

## LES BASES DU FREESTYLE

Ce document ne s'adresse pas aux pratiquants réguliers mais à ceux qui viennent de découvrir le cerf-volant et qui veulent progresser.

Maintenant que vous maîtrisez les bases du pilotage, que vous avez appris à décoller puis à vous poser sans dommage, que vos lignes droites sont rectilignes et que les tournants fondamentaux n'ont plus de secret pour vous, vous désirez poursuivre votre apprentissage, affiner votre technique, jouer avec votre cerf-volant, effectuer des manœuvres plus radicales, plus spectaculaires, en un mot faire du freestyle.

Voici quelques fiches techniques pour bien débuter. Elles peuvent vous paraître obscures mais efforcez-vous de bien visualiser les mouvements du CV. Nous espérons que ces quelques conseils vous épargneront bien des désagréments. Toutefois, souvenez-vous que les manœuvres que nous allons décrire font subir une rude épreuve au matériel. Forcément...vous casserez quelque chose. Aussi, pour faire votre apprentissage, utilisez un cerf-volant auquel vous ne tenez pas trop. De plus, munissez-vous de baguettes de rechange et d'embouts fendus.

### 1°) LE STOP



Cette manœuvre n'est pas propre au freestyle. Elle est largement utilisée en ballet et peut donner des effets spectaculaires. Toutefois, le stop est à la base de l'Axel. Il est donc très important de savoir le réaliser parfaitement pour progresser.

Que fait le CV ?

Lors d'un stop, comme le nom l'indique, le CV s'arrête quelques secondes en pleine action puis repart.

Votre action :

1. Relâchez sèchement les commandes (cela peut se faire à la sortie d'un tournant pousser-pousser <sup>1</sup> qui aura fortement ralenti l'appareil).
2. Avancez plus ou moins vite en contrôlant le CV, veillez à ce qu'il reste immobile dans la fenêtre de vent.
3. Tendez à nouveau franchement les lignes, le CV reprend son vol.

Réglages <sup>2</sup> :

CV lourd, angle ouvert, bride extérieure raccourcie.

N.B. : En général, les pilotes de freestyle, préfèrent appliquer un réglage lourd à leur appareil.

## **LES MOUVEMENTS SUR LE VENTRE.**

### **2°) L'AXEL**



C'est la plus commune des figures de freestyle et c'est la première que l'on acquiert.

Que fait le CV ?

Le CV s'arrête, effectue une rotation sur lui-même, plus ou moins à plat et reprend ensuite son vol.

Votre action :

1. Commencez par effectuer un stop. (Il vaut mieux l'effectuer en bord de fenêtre, c'est plus facile). Le stop n'est pas obligatoire pour réussir l'axel mais il est fortement recommandé aux débutants. L'apprentissage en sera grandement facilité. Beaucoup de débutants qui n'ont pas analysé correctement le mouvement, essaient de tirer brusquement sur une ligne pour initier l'axel. Cela induit un virage brutal, parfois associé à une dévente mais en aucun cas un axel.
2. Lorsque le CV est à l'arrêt, une main (par exemple la main droite) relâche légèrement une ligne puis la fouette. Aussitôt, il faut **détendre** les deux lignes, en projetant les mains vers l'avant et en **avançant**. C'est la détente des lignes, principalement de la ligne correspondant à l'aile qui s'éloigne de vous lors de la rotation (la ligne gauche dans notre exemple) qui est

---

<sup>1</sup> Les tournants fondamentaux sont expliqués dans l'article « Aiguiser votre précision ».

<sup>2</sup> Le réglage des brides est commenté dans l'article « Les brides ».

primordiale. Si vous ne détendez pas cette ligne, le CV sera bloqué dans l'exécution du mouvement et ne pourra pas l'achever. Souvent même, la ligne, qui n'est pas assez détendue vient s'accrocher à la pointe d'aile qui s'éloigne et la rotation s'achève dans un crash.

Un petit truc :

Certains attachent de petits bouts de laine colorée sur les lignes à quelques mètres du CV pour bien visualiser la détente des lignes.

3. Si le mouvement est bien exécuté, le CV tourne à plat sur lui-même.

4. retendez enfin les deux lignes pour stabiliser l'appareil à la fin de sa rotation.

L'axel peut être simple, demi-axel ou double. Il peut s'effectuer au décollage, les deux pointes d'ailes au sol (axel take off), une seule pointe au sol (coin-toss : on tire sur l'aile qui n'est pas en contact avec le sol ; reverse coin-toss : on tire sur la pointe d'aile en contact avec le sol), le nez en bas (moebius), etc.

Cause d'échec :

Accrochage des lignes par à un manque de relâchement d'une ligne ou à cause d'une position de main trop haute<sup>3</sup>.

### 3°) LE COIN-TOSS



C'est une variante de l'axel, avec une pointe d'aile au sol.

Votre action :

1. Commencez la figure avec le CV sur le bord droit de la fenêtre (à gauche si vous préférez), mais pas trop loin afin d'éviter la dévente.

2. Décollez la pointe d'aile droite, maintenez-la en l'air, puis faites-la redescendre vers le sol. Entraînez vous jusqu'à ce que vous sentiez l'instant précis où le CV va décoller ou se renverser. C'est beaucoup plus facile si le vent est parfaitement régulier.

---

<sup>3</sup> La position des mains est expliquée dans l'article « Les bases du pilotage ».

3. Maintenant, lorsque vous levez la pointe, attendez l'instant fatidique où l'aile va se renverser. Juste quand le CV commence à tomber, fouettez la ligne droite. Tout de suite après, **relâchez** la ligne gauche en la laissant bien se détendre. (C'est le mouvement de l'axel).
4. A mesure que le CV bascule sur son autre pointe, tendez progressivement la ligne droite afin d'accompagner le CV dans son mouvement et de maintenir la pointe droite collée au sol.

Que fait le CV ?

Pendant le mouvement, le cerf-volant passe d'une pointe sur l'autre après une spectaculaire rotation ventrale au ras du sol.

#### 4°) AXEL TAKE OFF

L'axel take off ressemble au coin-toss, à la différence que dans ce cas, les deux pointes d'ailes sont au sol au début.

Votre action :

1. Commencez en maintenant le CV dans le quart droit de la fenêtre de vent, les deux pointes au sol.
2. Avant d'exécuter le mouvement, vérifiez que vous pouvez décoller la pointe gauche du sol (que rien ne l'entrave ni ne la retient). Préparez-vous à enchaîner très rapidement les mouvements.
3. Tirez très légèrement sur la ligne gauche, juste assez pour décoller la pointe gauche.
4. Dès que la pointe gauche est décollée, fouettez la ligne droite, puis lâchez beaucoup de mou afin de faire pivoter le CV. Retendez la ligne gauche puis la droite à mesure que le CV achève sa rotation. Cela permet d'effectuer un axel au moment du décollage.

#### 5°) LE FLAT SPIN



Votre action :

Commencez par simuler un belly landing sans poser le cerf-volant, c'est-à-dire que vous amenez le cerf-volant ventre parallèle au sol. Faites vos premières armes dans le vent léger, ce n'en sera que plus facile. Pour plus de facilité, effectuez également cette manœuvre dans le quart droit de la fenêtre.

1. Pour cela, lorsque le CV est en piqué (descente, nez en direction du sol), avancez le corps vers l'avant et amenez les bras vers l'arrière, aussi loin que vous le pouvez. Il faut doser les deux mouvements (corps et bras) car le cerf-volant ne doit pas accélérer dans sa descente.
2. Quand vous le décidez, mais avant que le nez rencontre le sol ;-), projetez rapidement les deux mains vers l'avant.
3. Lorsque votre bras droit arrive au niveau de votre hanche, arrêtez-le sèchement tandis que votre bras gauche continue sa course vers l'avant, aussi loin que possible. L'action d'arrêter sèchement un bras agit sur le cerf-volant de la même façon que si l'on fouettait la ligne (comme le coup de fouet d'un axel). Le fait de continuer à avancer l'autre bras, permet au cerf-volant de pivoter sur lui-même (en laissant suffisamment de mou à la ligne).
4. Dès que le cerf-volant achève sa rotation à 180°, vous avez le choix. Si vous avancez, et pour peu que vous ayez effectué le mouvement tout près du sol, vous pouvez poser l'appareil ; si vous retendez les lignes et que vous reculez, l'appareil reprend son vol.

## **6°) LE 540 FLAT SPIN**

Une fois le flat spin maîtrisé, avec les deux mains, vous pouvez essayer le 540 flat spin. La réussite repose dans une bonne coordination des mouvements du poignet. Lorsque vous arrêtez votre main droite au niveau de la hanche, immédiatement après, fouettez la même ligne. Le cerf-volant effectue alors une rotation de 540°. N'oubliez pas de toujours bien détendre la ligne gauche, le plus souvent il faut avancer pour que le mouvement passe complètement. Bien entendu, vous pouvez tenter de poursuivre les rotations en fouettant la ligne droite à chaque passage (900, 1260, etc.)

## **LES MOUVEMENTS SUR LE DOS.**

### **7°) LES TORTUES**

Ce sont des mouvements pendant lesquels le CV passe sur le dos avant de reprendre son vol.

Votre action :

1. En montée, accélérez le CV (en tirant sur les deux lignes et en reculant) puis relâchez brutalement les commandes en projetant les deux mains vers l'avant.
2. L'appareil bascule sur le dos.
3. relâchez à nouveau en avançant, pour maintenir l'appareil sur le dos (le CV a tendance à descendre dans la fenêtre de vent),
4. Avant que le CV ne touche le sol retendez franchement les lignes (un bon mouvement de poignet suffit), pour que le vol reprenne.

La tortue la plus spectaculaire est celle qui débute haut et s'achève à quelques centimètres du sol.

Il existe toutes sortes de tortues : simples, en rotation (lizzy susan), en montée, en descente, etc.

Cause d'échec :

le pilote n'avance pas suffisamment pour récupérer son appareil.

## 8°) LE FADE



Le CV est sur le dos, comme pour la réalisation d'une tortue mais le nez au lieu d'être orienté vers l'arrière est dirigé vers l'avant (face à vous). Le CV flotte au centre de la fenêtre de vent.

Il y a plusieurs manières d'initier un fade,

Au cours d'un piqué :

1. Le CV est dirigé nez vers le bas et fonce vers le sol. Tirez sèchement sur les deux lignes et immédiatement, projetez les deux mains vers l'avant.
2. Si le mouvement est assez rapide le CV passe sur le dos, nez vers l'avant.
3. Contrôlez son flottement dans la fenêtre en reculant lentement.
4. Si le CV descend trop bas dans la fenêtre, tirez sèchement sur les deux lignes et il reprend son vol (toujours nez vers le bas), virez immédiatement pour éviter le crash.

Au cour d'un axel :

1. Au cours de l'axel, au moment précis de la rotation où le nez passe exactement en arrière, tirez sèchement sur les deux lignes.
2. Le CV passe sur le dos, nez vers l'avant et flotte dans la fenêtre.
3. & 4. identiques à précédemment.

## 9°) LE FLIC-FLAC

A partir du fade, on peut effectuer des enchaînements de passage en position ventrale et dorsale du cerf-volant en tirant et relâchant alternativement les deux lignes selon un rythme régulier. Le mouvement se commence en haut de la fenêtre et se poursuit jusqu'en bas.

## LES AUTRES MOUVEMENTS.

## 10°) LES DERAPAGES

Le CV glisse latéralement, les bouts d'ailes parallèles à la trajectoire.

Action du pilote :

la plupart du temps, l'énergie nécessaire au dérapage est créée par un virage tiré assez serré,  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{1}{2}$ , ou 1 tour entier. Quand le dérapage est engagé, la main fixe (qui n'a pas tiré le virage) conduit le CV dans sa glissade latérale. Celle qui, en revanche, a tiré le virage, corrige la position du CV. Le pilote avance ou recule pour éviter que l'appareil ne descende ou ne reprenne son vol.

Le plus beau dérapage reste celui que l'on conduit bien droit, à travers toute la fenêtre, les bouts d'ailes à quelques centimètres du sol.

Les causes d'échec :

trop de vent ou vent irrégulier, vitesse insuffisante au départ de l'action.

## **11°) LE TRAVAIL AU SOL**

Le Tip Stand (tenue sur un bout d'aile).

Décollez une seule aile, tout en la décalant vers l'arrière. Une de vos mains contrôle l'ascension de cette aile, l'autre son éloignement.

C'est un bon entraînement pour exécuter le coin-toss.

Le Tip Drag (pointe d'aile traînante)

Effectuez une ligne droite en rase-motte, ralentissez en descendant un peu et lorsque la pointe d'aile touche le sol, accélérez assez pour éviter le pivotement du CV et sa chute.

Sur un sol meuble, la pointe d'aile trace un segment de cercle. Sur un sol dur et irrégulier, les risques de chute sont très grands. Attention, ce mouvement peut entraîner la perte de l'embout fendu à la pointe de l'aile.

## **QUELQUES CONSEILS POUR DECOLLER APRES UNE CHUTE :**

### **12°) LE CARTWHEEL**

C'est une manœuvre indispensable. Votre CV est nez au sol (après une chute par exemple). Décalez-vous afin que le CV se trouve au centre de la fenêtre de vent.

Votre action :

1. Tirez les lignes en arrière, de manière que le ventre de l'appareil se place perpendiculairement au sol. Votre cerf-volant est donc à l'envers comme s'il venait de se planter dans le terrain.
2. Poussez les deux mains en avant afin que le CV commence à se coucher vers l'arrière. Juste avant qu'il ne se couche complètement, fouettez la ligne droite et donnez beaucoup de mou à la ligne gauche puis retendez les deux.
4. Cela fera pivoter le CV d'un demi-tour et, si le mouvement est correctement exécuté, il se tourne vers vous, pointes d'ailes au sol, prêt à décoller. Voilà une bonne manière d'éviter de marcher jusqu'au CV pour le remettre en place manuellement.

Il existe des dizaines d'autres figures de freestyle mais si vous maîtrisez ces quelques bases vous découvrirez un monde de sensations nouvelles. En cas de difficulté, surtout, ne vous découragez pas ! Entraînez-vous encore et encore. Si malgré tout vous ne parvenez pas à réaliser la moindre des manœuvres décrites ci-dessus, assurez-vous que votre appareil possède les spécifications minimales qui en font un cerf-volant digne de ce nom et que vous avez bien

compris les réglages du bridage (voir la rubrique sur le choix d'un cerf-volant ou celle sur les brides).