



Photo : Sascha Burkhardt

LETTRE OUVERTE

La bataille des G continue...

Par Paul Pujol

Paul Pujol remonte au créneau : depuis des années, il se bat pour une prise de conscience auprès des pilotes et des constructeurs de parapente. Selon lui, certains dangers restent occultés.

Une matinée de vol qui aurait dû rester belle... Avant qu'un bon copain expérimenté sous son EN B, ne se fracasse (côtes, poumon perforé, vertèbres, etc.) sous sa nouvelle voile, après avoir passé le week-end précédent sous une voile rivale selon les magazines... Heureusement encore conscient pour nous appeler à la radio, il fut sauvé par la neige épaisse et la raideur du couloir dans lequel il est tombé après une cascade d'incidents avant de dévisser sur 200 m en heurtant des rochers, à un peu plus d'un km de moi, qui n'ait rien vu avant d'entendre sa voix déformée à la radio.

Quelques semaines auparavant, un pilote enthousiaste se tuait avec son parapente. C'était quelques mois après avoir écouté un moniteur qui l'avait évalué sous sa voile précédente en lui conseillant : « Change de voile ». Le pilote n'avait pas compris la suite : « pour une voile de la catégorie inférieure ».

Trop d'entre nous montrent ce printemps une trop grande tolérance à l'incompréhension : incompréhension du comportement de leur nouvelle voile qu'elle soit EN B, EN C ou D, de ce qu'ils font en l'air, comme de ce qu'ils voient et/ou ressentent sans analyser ces indices qui devaient pourtant les mettre en alerte ! Quand cette incompréhension se conjugue avec un trop plein d'enthousiasme, des conditions atomiques (taux de montée intégrés supérieurs à +9 m/s) et une intolérance tout aussi importante à la frustration de ne pas être en l'air quand d'autres regrettent déjà d'avoir décollé, tous les ingrédients sont réunis pour des catastrophes... Et elles arrivent...

OUI ces nouvelles voiles ont des performances enthousiasmantes.

NON elles ne sont pas accessibles à la majorité des pilotes moyens que nous sommes, même très expérimentés.



Photo : Sascha Burkhardt

Paul Pujol „en pleine bataille“, ici avec le patron de Swing, Günther Wörl.

“...ce n'est pas inéluctable, et il est possible d'infléchir le comportement manifestement à risque d'une aile en 360...”

OUI la violence des accélérations ressenties en vol dans ces conditions devrait nous alerter et suffire à nous dissuader de poursuivre une relation sans avenir.

NON nous ne sommes pas préparés à comprendre qu'en faisant le choix de la performance « moderne », nous nous exposons à encaisser des écarts rares mais qui, lorsqu'ils arrivent à casser cette belle stabilité de profils magnifiques, sont accompagnés de niveaux d'accélération inimaginables... Ils ne sont pourtant qu'un mince reflet de la brutalité de certaines réactions qui ont été observées lors des tests d'homologation. La nouvelle génération d'ailes est technologique, séduisante, mais en totale rupture avec le continuum (pour ne pas dire stagnation...) du niveau moyen des pilotes.

OUI la connaissance des dangers associés aux accélérations et l'apprentissage de la gestion des G en centrifugeuse sont utiles à la gestion de cette évolution et à la prévention des accidents MAIS, aussi pertinente soit-elle, elle n'est pas suffisante à en maîtriser les dérives.

NON on ne peut pas admettre que les acheteurs répondant aux sirènes du marketing défrichent ces dangers parce que des concepteurs ne se sont simplement pas donné les moyens de mettre des bornes à leur imagination dans la guerre commerciale qu'ils se livrent, sous couvert de la bonne conscience assurée par des certificats et des bolidés bridés aux alentours de 4 000 euros et 60 km/h.

J'ai encore en souvenir les réactions de concepteurs de grande notoriété lorsque je pris mon bâton de pèlerin pour les rencontrer sur trois éditions consécutives de la Coupe Icare, avec force mails en préambule, pour les convaincre que les ailes qu'ils allaient concevoir et soumettre peut-être avec succès aux labos de test pourraient être, en dépit



Photo: Franz Altmann, magazine THERMIK

La simulation des G, comme ici en Autriche chez www.gforce-trainer.com, est surprenante : le pilote comprend d'un coup sa fragilité physique, notamment en position couchée...

des résultats positifs de ces tests, en totale inadéquation avec les pilotes auxquels elles vont être vendues.

OUI les essais effectués depuis que les systèmes de mesure des accélérations en 3D (j'insiste sur ce point essentiel qui a été longtemps sous-estimé) sont mis en œuvre par les labos démontrent que l'on peut très bien voir les structures d'une aile homologuée neuve céder alors que son pilote croit maîtriser les chocs et les pics de charge qu'il lui fait subir en voltige ou parce que ce pilote, trop confiant en ses capacités, aura perdu connaissance sous une aile accélérant sans fin... jusqu'à l'explosion en vol ou à l'impact au sol.

OUI les performances des ailes et surtout leur architecture (lobes accentués et longueur plus importante des suspentes) accroissent ses charges.

NON ce n'est pas inéluctable et il est possible d'infléchir le comportement manifestement « à risque » d'une aile en 360 en calmant son comportement par des réglages, une architecture en plume et des choix de matériaux appropriés, pour ne pas conjuguer des déformations sous charges néfastes mais plutôt les compenser, fut-ce en sacrifiant OUI un peu de glisse au profit de plus de sécurité... Car c'est bien cet objectif que devrait viser tout concepteur responsable... N'est-ce pas ?

OUI il faut informer, encore et encore, des dangers de la perte de connaissance, qui peut être fugitive... c'est pas encore compris... mais bon, patience... encore patience... tout comme du mirage entretenu par le marketing du progrès qui serait indissociable (de l'achat en euros sonnants) de la performance : accessibilité, humilité, lucidité... où êtes-vous parties ?

Mais alors, qui va les informer ces pilotes et les ramener à un peu de raison dans ce concert de louanges lu dans les essais ?

Essayeurs, testeurs, achetez des accéléromètres (références sur demande auprès de l'auteur), publiez, commentez les valeurs enregistrées en 360 pour un taux de chute donné, sur une fermeture asymétrique, le temps mis par une voile décrochée aux B ou aux C à se remettre en ligne de vol à 1 g (vol rectiligne équilibré) etc.

Soyez créatifs ! ■



PARAPENTE ET PARAMOTEUR

VOLER.INFO, le premier magazine français de parapente et paramoteur, paraissant exclusivement en numérique !

VOLER.INFO est le fruit d'une collaboration avec les meilleurs magazines européens :

Thermik
Paramotor allemand
Cross Country
Paramotor anglais...

NEWS

REPORTAGES

TESTS

VIDÉOS

