

CONSEILS POUR L'ATTERRISSAGE DELTA (04-04-06)

Voici quelques conseils pour réussir un atterrissage en delta

par vent faible ou nul .

(A l'attention des **pilotes autonomes**). Ces quelques conseils ne peuvent en aucun cas remplacer une formation à l'atterrissage des **écoles de vol libre** (liste disponible sur le site de la fédération www.ffvl.fr , ou deltaplane.info), ni les séances de perfectionnement proposées par exemple par Alain Chauvet ou Bernard Kurtz.

Je vous conseille vivement une visite du site www.deltaplane.info (à la rubrique 'Photos-Vidéos' ; puis 'Animation'), ainsi que la lecture du nouveau Manuel de Vol Libre (auteur : Alain Jacques de l'école Prévol pour la partie delta) : achetez-le , empruntez-le, volez-le, mais lisez-le !, et comparez ses conseils avec votre pratique personnelle.

Je vais essayer d'en rajouter une couche sur l'aboutissement de la procédure d'atterrissage , à savoir la finale, l'arrondi, le palier et, surtout, le 'poussé' final, que nous appellerons « **cabré** » pour changer, en laissant volontairement de côté l'approche, étant bien entendu qu'une approche bien construite est une condition 'sine qua non' d'un atterrissage réussi.

La Finale :

Pour réussir un atterrissage, il vaut mieux construire son approche de manière à prévoir une **longue finale**. Une finale longue permet de bien estimer le point d'aboutissement , de corriger et stabiliser sa trajectoire, de prendre son temps pour bien se redresser dans le harnais (qui est ouvert depuis longtemps) (1).

En début de finale, on laisse voler l'aile **au neutre** , on se redresse et on saisit les montants l'un après l'autre sans changer de cap ! On place les mains dans la partie **basse** des montants (à peu près au niveau des hanches) pour faciliter la prise de vitesse et le contrôle en roulis . Même avec une aile qui décroche vers 30 km/h, il n'est pas nécessaire , par vent faible ou nul, de prendre trop de vitesse, (40 à 45 km/h sont largement suffisants en conditions calmes) (2).

On fait une nouvelle estimation du point d'aboutissement et on ajuste si nécessaire son plan de descente : avec les ailes performantes d'aujourd'hui , une prise de vitesse ne raccourcit pas l'atterrissage.

En cas de besoin , il vaut mieux corriger son plan de descente par des légers virages (le plus tôt sera le mieux) , ou prévoir l'utilisation d'un drag chute pour les terrains difficiles .

Si, pour une raison ou une autre on estime être trop court , on se remet immédiatement en position couchée et à la vitesse de finesse/sol max (revoir le cours sur la polaire en cas de besoin !).

L'Arrondi :

Si vous avez encore des problèmes avec l'arrondi , un seul conseil : retournez à l'école !

« Pour faire un bel arrondi il faut l'anticiper » (Manuel du Vol Libre), sans se précipiter.

La fonction de l'arrondi est de raccorder de manière harmonieuse la trajectoire inclinée de la finale et la trajectoire 'horizontale' (parallèle au sol) du palier.

Il est conseillé de bien connaître et sentir les réactions de son aile en tangage.

Le Palier :

Dans tous les cas de figure , on doit absolument stabiliser la trajectoire et l'inclinaison (aile symétrique) avant 6-7 m /sol , et prévoir l'arrondi de manière à effectuer le palier avec **les pieds à environ 30 cm du sol** ou de la végétation,

(même si c'est du maïs !) (3).

Pendant le palier , on 'rend' progressivement la vitesse , et **on remonte les mains à la hauteur des oreilles** lorsque l'effort à tirer a suffisamment diminué.

Malgré le stress (4), on doit être concentré mentalement et décontracté 'musculairement', et sentir à tout moment les réactions de l'aile , c'est à dire être conscient des efforts que nous appliquons aux montants .

Le Cabré Final :

Lorsque l'effort à tirer s'annule (**en ouvrant à ce moment les mains , paumes vers l'avant ,on est sûr de ne plus tirer**), le moment du cabré n'est pas loin .

En fonction du réglage de la vitesse au neutre de chacun , il reste zéro, une ou deux secondes avant le cabré final.

Avec son matériel personnel (aile et harnais), un centrage bien réglé ,une position redressée bien maîtrisée, il est possible de repérer le moment optimal du cabré en utilisant **la position des bras** par rapport au corps (5).

Il faut mémoriser la position dans laquelle on a réussi un bon atterrissage.

Lorsque le moment du cabré est arrivé ,quelle que soit l'impression de vitesse par rapport au sol, on pousse le trapèze en arc de cercle **énergiquement et vers le haut** (à condition bien sûr que le vent soit faible !), en restant bien droit pour se réceptionner sur ses pieds.

Le cabré doit se finir avec les bras tendus vers le ciel , et non pas vers l'avant ou à moitié tendus , comme on le voit trop souvent .

A la fin du cabré ,les bras doivent se retrouver dans le prolongement du corps , et rester bien tendus jusqu'à l'arrêt total (**lorsque le vent est modéré, le cabré final est bien sûr dosé et adapté à la force du vent :** dans ce cas il est même conseillé d'être prêt à courir en pilotant l'aile dans le vent; le plus difficile sera de se décrocher, surtout si personne ne vient vous aider !).

Si on arrive au sol avec une vitesse horizontale non nulle (par vent nul ou léger arrière) il faut courir en gardant l'aile cabrée).

Si, pour une raison ou une autre (rafale de vent arrière par exemple) on estime ne pas pouvoir courir assez vite pour ne pas se faire dépasser par l'aile , il vaut mieux se jeter à plat ventre avec les bras tendus vers l'avant pour un atterrissage sur les roulettes . Si jamais le trapèze se bloque au sol il faut absolument lâcher les montants et se mettre en boule pour se protéger les bras. Normalement, ce sont des réflexes qui doivent être acquis à l'apprentissage.

Il est déconseillé de poser les pieds à terre avant d 'avoir effectué le cabré final au risque de se faire dépasser par son aile .

En cas de cabré prématuré , il est bien sûr conseillé de rester poussé et parachuter de quelques mètres jusqu'au sol en amortissant la chute avec les jambes.

Si le cabré est très prématuré , il faut revoir sérieusement sa technique d'atterrissage !

Lorsque les atterrissages sont bien maîtrisés on profite bien mieux de ses vols , on garde longtemps ses montants de rechange , et on donne une bien meilleure image du « deltaplane ».

- (1) : Le type de harnais est très important .Avant d'acquérir un harnais il vaut mieux s'assurer qu'il permet de se relever facilement et de rester dans une position redressée sans être obligé de se cramponner aux montants.
- (2) : Une variante consiste à laisser une main au milieu de la barre de contrôle , et l'autre sur un montant , ce qui facilite la prise de vitesse pour les ailes à fort rappel au neutre et le contrôle de la trajectoire en conditions turbulentes.
- (3) : **Le regard** doit se diriger dans la direction choisie pour la trajectoire , avec un rapide coup d'œil à la manche à air pour une dernière confirmation des conditions de vent. Il est conseillé de choisir une trajectoire de finale bien sûr face au vent , mais aussi en direction d'un échappatoire , si la configuration du terrain le permet.
- (4) : Une bonne respiration ,au besoin un peu forcée pendant la finale peut aider à la gestion du stress .
- (5) : Les autres signes classiques d'indication du moment de cabrer sont la sensation de ralentissement du vent relatif sur le visage et/ou l'enfoncement de l'aile qui est mieux détecté si le regard est dirigé au loin et non vers le sol qui défile sous les pieds.

Enfin , une dernière suggestion avant de vous laisser aller voler :essayez de vous filmer entre vous à l'atterrissage , avec les appareils numériques on peut maintenant le faire facilement.

Si vous avez des remarques sur ces quelques conseils , elles seront les bienvenues.