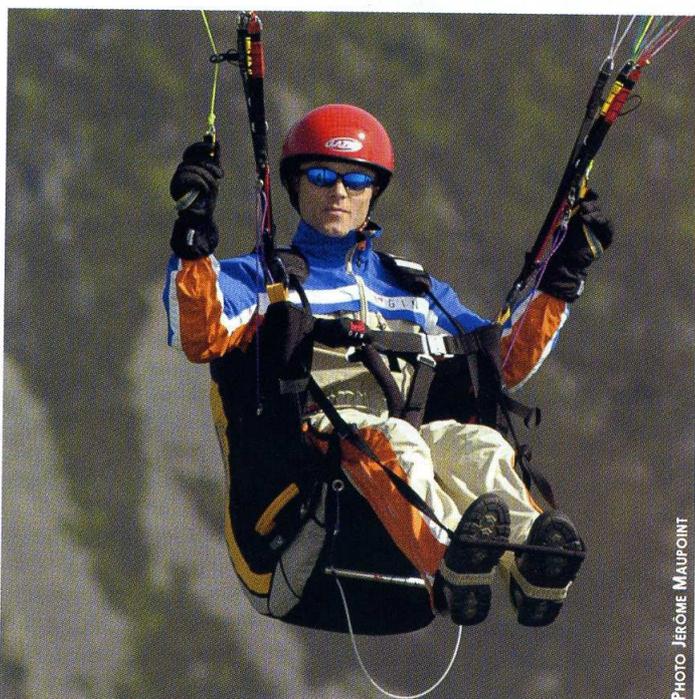


PHOTO JÉRÔME MAUPOINT

faire secours, il sera plus difficile d'accéder à la poignée du secours. Faux problème ! Si vous devez tirer le secours, ce n'est pas parce que vous gardez votre commande en main que vous ne pourrez pas faire votre extraction. Parole de pilote de test ! Commandes en chasse d'eau, on ressent moins bien les variations de poids, et en cas de gros déséquilibre, on risque fort d'essayer de se récupérer en s'appuyant sur les commandes.

Jambes tendues (serrées) = difficulté pour dissocier les deux hanches et prendre des appuis. Vous risquez aussi de glisser sur votre planchette et vous vous fatiguez plus. C'est une dépense

report de charge se fait automatiquement et notre poids se répartit identiquement sur nos 2 demi-ailes. On peut même améliorer encore cet amortissement en resserrant la petite sangle cousue entre les deux cuissardes (sur le modèle Sup'Air Everest), qui agit comme un ABS. En tous cas, il faut faire la part des choses entre le ressenti ("ça bouge") et la sécurité (une fermeture s'amortira mieux). Il faut aussi savoir qu'avec ce type de sellette, en cas de fortes turbulences en approche, il suffit de se mettre en position debout (ce qui est très aisé avec une sellette string) pour amortir encore bien plus. Si l'on doit se vacher dans une zone très turbulente, par exemple, c'est ce que je vous recommande.

(Ndlr. A l'inverse, les grosses sellettes rigides peuvent donner l'impression d'une plus grande stabilité parce qu'elles filtrent une partie des info, mais en cas de grosses turbulences ou de grosse fermeture, les déséquilibres seront plus importants).

• Sellettes légères à plateau

Les sellettes très légères avec plateau rigide mais très souples au niveau du dossier, transmettent plus dans la turbulence et offrent un plus grand déséquilibre en cas de fermeture. Cela n'est pas gênant pour une utilisation montagne ou paralpinisme, mais quand on débute, il est déconseillé de voler avec ce type de sellette en conditions turbulentes.

CONCLUSION

Le choix de la sellette est aussi important que celui de l'aile. Prenez le temps de bien la régler au sol, sous un portique. Apprenez ensuite à la régler en l'air, car c'est là que vous affinerez vos réglages. Vous serez de toute façon amené à les changer parfois au cours d'un vol. Considérez avec la même importance tous les réglages offerts. La position assise, buste légèrement en arrière, me semble la position idéale pour tous les types de pratique.

Plus d'infos :

N'hésitez pas à contacter Marc Boyer. Soaring 31 rue Sylvie 31110 Luchon. Tel 05 61 79 29 23. soaring@free.fr



A l'essai

3

SAC-SELLETTE-AIRBAG

UN SAC + UNE SELLETTE + UN AIRBAG = 2,2 KG
CE CONCEPT GÉNIAL NE SÉDUIT PAS
SEULEMENT L'ADEPTE DU VOL MONTAGNE...

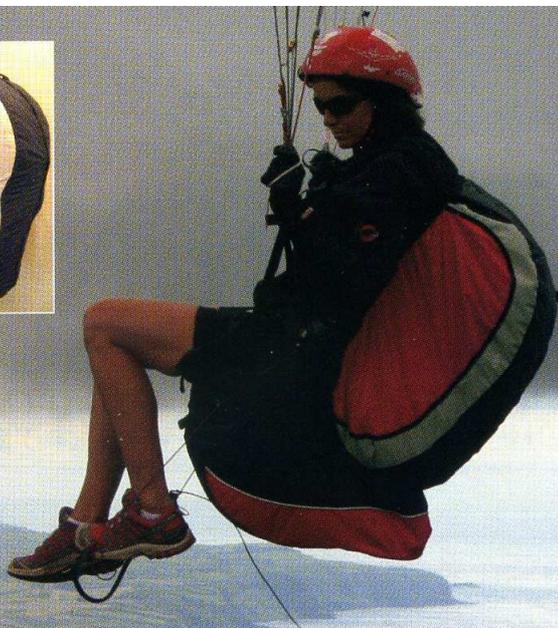


PHOTO AÇORES : WWW.ASASM.COM

Avec le durcissement des consignes imposées aux compagnies aériennes, le sac-sellette-airbag (autour de 2 kg tout compris !), va devenir l'équipement idéal pour qui veut voyager avec son parapente, tout en volant confort et sécurité. Airbulle, Nervures et Sup'Air ont chacun un modèle :

AIRBULLE CHAIRBAG

Le plus volumineux et le plus lourd des trois : 2,550 kg (maillons compris). Airbulle n'a pas cherché un harnais extrême pour la montagne. Les sangles sont larges (4 cm, alors que les concurrents sont à 2,8 cm). L'airbag est un Cygnus de chez Keller, avec ouverture sous l'assise et grande surface dorsale. Nettement plus volumineux que l'airbag Sup'Air, il protège même l'arrière de la tête. Retourné côté sac, son volume est plus grand. Inconvénient : esthétiquement il est moins élégant. Attention : pour un meilleur remplissage de la partie dorsale de l'airbag, veillez, en remplissant la poche dorsale, à ne pas obstruer la petite grille interne de passage d'air (ceci est valable pour les 3 sellettes essayées ici) : utilisez

l'élastique interne pour bloquer vos affaires. Comme sur quasiment tous les modèles Airbulle, la Chairbag dispose de l'efficace système Tip-top de planchette à bascule : une petite sangle coulissante à l'arrière de la planche facilite le passage de la position assise à debout (pas besoin de mettre les mains pour s'installer en vol). La planche de la Chairbag est en carbone 1 cm d'épaisseur + 1 cm de mousse. Aussi large que sur la sellette Sup'Air (35 cm), elle est par contre moins profonde. La Chairbag est équipée de boucles automatiques légères. Il n'y a pas d'anti-oubli. Dommage, mais il est facile d'en faire rajouter un. En vol, la Chairbag nous a paru très confortable : simple et facile à régler en l'air, nous avons apprécié son petit réglage de maintien en haut des épaules. Côté sac : plus volumineux et plus haut que celui de l'Alti-rando, il porte bien. Par contre, il n'est pas compressible et de ce fait, il convient mieux pour abriter une aile classique qu'une petite aile montagne. Sur le côté, des scratchs permettent de fixer bâtons ou piolet. A noter, Airbulle propose

également une version de Chairbag (la Dharma) avec une poche de secours sous l'assise.

Conclusion : un bon produit, confortable pour qui veut bien s'alléger sans être maniaque.

SUP'AIR ALTI RANDO

Plus compacte que l'Airbulle, elle est aussi plus légère : 2,340 kg sans les maillons (en option chez Sup'air - 140 g la paire d'automatique). Elle est équipée des nouvelles, très jolies boucles automatiques Sup'Air light et d'une sangle anti-oubli. Toutes les sangles sont souples et étroites (2,8 cm). L'airbag s'alimente par une large ouverture sous l'assise. Bien fermer le zip de la poche dorsale (idem pour l'Airbulle). La planchette en carbone (moins de 200 g) est plus profonde et moins épaisse (0,5 cm) que l'Airbulle, et elle est préformée. La ventrale est réglable facilement en vol et l'Alti Rando dispose de 2 réglages latéraux. Nous avons eu l'occasion de voler longuement avec cette sellette : elle est vraiment très confortable. Par contre, il faut être soigneux dans les transports (en avion, glissez la dans un sac plastique) car le sac abîmé... c'est du même coup

vos sellette qui est touchée ! Justement le sac : il est idéal en voyage de par sa compacité. Avec une voile classique, plus volumineuse qu'une aile montagne, il vous faudra la plier serrée si vous voulez rentrer le casque (contrairement à la Chairbag qui offre un sac plus grand). Retournée en sac, l'Alti Rando porte merveilleusement bien et dispose de fines sangles de compressions sur le côté.

Conclusion : un excellent rapport poids-confort-sécurité.

NERVURES AIR TREK

En accord avec Sup'Air, Nervures a décliné le même produit avec quelques modifications pour l'alléger encore plus. Les sangles sont plus fines sur les réglages d'épaules (2,3 cm au lieu de 2,5), un seul réglage latéral au lieu de deux, pas de boucles automatiques ni système anti-oubli. Pas de grands changements donc côté confort. **Conclusion** : un produit pur et dur pour les maniaques du poids superflu.

CONTACTS

www.parapente.fr
www.supair.fr
www.nervures.com

	Airbulle Chairbag	Sup'Air Alti Rando	Nervures Air Trek
Poids	2,550 kg (avec maillons auto)	2,340 kg (sans maillons)	2,180 kg (sans maillons)
Prix	570 €	540 €	540 €
Taille	Taille unique	S, M, L	S, M, L
Coloris	noir/jaune	bleu, gris ou rouge	rouge/gris/noir
Equip. secours	non (en option)	oui	oui
Planchette carbone	oui (35 x 27 cm)-rallonge en option	oui (35 x 33,5 cm)	oui (35 x 33,5 cm)
Poulies accélérateur	oui	oui	oui
Range barreau acc.	2 élastiques	oui avec scratch	oui avec scratch
Poches latérales	2 avec zip	2 avec zip	2 avec zip
Réglage latéral	1	2	1
Boucles auto	oui	oui	non
Anti-oubli	non	oui	non