

Des pistes pour réussir une compétition de parapente



| | |
|---|----------|
| 1. Avant | 2 |
| 1.1. Entraînement..... | 2 |
| 1.2. Matériel..... | 2 |
| 1.2.1. Voile et sellette..... | 2 |
| 1.2.2. Instruments de bord..... | 2 |
| 1.2.3. Accessoires..... | 2 |
| 2. la veille | 2 |
| 2.1. Matériel..... | 2 |
| 2.1.1. Instruments de bord..... | 2 |
| 2.1.2. Voile et sellette..... | 3 |
| 2.2. Mental..... | 3 |
| 2.2.1. Lectures..... | 3 |
| 2.2.2. Classement..... | 3 |
| 2.2.3. Météo..... | 3 |
| 2.3. Activités..... | 3 |
| 3. le jour J | 3 |
| 3.1. Au lever..... | 3 |
| 3.2. Avant le briefing pilote..... | 3 |
| 3.3. Le briefing..... | 4 |
| 3.4. Avant l'ouverture de la fenêtre..... | 4 |
| 3.5. Avant le start..... | 4 |
| 3.6. Le vol..... | 4 |
| 3.6.1. Transitions..... | 4 |
| 3.6.2. Thermique et survie..... | 5 |
| 3.6.3. Aérologie..... | 5 |
| 3.6.4. Astuces et généralités..... | 5 |
| 3.7. La dernière balise..... | 6 |
| 4. après | 6 |
| 4.1. Débriefing..... | 6 |
| 4.2. Écrits..... | 6 |

1. Avant

1.1. Entraînement

- Voler le plus possible mais toujours avec l'envie.
- Tester ses instruments de bord : faire des "go to" sur des balises pour en apprécier la distance, les cheminements possibles etc...
- Se tirer la bourre entre poteaux entre deux balises, ça entraîne à la vitesse.
- Faire un peu d'activité d'endurance : footing, vélo, nage. On encaisse mieux les vols longs et les modes survie qui s'éternisent.

1.2. Matériel

1.2.1. Voile et sellette

- Effectuer plusieurs vols avec l'ensemble voile-sellette prévu pour la compétition.
- S'assurer du bon réglage de l'accélérateur.
- S'assurer de la bonne installation du cockpit et de la visibilité des instruments.
- Maîtriser la réalisation d'un nœud efficace, ça évite d'être dépendant de quelqu'un.

1.2.2. Instruments de bord

- Maîtriser la manipulation du GPS : Réglage des infos, des pages d'écran, de la saisie d'une manche compétition.
- Avoir un deuxième GPS qui enregistre la manche ("Backup"), utile en cas de défaillance du 1er.

1.2.3. Accessoires

- Réserve d'eau.
- Réserve de nourriture : barres de céréales...
- Sifflet : sécurisé par une petite ficelle dans une poche de la sellette ou du cockpit, très utile pour appeler au secours en dernier recours.
- Couverture de survie (s'il faut passer la nuit sur place...).
- Crème solaire (mini tube).
- Pince pliante multi-accessoires.
- Paracetamol (1g à avaler).
- Un paquet de mouchoir.
- Bout de ficelle (pour réparer, assurer quelque-chose).
- Bout de papier et un stylo pour noter la manche.

2. la veille

2.1. Matériel

2.1.1. Instruments de bord

- Mettre à charger tous les accus des vario et GPS.
- Mettre à charger la radio.
- Mettre à charger le téléphone mobile.
- Prendre le câble de déchargement du (ou des) GPS.

- Avoir un paquet de piles neuves de secours.

2.1.2. Voile et sellette

- Faire les derniers réglages au sol : accélérateur, cockpit ... Mais prévoir un vol d'essai si le réglage est important (calage sellette, nouvel accéléro ...)

2.2. Mental

2.2.1. Lectures

- Relire le carnet de compet' depuis les 12 derniers mois.
- Bien relire les manches de la même période (aérologie de saison)
- Bien relire les manches du même endroit (aérologie du site)
- Relire éventuellement des passages que l'on aura repérer dans la littérature. Exemple : "le vol thermique" de Burkhard Martens, "50 techniques pour mieux voler" de Bruce Goldsmith, des articles de magazines.

2.2.2. Classement

- Analyser son classement par rapport à ses objectifs :
- Assurer les points (boucler) s'il reste des manches ratées à effacer.
- Prendre plus de risques tactiques si on a que des manches correctes.

2.2.3. Météo

Se renseigner sur la météo à venir selon différentes sources :

- Windguru (vent local à 10m)
- Husseren (vent régional à 10m et 1500m)
- Météo-france (vent, températures, pluies, orages, carte satellite)
- Emagrammes
- TV,
- Autres

2.3. Activités

- Ne pas trop boire (d'alcool bien-sur) se limiter à un verre. Le problème c'est que c'est trop dur : un verre fait appel à un autre verre, donc ne pas boire du tout.
- Veillez à avoir son temps de sommeil complet ; à vérifier avec l'heure du rendez-vous du lendemain.

3. le jour J

3.1. Au lever

- Bien déjeuner.
- Avoir préparé ses affaires la veille pour pas stresser.
- Coolos ce n'est qu'une manche de compet' et personne ne t'oblige à la faire ;-).

3.2. Avant le briefing pilote

- Préparer sa voile le plus tôt possible et la protéger du soleil (les suspentes aussi)
- Observer l'aérologie seul et avec les autres pilotes (attention à l'intox)

3.3. Le briefing

- Souvent on connaît le parcours avant le briefing officiel mais prendre la peine de l'écouter tout de même : des changements et des précisions intéressantes peuvent être données.
- Noter sur une petite feuille les parcours ; exemple : rayon / code balise / nom de la balise. Les horaires, les téléphones, etc...
- Pendant que vous notez le parcours sur feuille et sur vos GPS beaucoup de monde vont parler autour de vous et votre copain pilote que vous appréciez pourtant beaucoup va vous demander où est B23 pendant que vous notez le rayon à 3000m de B52 : vous n'y pouvez rien, il faut savoir endurer ça, si vous l'engueulez vous perdez de l'énergie et un autre bon copain prendra le relais pour connaître l'heure du start qui n'est toujours pas donnée.
- Signer la feuille de présence.
- Une fois le parcours saisi sur le GPS, le vérifier calmement et précisément avec la feuille de manche. Faire de même avec votre papier mémo.

3.4. Avant l'ouverture de la fenêtre

Il reste 20 minutes minimum, de quoi faire :

- Etudier les 2 dernières balises pour pouvoir optimiser cette phase où la vitesse est primordiale. Calculer les hauteurs correspondant à sa finesse classique, tenir compte du sens et de la force du vent estimé sur cette trajectoire.
- Repérer sur une carte l'endroit optimum pour claquer le rayon de la dernière balise : il peut être très loin de la balise elle-même.
- Dernier petit besoin nerveux.
- S'échauffer doucement les articulations, les jambes (accéléro), les bras (bras haut!), le dos (bien-sûr) etc... Tout ça discrètement sinon c'est trop la honte.
- Se rapprocher du précipice pour mater l'aérogologie juste devant le déco.
- Continuer d'observer l'aérogologie.

À 10 minutes de la fenêtre : décider si on va décoller dès l'ouverture ou attendre un peu que ce soit meilleur.

- S'harnacher dans la sellette 5 minutes avant son heure de décollage. Attention de ne pas se laisser distraire par un pilote bavard : il y a danger d'oublier une attache. Allumer tout de suite ses GPS.
- Bien avoir les horaires en tête : heure de la fenêtre et surtout du start.

3.5. Avant le start

Objectif : Monter le plus haut possible et le plus près possible de la ligne de start.

- Surveiller sa distance au start, le temps qu'il reste, son altitude.
- Eviter de thermiquer seul surtout si l'aérogologie est délicate.
- Etre très haut très tôt c'est bien mais attention à maintenir cette hauteur jusqu'à l'heure du start : observer les ailes qui montent aussi en dessous et les rejoindre pour ne pas se laisser dépasser.
- Ne pas trop s'éparpiller si on est bien placé et qu'il reste beaucoup de temps : respirer à fond, patienter.

3.6. Le vol

Gérer ses options en fonction de l'aérogologie ressentie et à venir.

3.6.1. Transitions

- Faire bien le plein avant la passage vers une balise dont le retour se fera face au vent.

- Transiter vite au dessus d'une aile qui part devant.
- Voler et transiter vite dès qu'on perd un thermique.
- Suivre les 1er surtout si on est au dessus.
- Marsouiner plus face au vent sur les rampes et plateaux.
- Doubler un pilote « dans le classement », important : la place.
- Suivre les autres si on a pas d'idée et si idée suivre son idée.
- Avancer vite ok surtout s'il y a du soleil et des ailes devant et plus bas mais temporiser c'est mieux parfois pour rattraper aussi les autres : effet "feu rouge" et hop on arrive.
- Avancer plus vite si bonne impression devant et maintenir l'accélérateur jusqu'à la balise.
- Ne pas hésiter à avancer si y a des thermiques partout (conditions dites fumantes).
- Si masse d'air OK : avancer sans hésiter ; avancer même à l'ombre, le nuage tire.
- Si vent fort : passer haut au relief ou suivre ligne de nuage.
- Bien surveiller sa finesse requise pour le glide vers la balise de dégagement ; puis vers le but (avoir les hauteurs nécessaires en tête et même sur papier).

3.6.2. Thermique et survie

- Suivre sans hésiter une aile qui monte.
- Si thermiques délicat (survie) : ne pas voler seul, rester grouper.
- Rester en groupe c'est bien mais le quitter s'il est trop lent et que c'est mieux plus loin.
- Surveiller l'altimètre pour maintenir sa hauteur en attendant mieux. Cela permet aussi de moins angoisser en constatant qu'on a pas perdu d'altitude depuis le quart d'heure où on est en mode survie.
- Observer tout ce qui vole autour de soi, du sol au plafond, des fumées aux oiseaux, des ailes aux nuages ...
- Des petits oiseaux qui virevoltent montrent un thermique dans lequel des insectes montent : à suivre sans hésiter;
- Une fumée au sol qui change de sens ou qui n'est pas dans le sens de la brise dominante indique un thermique.
- Rejoindre un groupe plus bas qui monte pour se reposer avant le point dur. Se maintenir au dessus.
- Faire plus de plafond si le vent contre beaucoup les 1er.
- Rester dans un très bon thermique (+4) avant une transition finale très longue (10 kms).

3.6.3. Aérologie

- Anticiper une baisse d'activité thermique soit en temporisant soit en fonçant avec les 1er.
- Si on sent que la manche va être très dure à boucler alors gérer plus la hauteur que la vitesse.
- Si on sent que la manche va être stopper alors gérer plus la vitesse que la hauteur.
- Fort gradient de température : ça monte même dans le gris.
- Bien observer et anticiper les conditions générales avant le déco : fusibles et biplaces qui montent.
- Assurer le bouclage sur une manche au début difficile (on sera peut être pas beaucoup à boucler...).
- Si aérologie généreuse dès le départ avancer vite tout de suite.
- Si gros thermiques généreux en plaine attention à ne pas se laisser enfermer par le bagnard en étant trop bas au relief : avancer devant.

3.6.4. Astuces et généralités

- Une aile paraît toujours deux fois plus loin qu'elle n'est; hésiter donc deux fois moins à la

rejoindre.

- Le parapente est beaucoup une affaire de mental donc de cerveau. Le cerveau a besoin d'eau, de sucre et d'oxygène. En vol, veiller donc bien
- **boire**, en petite quantité mais régulièrement,
- **manger** : barres de céréales, pain d'épice, dosette de glucides rapides mais sans caféine (type trail). Eviter le chocolat car ça tache quand ça tombe dans la sellette,
- **respirer** : Lors d'une forte concentration (thermique délicat) ou de stress (aérologie baston) on a tendance à bloquer sa respiration. Il faut en être conscient et se mettre à bien respirer volontairement : expirer à fond puis bien respirer tout en pilotant ; ça va tout de suite beaucoup mieux.
- Dès qu'on se sent fatigué, qu'on a du mal à comprendre ce que l'on fait ou ce qu'il faut faire, agir sur au moins un de ces 3 paramètres.
- Bien se vêtir : préférer avoir trop chaud que trop froid, c'est préférable notamment pour la vessie ...

3.7. La dernière balise

La dernière balise fait souvent faire un virage à angle droit (et plus !) sur la trajectoire : le vent est donc souvent inversé une fois la balise claquée ; à gérer.

- Bien noter et mémoriser le nom de la dernière balise et son rayon : on visera le point de passage optimum, souvent très différent de la balise elle même.
- Bien surveiller la hauteur et la finesse requise avant le glide final.
- Revoir sa trajectoire si on est trop contré par le vent : plus de coté ou en s'aidant du relief (appui).
- Ne plus aller vite et assurer le bouclage si on voit qu'on est le dernier à boucler, et surtout si on estime que peu de pilotes bouclent (qu'il y a plus personne derrière).

4. après

4.1. Débriefing

Quelques soit son résultat : discuter de la manche et des impressions avec les autres pilotes.

4.2. Écrits

Compléter son carnet de compet' par la manche du jour, attendre peut-être le lendemain pour calmer les émotions et être plus objectif.

Parties : temps de vols / placement au start / impression générale (aérologie du jour et son évolution) / points positifs / points négatifs / Analyse (tactique de pilotage la plus appropriée, les erreurs à ne pas faire, les choses à faire ou à améliorer).