

POUR BIEN DÉCOLLER GONFLEZ LENTEMENT !

BIEN DÉCOLLER C'EST D'ABORD SAVOIR ÉCOPER, DONNER FORME À SON BORD D'ATTAQUE, PUIS CONTRÔLER LA VITESSE D'ASCENSION DE L'AILE...

AVEC ou sans vent, si le pilote applique trop d'énergie dans son gonflage et dans ses premiers pas, il risquera un "chiffonnage" de son bord d'attaque. Et si le bord d'attaque, malgré tout, prend forme, l'aile, une fois parvenue à la verticale du pilote, poursuivra sur sa lancée, par inertie. Pour éviter de se faire dépasser, le pilote n'a plus que le recours de se jeter en avant. Lorsqu'il a rattrapé son aile, il est alors lancé et son décollage s'enchaîne sans temporisation, dans l'urgence. Et parfois, ça ne passe pas...

La solution est simplissime, elle passe par un minimum de feeling. Le pilotage de nos ailes débute en effet par le ressenti de l'écopage et se poursuit par un contrôle de la vitesse de montée de l'aile : son arrivée paisible à la verticale nous permet alors un décollage serein. Écoper, c'est donner sa forme au bord d'attaque car un parapente ne commence à fonctionner aérodynamiquement que lorsque son bord d'attaque a pris sa forme. C'est pour cette raison que les constructeurs "pré-forment" nos bords d'attaques avec des renforts en mylar. Le mot écoper signifie que l'on remplit d'air le bord d'attaque (c'est vrai, mais la théorie montre que la mise en forme du bord d'attaque est surtout rendue possible par l'aspiration qui se crée derrière l'extrados).

SENTIR AVEC LES MAINS...

C'est le poids appliqué à une aile de taille donnée qui détermine sa vitesse de vol. Si j'augmente le poids total volant (PTV), l'aile volera plus vite. De même, au gonflage, la charge appliquée au bord d'attaque au travers de

nos mains détermine la vitesse d'ascension de l'aile.

Savoir cela aide à ressentir dans ses mains une lourdeur, une résistance, qui traduit la forme obtenue du bord d'attaque, en même temps que débute l'élévation de l'aile.

Ce poids dans les mains permet d'ajuster la vitesse de la mise en œuvre pour juste la ressentir, sans être tenté d'y mettre trop d'énergie ou de tracter de façon inadaptée les élévateurs A. Ainsi, selon la force du vent, la pente, l'aile et son état, le pilote est amené à faire, sans brutalité, une accélération pour obtenir cette écope.

Dans le cas d'une mise en œuvre dos à l'aile et d'un vent faible (jusqu'à 10 km/h), on peut conseiller de partir en marchant... de plus en plus vite. Par vent nul, le deuxième pas peut être déjà couru. Avec du vent plutôt fort, ce deuxième pas doit déjà mesurer la charge à venir pour réguler la vitesse d'ascension de l'aile.

Dans certains cas où le pilote agit face à son aile (vent faible ou aile usée), le pilote peut avoir à exercer une faible traction saccadée des avants, afin d'aider l'aile à se déployer.

ÉCOPE DISSYMMÉTRIQUE

Dos à l'aile, encore immobile, le pilote se concentre sur deux points. 1) Son cap. Cela implique le regard vers l'avant, sur l'axe de décollage prévu ; 2) La perception à venir dans ses mains. Si, dès le début de l'élévation le

pilote perçoit un alourdissement dans une seule main il peut interpréter que le bord d'attaque d'une demi-aile n'a pas pris forme et stopper son action avant que son aile ne se retourne, en tous cas si la dis-

symétrie est forte. Si la dissymétrie est peu marquée, le pilote peut agir en gardant ses élévateurs A en mains et en orientant instantanément sa trajectoire du côté où il se sent dévié. Il compense ainsi le déséquilibre de l'ascension de

l'aile. C'est ce qu'on appelle se recentrer sous son aile.

C'est le regard qui révèle la déviation du cap et permet d'intervenir dans les temps !

RÉGULER LA VITESSE D'ASCENSION DE L'AILE

Lorsque les mains ressentent la lourdeur qui traduit la bonne écope de l'aile, il s'agit d'appliquer la bonne charge pour que l'aile monte lentement. Il faut d'ailleurs noter que la perception de cette charge dans les mains va en diminuant lorsque l'aile se rapproche de la verticale du pilote.

Les chiffres cités dans les exemples qui suivent ne le sont qu'à titre indicatif, car en réalité ils dépendent des ailes.

Si j'applique une traction sur mes élévateurs A de...

- 14 kg : l'aile stoppe son ascension à 45°.
- 16 kg : l'aile rejoint paisiblement la verticale.
- 20 kg : je dois lâcher mes élé-

vateurs A de manière anticipée pour que mon aile ne me double pas.

- 24 kg : même en lâchant mes élévateurs A de manière anticipée, je suis obligé de me ruer en avant en freinant pour éviter de me faire doubler par l'aile.

- 30 kg : je fais rire tout le monde !

En cas de charge insuffisante, le pilote doit exercer à nouveau une faible traction des avants tout en accélérant simultanément sa course pour ré-augmenter la charge et relancer l'ascension du profil.

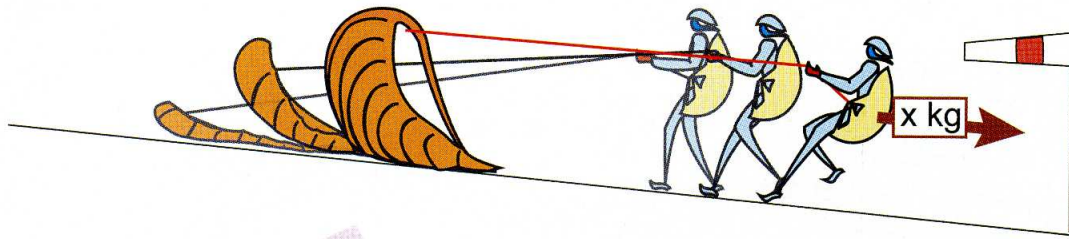
CAS DU VENT FORT

Avec du vent fort, rien ne change en terme de charge. Mais la gestion de l'espace s'envisage différemment. Le pilote doit disposer d'espace en amont de la préparation de son aile car il va devoir compenser tout excédent de charge en avançant vers son aile s'il est "face voile", ou en reculant s'il est "dos voile". Il résiste ainsi de la valeur voulue et peut contrôler la vitesse d'ascension de son aile. ■

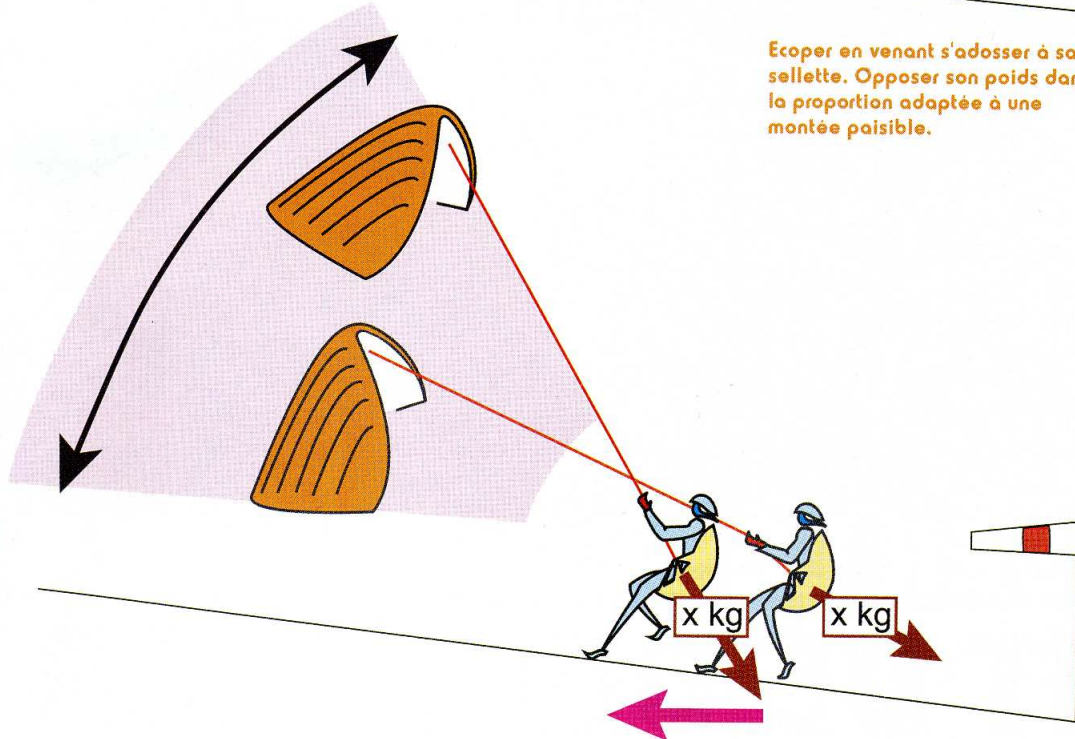
GRADIENT

Au décollage, l'augmentation de la vitesse du vent entre le sol et le niveau de l'aile (gradient) peut accroître brutalement la charge appliquée par le pilote sur son parapente au cours de la montée de l'aile. Certains décrivent cela par l'expression : se faire "arracher". On risquera d'autant moins de se faire arracher ou de se faire surprendre par le gradient du vent au décollage, que l'on aura pris la précaution de monter son aile lentement !

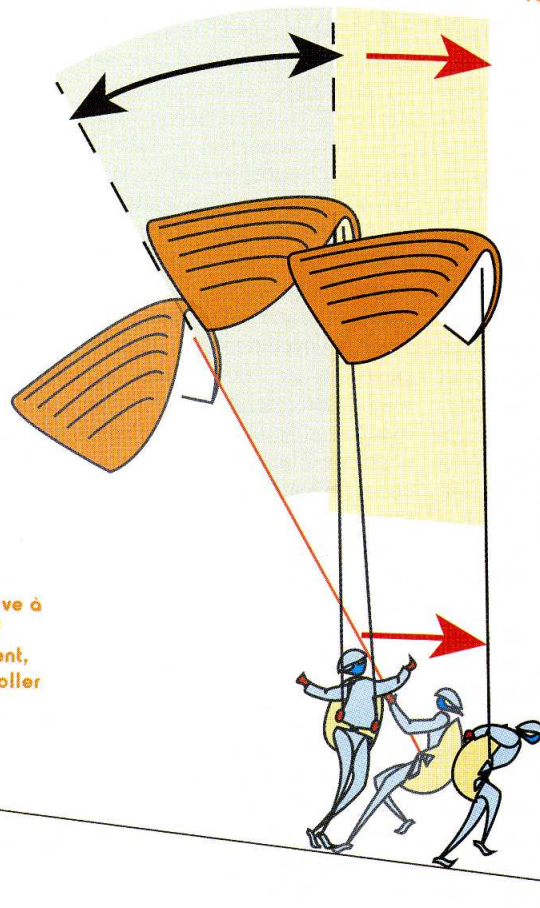
«Texte et illustration : Pierre Paul Ménegoz»



Ecoper en venant s'adosser à sa sellette. Opposer son poids dans la proportion adaptée à une montée paisible.



Dès cette charge obtenue, avancer vers son aile en résistant de sa valeur.



Vent fort : lorsque l'aile arrive à la verticale, il est impératif d'enchaîner son retournement, pour ne pas risquer de décoller twisté.