

Décollage : pourquoi le poids sur la ventrale est prioritaire sur la course?



paragliding.rocktheoutdoor.com/conseils/decollage-poids-ventrale-prioritaire-course/

Les conseils du vilain petit Canaud

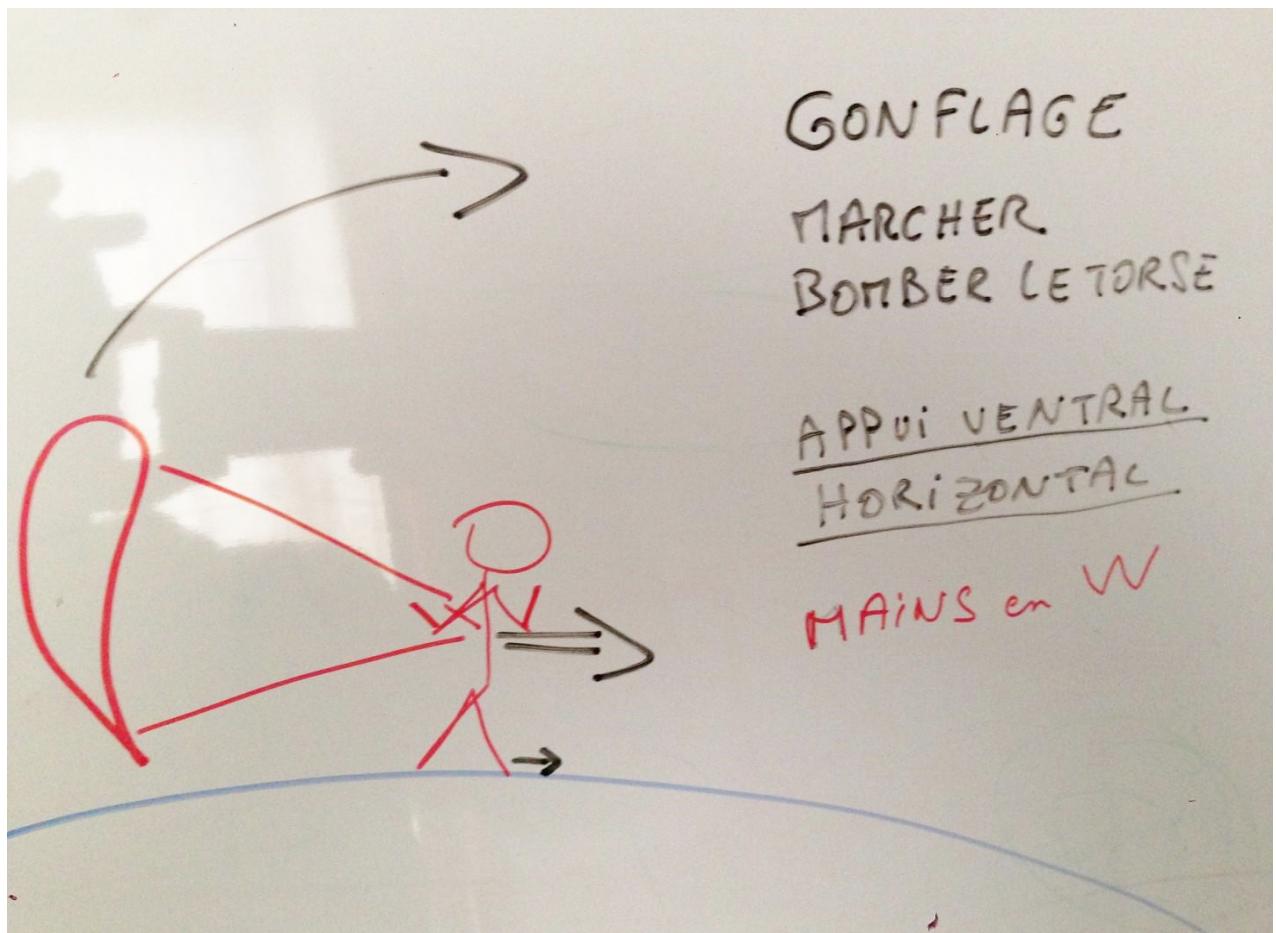
Cet article est le second d'une [série de conseils ou d'astuces](#) que Jérôme Canaud souhaite partager à la communauté des pilotes via le site [ROCK THE OUTDOOR](#). Ses conseils sont basés sur son expérience personnelle lors de son travail de moniteur et de son observation des pilotes qui évoluent autour de lui. Grand pédagogue, passionné et très investi par son rôle de transfert de connaissances et de compétences, il a décidé de poser sur le papier les conseils et les recommandations qu'il prodigue depuis de nombreuses années.

Ici, Jérôme aborde l'importance de l'appui ventral pendant les phases de gonflage et décollage. Pourquoi la charge (le poids sur la ventrale) est prioritaire sur la course et dans quelle direction doit on appuyer ?

Cet article s'adresse à tous les pilotes solos souhaitant comprendre et affiner leur gestuelle lors des phases de gonflage et envol, en s'intéressant particulièrement à l'appui sur la ventrale. Jérôme remet en question certains points que l'on entend et voit sur les décollages (l'attitude corporelle, l'appui ventral, la manière de courir...)

Le contexte est un gonflage DOS VOILE en conditions de vent faible (au-delà de 10 km/h de vent, une plus grande autonomie et efficacité sont atteintes en gonflage face voile).

On parle beaucoup de l'appui ventral pendant la phase d'ENVOL. Qu'en est il pendant la phase de GONFLAGE, et dans quelle direction le pilote doit-il appuyer sur la ventrale?



1- La phase de gonflage

- L'objectif de cette phase est de construire l'aéronef et de l'amener au dessus de la tête du pilote. Le parapente est conçu pour gonfler en se déplaçant simplement de manière horizontale (ou en suivant la pente) et cela sans action sur les élévateurs avant.
- L'attitude corporelle pendant le gonflage est primordiale :
 - 1) Se tenir droit
 - 2) Regarder loin un point précis
 - 3) Tenir les élévateurs avant avec les bras en W (Coudes dans le corps, mains au niveau du visage écartées du corps) .
- Le gonflage se décompose en une impulsion puis la montée de la voile. Cette phase se réalise en bombant le torse, l'appui ventral est horizontal (ou parallèle à la pente), les mains restent au niveau des épaules, en marchant convaincu.

A proscrire pendant la phase de gonflage

Se pencher en avant, partir trop fort, tirer sur les élévateurs avants, gonfler en écartant les bras derrière soi. Ce ne sont pas les mains en W, mais les bras ;)

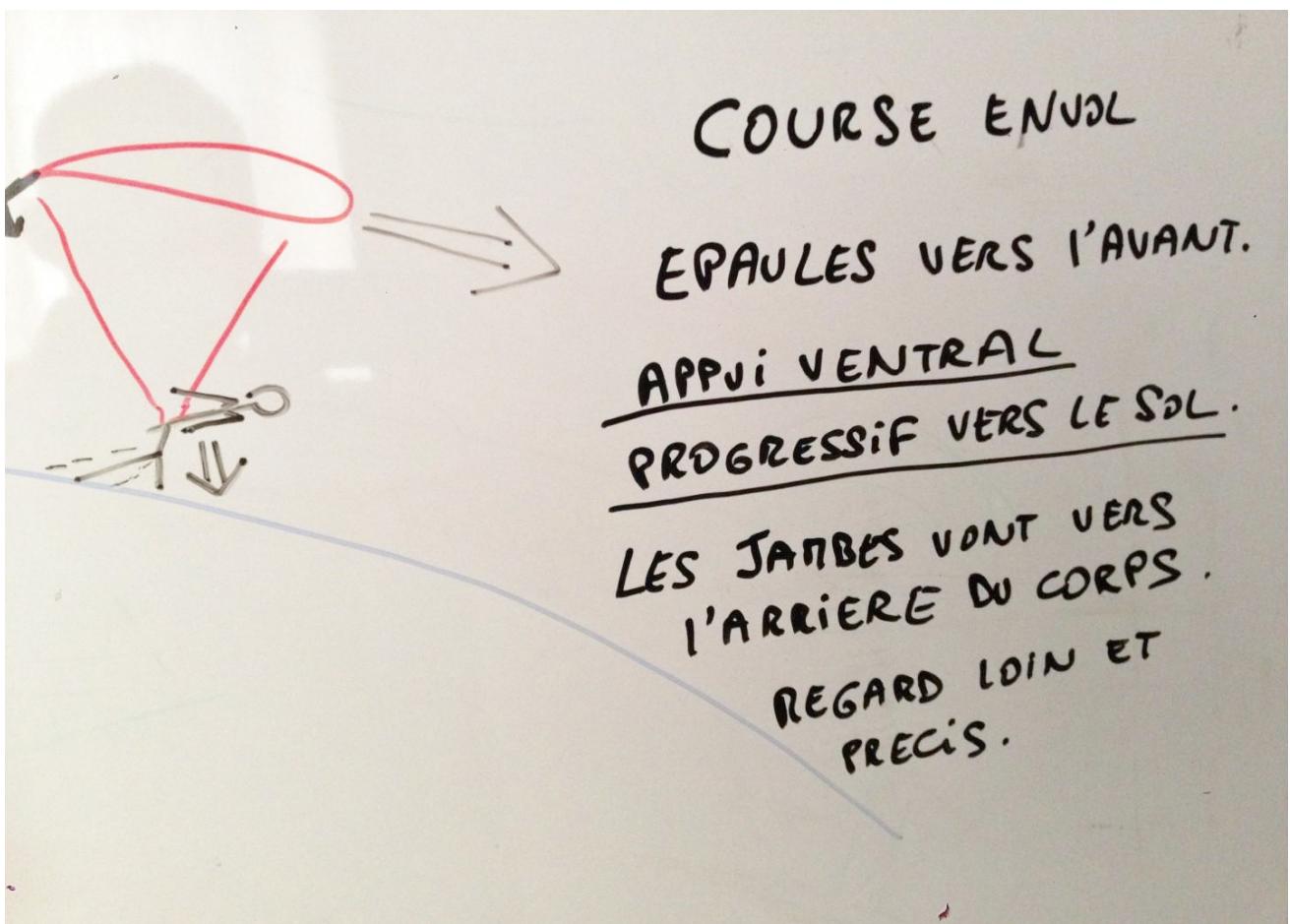
2- La phase de contrôle

Cette phase de contrôle de la voile s'effectue avec les freins le long du corps, de manière plus ou moins rapide et profonde. Cela dépendra du contexte (impulsion, pente, vitesse du vent,...). Ce contrôle permet une stabilisation de la voile sur l'axe de tangage (freins) et de roulis (recentrage). Cette stabilisation permet ensuite la prise de décision de l'envol, donc d'une vitesse identique de la voile et du pilote.

Pendant cette phase, le pilote engage déjà un peu ses épaules entre les élévateurs : cela empêche la ventrale de « remonter » .

NB : On parle de contrôle aux freins quand la vitesse de montée de la voile a été gérée, on parle de temporisation aux freins quand la montée a été trop rapide et que le pilote a besoin d'un freinage ample et rapide. On verra dans un prochain article comment gérer la vitesse de montée de la voile.

3- La phase d'envol



La décision de décoller permet au pilote d'engager ses épaules entre les élévateurs puis de commencer un appui ventral vers le sol afin de charger progressivement la voile qui va accélérer progressivement permettant alors au pilote de courir facilement.

NB : *C'est bien le poids qui est la priorité et non la course dans la phase d'envol. Ce sont bien les épaules qui s'engagent vers l'avant et non les bras qui vont derrière (les bras se retrouvent tendus derrière car les épaules ont avancé et non pas l'inverse). La technique du « Chicken Run » permet de charger progressivement la voile tout en courant et pilotant.*

A proscrire pendant la phase d'envol

Commencer à courir en faisant des grands pas, (les pas vont s'allonger d'eux-mêmes avec la vitesse augmentant), être droit avec les bras tendus derrière (risque de bascule arrière pendant le décollage et difficulté de s'installer après), courir en posant ses pieds loin devant soi (on court avec les pieds qui vont loin derrière le corps)

4- Après la phase d'envol

Le pilote se redresse en pliant les coudes puis s'installe confortablement. Je ne peux que vous incitez à regarder votre manière de gonfler et décoller afin de comprendre les différentes étapes et de les affiner. Rien de tel que le plaisir de vivre un décollage bien compris et maitrisé. La suite du vol en dépend.

La charge (le poids sur la ventrale) devient alors prioritaire et plus important que la course.

Jérôme Canaud – Ecole [Courant d'R](#) (La Réunion