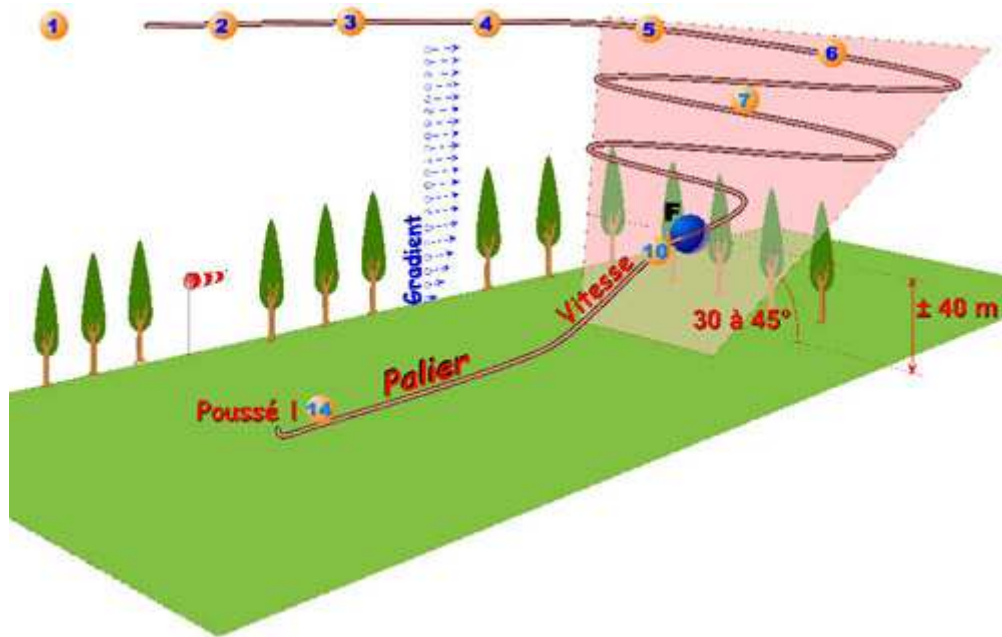


Écrit par Raymond Caux



L'atterrissage est le principal moment où nous sommes vus du public, pas toujours à notre avantage ! Ainsi, à chaque atterrissage raté, nous perdons un peu d'amour propre, et quelques spectateurs qui n'apprendront jamais ce truc de fous! ...Pourtant il y a une solution : faire un palier, et cabrer à la bonne vitesse-air. Pourquoi un palier? Parce qu'il est difficile de contrôler plusieurs choses en même temps, comme la hauteur et la vitesse, donc en palier, il n'y a plus que la vitesse à gérer.

D'abord, déculpabilisons. Les pilotes de ligne libéristes admettent que le delta est l'aéronef le plus difficile à poser. Les engins plus rapides ont des roues, les parachutes et surtout parapentes ont des volets hypersustentateurs, les freins. En delta, les ailes école posent facilement, les ailes intermédiaires sont encore gérables, et les lames de compétition deviennent pointues. C'est donc difficile, mais possible.



Avec le temps, nous acquérons notre style, parfois éloigné des bases. Lorsque tout se dérègle et que les gros nez s'enchaînent, les fondamentaux sont oubliés. Echec, appréhension, hésitation, échec. Or c'est bien le pilote qui cause ces désastres, pas le matériel, même s'il aide parfois. Il n'y a pas d'"aile imposable", mais des pilotes qui n'y arrivent plus.

Si nous ne savons plus, demandons à ceux qui savent. La plupart des pilotes qui se posent bien se sont recyclés lors d'une formation. En pente école, on peut (re)trouver des sensations avec des ailes lentes, en remorqué revoler sans démonter son aile, la solution élégante du treuil scooter permet de répéter de petits vols en essayant plusieurs ailes, harnais, etc., sans se fatiguer ni se ruiner. L'essentiel est la décision de faire cette démarche.

### **POINT ESSENTIEL : LE PALIER**

Cabrer à la bonne vitesse-air revient à détecter la disparition du rappel au neutre. Préalables : bonne approche, harnais bien redressé, aile bien centrée (neutre vers 35 km/h), avant-bras horizontaux, regard au loin, bel arrondi, un excédent de vitesse. Le palier donne le temps de nous concentrer sur le rappel au neutre, cette pression dans les doigts. La vitesse se consomme, la pression diminue, dès qu'elle s'annule, nous montons les mains maintenant libres aux épaules et poussons vers le ciel, c'est gagné ! Applaudissements, savourons ...

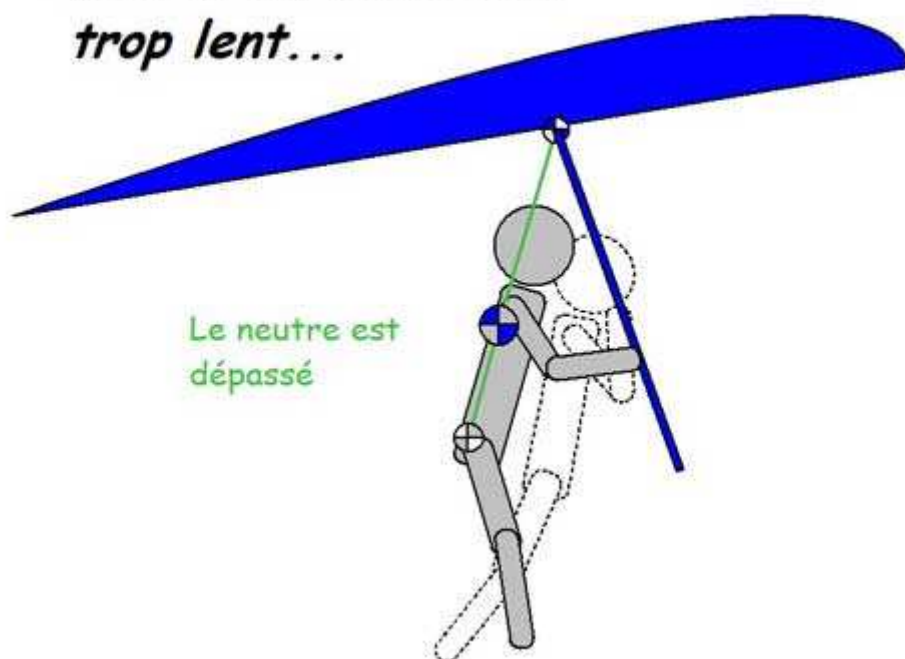
Le cabré varie de vigoureux (vent léger arrière) à infime (fort de face), mais toujours au même moment. Variante en rigide : l'aile ne parachute pas et ne doit pas retomber de haut, donc nous poussons en continu et quand elle décroche, l'aile se

reçoit sur les épaules en quelques pas, à condition que le pilote soit bien sous son aile et non derrière.

**Mauvais exemple :**

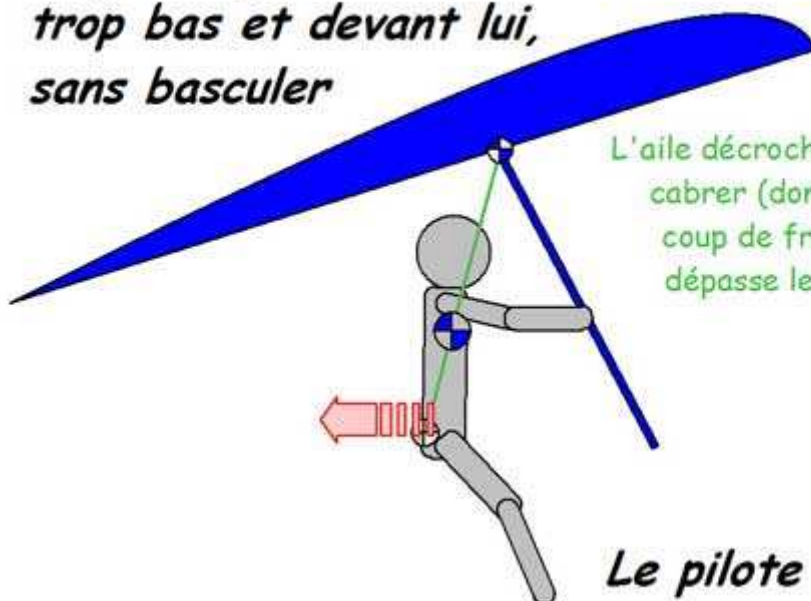
---

***Fesses en arrière...  
trop lent...***



Le neutre est dépassé

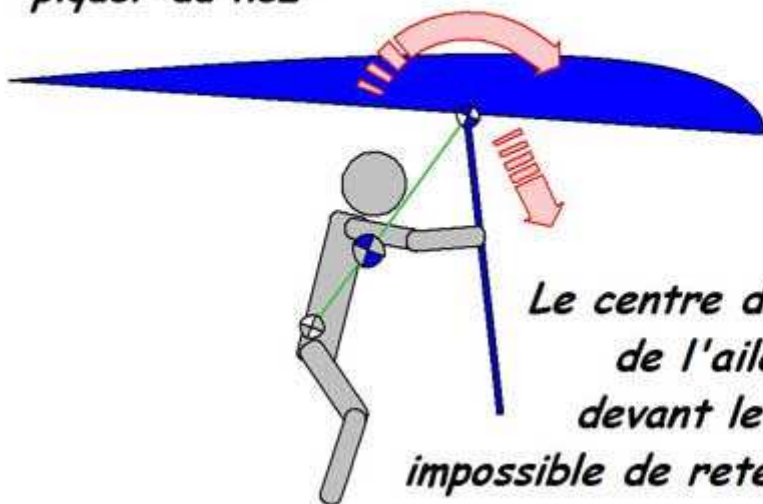
***Le pilote pousse sur les montants trop bas et devant lui, sans basculer***



L'aile décroche sans cabrer (donc sans coup de frein) et dépasse le pilote

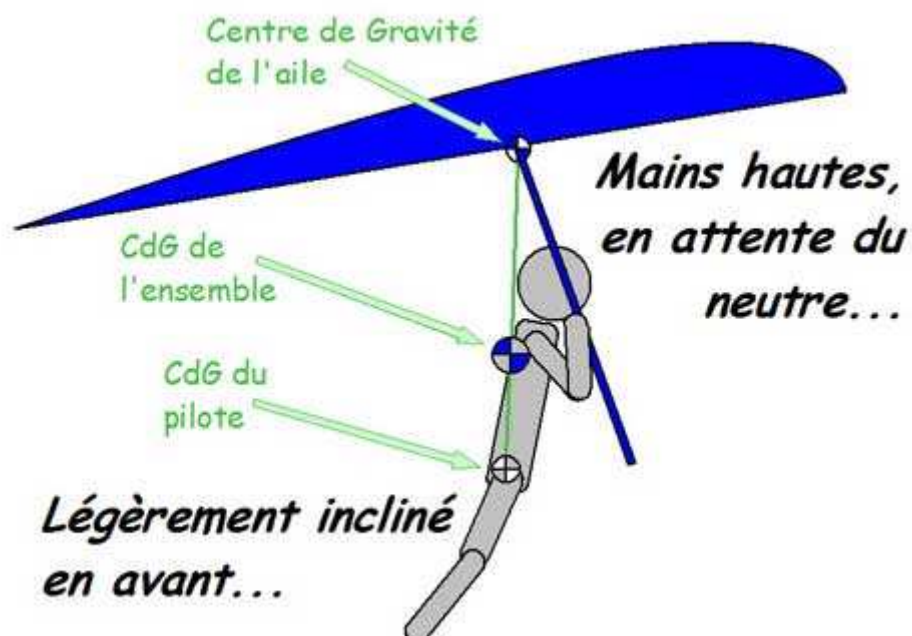
***Le pilote veut freiner des pieds***

*L'aile ne décroche pas nettement  
et son rappel au neutre la fait  
piquer du nez*



*Le centre de gravité  
de l'aile est loin  
devant le pilote...  
impossible de retenir l'aile*

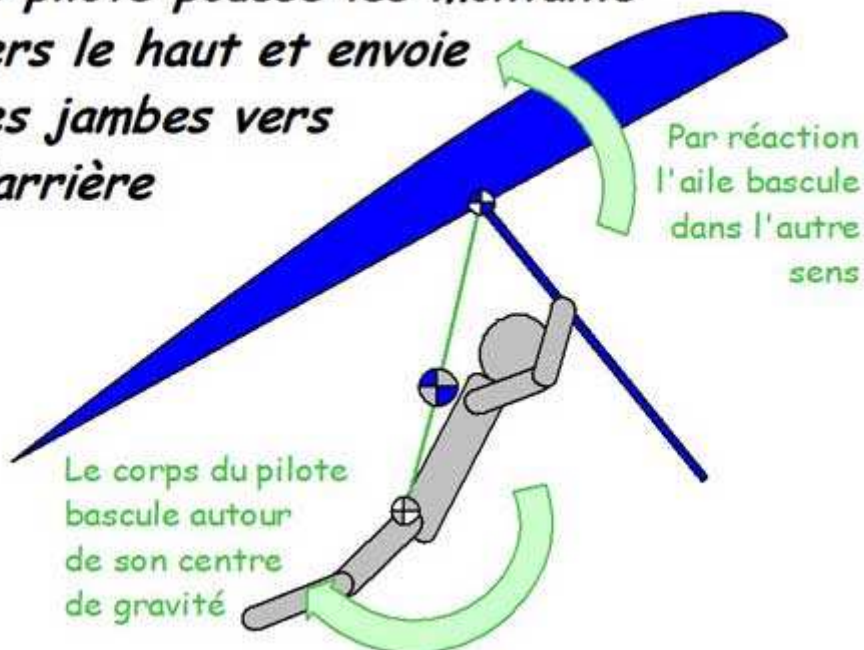
Exemple à suivre :



*Mains hautes,  
en attente du  
neutre...*

*Légèrement incliné  
en avant...*

**Le pilote pousse les montants vers le haut et envoie ses jambes vers l'arrière**



**Le pilote maintient le poussé...**

Le décrochage est franc l'aile ne monte pas, le freinage est net

**et ne cherche pas à freiner des pieds, au contraire**



---

Enfin utilisons les caméras : un film démontre au pilote qu'il fait autre chose que ce qu'il pense, il peut alors progresser. Prenons la bonne décision, participons à un recyclage, retrouvons le plaisir d'atterrissages régulièrement réussis et propageons

la bonne parole : le delta se pose bien si on s'applique. Nous sommes tous des ambassadeurs, donnons envie !

Bons vols,  
Raymond CAUX