

Le pilotage de performance pour le cross

de david Eyraud

Optimiser la montée en thermique

Le vol de distance consiste tout d'abord à exploiter les ascendances. Un pilotage actif doit permettre d'optimiser la montée.

Rechercher le taux de chute minimum

Avec la plupart des ailes, le meilleur taux de chute s'obtient avec 10 à 30 centimètres de frein ou une légère traction des arrières.

Le taux de chute se dégrade en virage d'autant plus qu'on incline. Chaque variation de virage, chaque changement de sens dégradent le taux de montée. Un large cercle régulier et peu incliné avec une bonne action sellette du côté de la rotation et du frein des 2 côtés est le meilleur virage théorique.

Noyauter le thermique

Les thermiques s'organisent avec des zones plus ou moins ascendantes. Il faut donc chercher à rester le plus possible dans le noyau. Mais si ce noyau est petit, cela oblige à virer court et donc à incliner. Il est alors impératif de bien tenir le côté extérieur pour ne pas trop dégrader. Il est parfois préférable de rester dans une zone légèrement moins montante mais de conserver un bon taux de chute. Le meilleur résultat est sûrement un compromis...

Vitesse et rayon de virage

Il est important de remarquer que le rayon de virage dépend de l'inclinaison, mais aussi de la vitesse. Un engin rapide ne peut pas tourner aussi serré qu'un engin lent.

Ralentir sa vitesse au delà du taux de chute mini peut donc s'avérer bénéfique car cela permet de virer plus court, mais aussi de passer plus de temps dans l'ascendance.

Le pilotage dynamique en virage

Le virage à plat n'existe pas. En revanche, avec un pilotage dynamique, il est possible d'obtenir certaines parties du virage bien à plat. Notamment lorsqu'il s'agit d'ovaliser le thermique. Pour remettre à plat, il vaut mieux freiner davantage le côté extérieur tout en restant penché et en conservant le frein à l'intérieur. Pour la partie plus resserrée de la courbe, on relâche alors la commande extérieure. Il est possible d'inverser l'action sellette à ce moment là. Puis il faut revenir à l'intérieur et reprendre du frein extérieur.

Cette technique permet d'ovaliser en gardant la voile relativement à plat dans les parties serrées de la rotation.