Théorie du SIV Romand de la League

Généralités

Faire un SIV avec les nouvelles aile de compet homologuées n'a encore que très peu été fait. Il sera donc intéressant de voir comment les voiles, et leurs pilotes, se comportent. Le but n'est pas de faire des gros vracs mais de trouver les limites de notre pilotage. Nous travaillerons donc les décros, puis les limites du domaine de vol et enfin la descente rapide.

Certains pilotes ont beaucoup de respect pour leur voile depuis les 2 lignes (Génération R10/R11) puisqu'elles sont très tendues et ne sortent pas souvent du domaine de vol. Puisque nous sommes des pilotes de compétition/cross, nous n'avons pas l'habitude de sortir du domaine de vol et c'est « contre-nature » pour nous de le faire. Ce sera donc difficile mentalement, et nous nous y prendrons avec humilité ($\pm$ débutants dans ce domaine !).

Il s'agit du 1^{re} SIV pour pas mal d'entre nous, le but est donc de se mettre à l'aise avec les sorties du domaine de vol.

Pour certains, le but est également de se mettre en confiance avec sa voile et d'en trouver les limites avant de passer à une catégorie supérieure.

Puisque certains ont des « guns » (IP6/Enzo) et d'autres des voiles « conventionnelles » (M4/UCr/Insinia/etc.).

Nous ferons du tangage (en allant loin), des parachutales (pour connaître le débattement de sa voile en air calme), des fermetures, des 360, des amorces de vrille, etc.

Un pilote soulève l'écart entre les décros « académiques » et ceux qui risquent de se produire dans la « vraie vie » : dans ce dernier cas, le décro survient alors que le pilote est quasi mains hautes. Il devient donc complexe de savoir quoi faire avec ses mains pour laisser sortir la voile, sans pour autant la laisser shooter de manière très ample et agressive...

D'un autre côté, il sera également très important d'apprendre à ne pas surpiloter sa voile. Du moins avec une voile conventionnelle, il faut le plus possible faire confiance à la voile et ne pas hésiter à mettre bras haut. Par exemple en sortie de décro, il est important de laisser voler la voile (ne pas surpiloter en la redécrochant dès qu'elle cherche à voler).

Il sera intéressant de faire ce SIV avec les cocons. Cela s'éloigne des procédures d'homologation et des SIVs habituels.

Une grande part de la stabilité de la voile vient des fesses, il convient donc de s'en servir pour sentir et piloter ! Pour ce faire en cocon, il faut avoir le réflexe d'écartier un peu les jambes, voire les plier, et se redresser un peu en cas de vrac. Il sera intéressant de voir comment cela se fera avec les nouvelles sellettes Advance (Impress3/Lightness) qui n'ont pas de planchettes, et donc où le pilote glisse dès qu'il plie les jambes.

Si possible il est bon de voler avec le pied sur l'accélo (surtout avec les « guns »). En effet elles ont parfois tendance à rester en parachutale (le profile se casse entre les As et les Bs et le bord de fuite monte donc, bloquant la voile dans cette configuration).

36 avec fermeture est bien avec les ailes « normales » => moins de G pcq visse plus mais pas tant possible avec « guns »

Si l'on en vient à décider de tirer le secours, il est primordial de prendre le temps de regarder où on le jette pour être sûr qu'il ne se prenne pas dans le suspentage.
De plus la longueur des suspentes entre le pod et la sellette suffisante pour que le pod s'ouvre après avoir fait tout le mouvement de lancé.

Quand le secours s'ouvre, voile vient forcément devant => miroir.
Il faut donc affaler la voile dès que le secours est ouvert pour arrêter ce phénomène, en tirant les arrières de manière très ample (éventuellement en prenant quelques tours de frein).

A noter qu'en miroir le taux de chute peut être très grand (*après l'accident d'Alex Hofer, Alain a testé cela et au même poids le taux de chute était de 14m/s en miroir contre 5,8 autrement, avec un secours ultralite chargé à 140% de sa charge max environ*).
Cela doit donc devenir instinctif de se jeter sur les arrières dès que le secours est ouvert !

Lors des vols du SIV, il faudra viser entre Chillon et la piscine, puis vers l'île de peilz pour arriver dans le box. Faire attention à l'angle de dérive s'il y a du vent !!!
L'atterro sera au Savier, dans une réserve naturelle. Il est donc impératif de poser suivant les instructions suivantes :
Nous ferons une volte main droite. Le vent arrière se fait à l'extérieur du port, puis on longe la route en base pour rentrer entre les arbres en finale sur le terrain du Savier.
Il est possible de faire des 8 sur la route ou en dernier recours sur le terrain du Savier (attention aux arbres !). Il est IMPERATIF de ne pas se mettre au lac après le terrain puisque c'est la réserve des canards...

Déroulement du SIV

A chaque vol on cherchera poignée du secours de la main et fera ½ twist dans la transition pour s'habituer. Il est aussi bon de s'entraîner à piloter un peu en prenant les drisses de frein par dessus les poulies (en étant twisté).
En général, il convient de regarder sa voile pendant les manœuvres.

1^{er} vol

Après le twist et le tripotage de poignée, nous commencerons par des gros **tangages**.
Mettre bien du frein, puis laisser bien plonger la voile. En plusieurs mouvements de tangage, nous irons jusqu'à la frontale en temporisant juste avant pour l'éviter...
Le mouvement doit être ample et rapide (mais pas brusque pour autant !). Il convient de remettre bras haut après cette tempo.

Nous passerons ensuite aux **360**.

Attention qu'avec le cocon, la position est différente de celle lors de l'homologation et engendre donc plus facilement une neutralité spirale.

La sortie se fera en laissant le frein à l'intérieur puis en mettant environ la même quantité à l'extérieur en se redressant dans la sellette (neutre).

Cette technique évite la traditionnelle chandelle en sortie puisqu'on dissipe la vitesse avant de sortir.

Ceux qui ont un Drag Chute peuvent essayer avec.

Nous ferons de gros 360, comme si un gros noir suçait...

L'entrée doit se faire rapidement, parfois à la limite de la vrille (donc bien regarder la voile pour lever la main au cas où on y arriverait).

Nous ferons ensuite une **assym** (bras haut tout l'élève) pour ceux qui ont des voiles « conventionnelles ». Pour cela on lâche le frein (ou laisse juste la main dedans) et ferme la voile avec un peu de frein opposé.

Une fois fermé nous ferons un petit virage opposé avant de pomper pour rouvrir (mouvement ample et rapide, pas byebye à Mémé !)

A noter que pour rouvrir une cravatte, l'assym est relativement efficace.

2^e vol

Eventuellement un peu de **tangage** (cf supra).

Travailler **wings** par simple déport de charge (sans frein) => voir tout ce qu'on peut faire à la sellette.

Décrochage :

Ne pas oublier de plier un peu les jambes pour les encoconés !

Si nécessaire, prendre 1 tour de frein.

On freine gentiment jusqu'au point dur, avant de mettre les mains sous le cul et verrouiller.

Ensuite on remonte gentiment et symétriquement les mains pour reconstruire la voile. Ceci doit se faire relativement rapidement pour éviter que la voile n'oscille avant de redécrocher (mais quand même lentement, pas comme un bourrin bras haut !)

Le pire que l'on puisse faire est relâcher d'un coup quand la voile bascule en arrière.

Il faut donc verrouiller les mains sous le cul jusqu'à ce que la bascule soit finie !

Avec les voiles allongées, il est bon de freiner très lentement jusqu'au point dur, en écartant un peu les bras, pour éviter que les stabs ne partent en arrière (=> corolle).

Une fois que la voile a décroché, il faut cependant serrer les mains sous la sellette.

Sur les « guns », si on voit que les stabs partent derrière, il vaut mieux la ressortir vite, en ne la laissant pas accumuler trop de vitesse verticale.

Si on la sent on en refait un (avec les IPs c'est limité au niveau de l'altitude).

Sinon, quand Alain donne l'instruction de recommencer, on peut faire un gros changement d'axe pour lui signifier qu'on ne le veut pas.

3^e vol

Limite du domaine de vol

Chercher la parachutale => ne pas hésiter à bien bosser avec les freins...

Au point dur, tirer un poil plus loin puis lâcher un peu et enfin piloter pour la garder en parachutale. C'est très fin... vous verrez bien :P

Amorces de vrille... tout doux !

50% de frein symétrique puis mettre plus de frein d'un côté jusqu'à l'amorce.

Dès que ça part on lève la main (à la limite après un moment on peut laisser tourner un peu).

A demain !