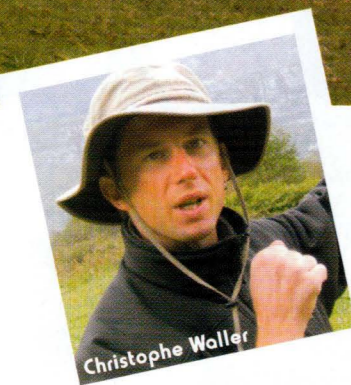




# DES RÉPONSES À VOS QUESTIONS

CHOIX DE LA VOILE, OÙ DANS LA FOURCHETTE, ANALYSE DES CONDITIONS, DOUTES, PERTE DE CONFIANCE... CHRISTOPHE WALLER REPOND A VOS QUESTIONS.

Essayez toujours la voile que vous envisagez d'acquiescer d'abord en gonflage, pour évaluer sa vivacité, son niveau de nervosité par rapport à votre capacité de pilotage.



## COMMENT CHOISIR SA VOILE ?

Nous voyons trop souvent des pilotes qui ont acheté une voile trop exigeante pour eux. En cas de fermeture, ils sont incapables de tenir leur cap. Près du relief, une fermeture peut alors mener dans les arbres ou pire. Pourtant ils se sentaient à l'aise avec cette voile quand ils l'ont essayée... Comment ne pas se tromper ? Bien sûr, dans un premier temps, on regarde le niveau d'homologation, la fourchette de poids, les performances. Mais chaque voile

a son caractère et ce qu'il faut, c'est l'essayer en vol. En se posant une question : serai-je capable de la gérer en cas de fermeture (ou autre incident) ? A niveau d'homologation égal, deux voiles peuvent avoir des réactions différentes. En effet, les tests ne peuvent pas tout cadrer. Par exemple, les niveaux d'exigence de deux voiles homologuées B seront sûrement différents si l'une a un seul test noté B (tous les autres étant A), et l'autre une majorité de B. D'où l'intérêt de bien regarder le détail des tests (cf notre article de P. Mag n°115).

## COMMENT L'ESSAYER ?

Dans un premier temps, essayez-la toujours en gonflage pour évaluer sa vivacité. Pendant que vous la contrôlez au sol, demandez à un copain de vous faire des fermetures. D'abord

une oreille, puis de plus grosses fermetures. Essayez de contrôler et rouvrir la voile tout en la gardant gonflée et sans qu'elle touche le sol. Comparez dans ces situations, les comportements de plusieurs ailes qui vous intéressent. Selon que vous parvenez à vous en sortir ou non,

**“C'est bien beau d'avoir une super voile perfo. L'important, c'est de savoir réagir quand elle va fermer.”**

vous aurez ainsi une idée juste du niveau de nervosité de chaque voile par rapport à votre capacité de pilotage. Evidem-

ment, l'idéal serait de faire un stage de Pilotage. Il ne s'agit pas, ici, de vous vendre un stage ! Simplement c'est à notre avis le moyen absolu d'évaluer en même temps le niveau d'exigence d'une voile et votre capacité à la piloter en situation difficile. Lors d'un stage de Pilotage, vous allez faire du tangage, des fermetures, des 360° etc... Après le stage, vous pourrez continuer à vous entraîner à ces exercices pour ne pas perdre la main. Si vous êtes autonome sur des exercices, vous pouvez tester une voile. Par exemple : fermez progressivement de plus en plus afin de voir si vous êtes capable de gérer aisément votre cap. Commencez à fermer juste avec une suspente, puis avec 2 suspentes, puis la moitié de la voile... Si vous voyez que votre contrôle n'est pas propre, que



Artik S (haut de fourchette): fermeture à 60%.



Artik M (bas de fourchette): fermeture à 60%.

(Texte et photos : Maxence Jorcin et Christophe Waller)

vous avez déjà du mal avec deux suspentes, que vous n'êtes pas très à l'aise, essayez une autre voile moins nerveuse, elle vous conviendra peut-être mieux. Dans tous les cas, n'essayez pas de faire des exercices que vous ne connaissez pas ou que vous n'avez jamais réalisés en stage. Tout ça pour dire que c'est bien beau d'avoir une super voile, perfo, super profil... L'important, c'est de savoir réagir quand elle va fermer ! Formez-vous afin de ne pas vous faire surprendre.

## FOURCHETTE: HAUT OU BAS ?

Nous vous avons déjà conseillé d'être en haut de fourchette. Pour vous convaincre, nous avons réalisé quelques mesures avec différentes voiles, en haut et en bas de fourchette. Nous avons constaté qu'il y a en moyenne 3 à 4 km/h de différence et que les taux de chute sont quasi identiques (l'écart est si minime qu'il n'est pas mesurable). Par contre, on observe une nette différence au niveau de la pénétration dans le thermique, à la faveur du haut de fourchette. En bas de fourchette, la voile bute dedans, alors

qu'en haut de fourchette elle y rentre facilement. Bref, que du mieux avec la voile la plus petite ! Voyons maintenant la différence de comportement en cas de fermeture. Chaque fois nous laissons faire la voile, sans action sellette ni commandes. Après

plusieurs essais, nous vérifions de façon répétée que l'angle d'abattée et le changement de cap après réouverture sont quasi identiques à quelques degrés près. Il est donc bien plus avantageux d'être en haut de fourchette qu'en bas : plus de vitesse, une meilleure pénétration dans le thermique et très peu de différence aux niveaux des taux de chute et des réactions en cas d'incidents de vols !

## JUGER LES CONDITIONS ?

Pas toujours facile, sur un déco, de juger si les conditions sont adaptées à mon niveau ! Voici quelques pièges à éviter...

**Les copains.** Après votre stage d'initiation, essayez de continuer à voler un moment dans le cadre de l'école. Nous avons trop souvent vu des stagiaires débutants aller voler trop vite avec des copains, se faire peur et être dégoûtés du vol. Ce n'est pas pour jeter la

**“A tous points de vue, il est bien plus avantageux d'être en haut de fourchette qu'en bas.”**

Pierre aux copains. Sans doutes surestiment-ils le débutant et dans l'euphorie ambiante, ils vont parfois le pousser à se mettre dans des conditions dont il n'a pas encore

le niveau. Donc, tant que vous n'êtes pas capable de juger les conditions aérologiques vous-même, essayez de rester encadré par des professionnels. **Les voiles en l'air.** Sur certains sites il y a toujours beaucoup de monde en l'air. L'erreur c'est de se dire : "Il y a des voiles en l'air, donc c'est bon". Mais ce n'est pas parce que ça vole que les conditions vous conviennent. En effet,

vous ne connaissez pas le niveau des pilotes qui sont en l'air. Ils ont peut-être le niveau d'être dans ces conditions, mais pas vous.

**Etre trop pressé.** Souvent, quand on commence à voler, on veut tout de suite faire du thermique. N'oublions pas que les meilleurs pilotes, quand ils ont commencé, il y a 10 ou 15 ans, ont fait des centaines de ploufs et d'heures de gonflage avant de pouvoir faire du thermique. Prenez le temps de progresser, d'apprécier chaque vol, ne faites pas trop tôt la course aux kilomètres, faites-vous simplement plaisir.

## Alors à quoi se fier pour juger les conditions ?

**Les voiles en l'air.** Observez si elles montent de manière brutale ou non, comment elles bougent, si elles ferment ou non, si elles descendent vite, etc... Observez aussi la sortie de décollage : est-ce que les voiles montent d'un coup ? Prenez votre temps car certaines observations peuvent être trompeuses : par exemple, une voile qui ferme juste parce que son pilote est passé derrière une autre voile et non à cause du thermique. À l'inverse, ce n'est



## DES QUESTIONS ?

Depuis P.Mag n°106, nous avons essayé de vous faire partager notre expérience du Pilotage. Si vous vous posez des questions, écrivez-nous. Nous vous répondrons dans un prochain numéro afin que tout le monde participe à cet échange.  
info@k2parapente.com

pas parce que telle voile semble ne pas bouger (pas de gros mouvements de tangage) que ce n'est pas turbulent : son pilote est peut être très fin, il tient parfaitement sa voile, anticipant chaque mouvement alors que d'autres voiles, à côté, bougent dans tous les sens. Donc observez toutes les voiles, pas seulement une. Les voiles sont comme des sondes : elles nous permettent d'imaginer la masse d'air.

**Force et direction du vent.** Restez au moins dix minutes au déco pour observer le vent. A-t-il tendance à forcer ou à faiblir, et pourquoi ? Est-ce de la brise, du thermique ou du vent météo ? Est-il régulier ou rafaleux ? Observez les nuages. Observez le vent en vallée, car cela peut sembler bon au déco alors qu'il y a du vent fort en bas... C'est souvent le cas en montagne, les après-midi d'été : le vent n'est pas très fort au déco alors que la brise de vallée est déjà à 50 km/h ! Si vous avez des doutes sur les conditions, prolongez votre observation, essayez de prévoir l'évolution et prenez le temps de vérifier si vos prédictions sont justes ou non. Si vous ne comprenez pas, ne décollez pas.

**Les moniteurs.** Il y en a souvent un sur le site, n'hésitez pas à lui demander conseil. Il vous aidera à comprendre ce qui se passe. Une fois en l'air, continuez à observer : l'aérodynamique évolue en permanence. Avant de décoller, faites un pronostic sur l'évolution des conditions, et une fois en l'air observez si vous aviez juste ou non, et cela plusieurs fois durant votre vol, toutes les 15 minutes par exemple. Si quelque chose ne colle pas, si vous ne comprenez pas, c'est peut-être mieux d'aller se poser.

**Livres et articles.** Ne vous en privez pas, lisez et relisez afin de mieux comprendre l'air !

## UNE FOIS EN L'AIR, SI C'EST TROP FORT, QUE FAIRE ?

Je me suis trompé dans mon analyse météo mais maintenant je suis en l'air et je me sens dépassé, brassé dans tous les sens, je ne fais que monter... Ca arrive à tout le monde de se tromper ! On peut alors être tétanisé, paniqué. Le cerveau ne

**“Respirez profondément plusieurs fois puis battez-vous, ne subissez pas, c'est vous le chef à bord !”**

fonctionne plus aussi bien, on a du mal à trouver une solution, on devient brusque avec les commandes... Bref, on est en train de réunir tous les éléments pour finir dans les arbres.

Il n'y a pas une solution universelle miracle. À chaque situation une solution différente...

D'abord, pensez à respirer. Inspirez et expirez profondément, plusieurs fois. Cela va vous aider à réfléchir et à vous détendre.

Ensuite, battez-vous. Vous êtes le pilote, ne subissez pas, c'est vous le chef à bord ! Ayez une attitude combative ! Motivez vous, parlez vous en l'air, tout haut si ça peut vous aider. Visualisez la réussite, la maîtrise de votre voile.

Ensuite, réfléchissez. Visualisez l'air comme une rivière. Si ça monte, il y a forcément une zone où ça va descendre (ou en tous cas moins forte, moins ascendante). Dirigez vous vers cette zone. Si vous avez le choix de poser avant l'atterrissage, si vous apercevez un alpage accessible par exemple, essayez (non sans avoir d'abord analysé si, dans la zone envisagée, les conditions ne vont pas être encore plus fortes). Si vous vous en sentez capable, si ça vous paraît bon, profitez en, votre vol sera écourté et vous n'aurez plus qu'à faire une petite marche à pieds.

Si vous ne pouvez pas poser avant l'atterrissage, utilisez une technique de descente rapide.

Mais il faut être au point sur ce genre de manœuvre (cf P. Mag n°109) car avec le stress, ce serait sûrement une erreur de tenter une technique de descente que l'on ne connaît pas. Donc, faites ce que vous savez faire et pas plus. Et surtout, cherchez cette zone où la masse d'air sera plus clémente.

## REPRENDRE CONFIANCE APRÈS UN INCIDENT...

Tous les pilotes, même les meilleurs, ont connu des moments de doute, après une frayeur ou un incident. On est toujours attiré mais quand on se met en l'air, on n'est pas à l'aise. Les autres montent, et nous, on est là, partagé entre l'envie de monter et celle d'aller se poser le plus vite possible. On a peur que la voile ferme, on ne pense plus qu'à ça. Bref, on fait un mauvais vol et une fois posé, on s'en veut, on se dit, "mais pourquoi je ne suis pas là-haut, finalement les conditions étaient très bonnes, faut que j'arrête d'être parano!". Alors on retourne voler et ça recommence. On n'a pas envie d'arrêter le parapente mais on ne sait pas comment reprendre confiance...

**Voici donc quelques conseils.**

**Décidez.** Pour commencer, il faut avoir envie de revoler et la démarche doit venir de vous et non d'un copain qui vous pousse. C'est à vous de prendre la décision : "Est-ce que je veux continuer ou non ?" Si c'est oui, voilà la suite de nos conseils...

**Analysez.** Le plus important est de comprendre son erreur. Comprendre pourquoi vous vous êtes fait peur, ce qui s'est passé exactement. Parlez-en avec ceux qui vous ont vu afin de décortiquer l'incident. Tout seul, c'est difficile car dans le stress, on ne comprend pas tout, on oublie des passages. Cherchez les indices qui auraient pu vous éviter l'incident afin que la prochaine fois vous puissiez les écouter. En effet, il y a des signes. Un acci-

dent n'arrive jamais par hasard. C'est une accumulation : fatigue, surmenage, problèmes professionnels, familiaux, manque de concentration...

**Gonflez.** Faites des heures et des heures de gonflage ! Reprenez confiance en vous au niveau de votre gestuelle et de vos capacités. Cela vous permettra aussi de refaire confiance au matériel. **Volez en conditions calmes.** Refaites des ploufs sans turbulences, sans l'aile qui bouge. Reprenez plaisir à voler sans inquiétude.

**Recommencez progressivement le thermique.** Reprenez une progression comme si vous veniez juste d'apprendre à voler. N'allez pas vous mettre en l'air en milieu d'après-midi. Effleurez juste les conditions thermiques. Prenez votre temps, même si c'est frustrant, même si vous avez l'impression de régresser.

**Allez faire un stage.** Cela va vous permettre d'encore mieux décortiquer votre incident. Encadré, on est souvent plus rassuré et c'est plus facile de se remotiver. A travers divers exercices, vous allez reprendre confiance et vous allez vous rendre compte que votre voile n'est pas si méchante que ça, qu'elle ne ferme pas si facilement. En ce qui nous concerne, nous avons adopté une méthode pour aider les pilotes qui se sont fait peur : nous amenons le pilote à recréer l'incident, mais cette fois en le maîtrisant, bien sûr ! Cela se fait de manière progressive évidemment, avec une préparation technique et mentale. Le pilote va revivre les sensations qu'il a eues lors de son sketch, mais avec du recul, en comprenant. Rassuré sur ses capacités, il va reprendre confiance et désormais, il saura réagir si la situation se reproduit. Ce sont nos solutions, il y en a sûrement d'autres. N'hésitez pas à en parler autour de vous et surtout, prenez votre temps pour reprendre confiance, même si c'est frustrant. ■



Maxence & Christophe Waller  
Les Platons - La Côte  
74210 Montmin  
Tel: +33 (0)4 50 64 08 78  
info@k2parapente.com  
www.k2parapente.com