

VOLER INFO

MAGAZINE DE MONTAGNE ET DU PARAMOTEUR

JUIN/JUILLET 2013



ATTERRO OU... VACHE?





Photo : Nirvuk

SE VACHER, OÙ ET COMMENT ?

Lorsque le pilote part pour son premier petit vol de distance en parapente ou en paramoteur, il doit être capable de choisir un terrain inconnu comme atterro et de s'y poser «en bon état»...



FLYMASTER[®]



COMPATIBLE WITH
ACCESSORIES:

HEART-G

L i V E 

LIVE-TRACKING • AIRSPACES • DRAW YOU OWN SCREEN

T.A.S.
P R O B E

www.flymaster-avionics.com

Flymaster Avionics, Lda. Centro Empresarial e Tecnológico R. de Fundões, 151, 3700-121 S. João da Madeira, Portugal Tel: + 351 256 001 935 Fax: + 351 256 880 551 geral@flymaster-avionics.com

A tterrir en terrain inconnu demande une bonne analyse de la situation, déjà bien en amont de la finale. Et même pour un atterro en catastrophe, mieux vaut construire au maximum possible son approche. Il s'agit de prendre des décisions dans un laps de temps de plus en plus court au fur et à mesure que le sol s'approche. Pour être bien paré à ces situations, le pilote a tout intérêt à constamment analyser le relief, le vent météo, les brises, les thermiques. Et bien sûr, garder constamment un atterro de secours à portée d'aile, plus un échappa-toire ou plan «B» si au dernier moment, le terrain initialement choisi ne s'avère plus propice.

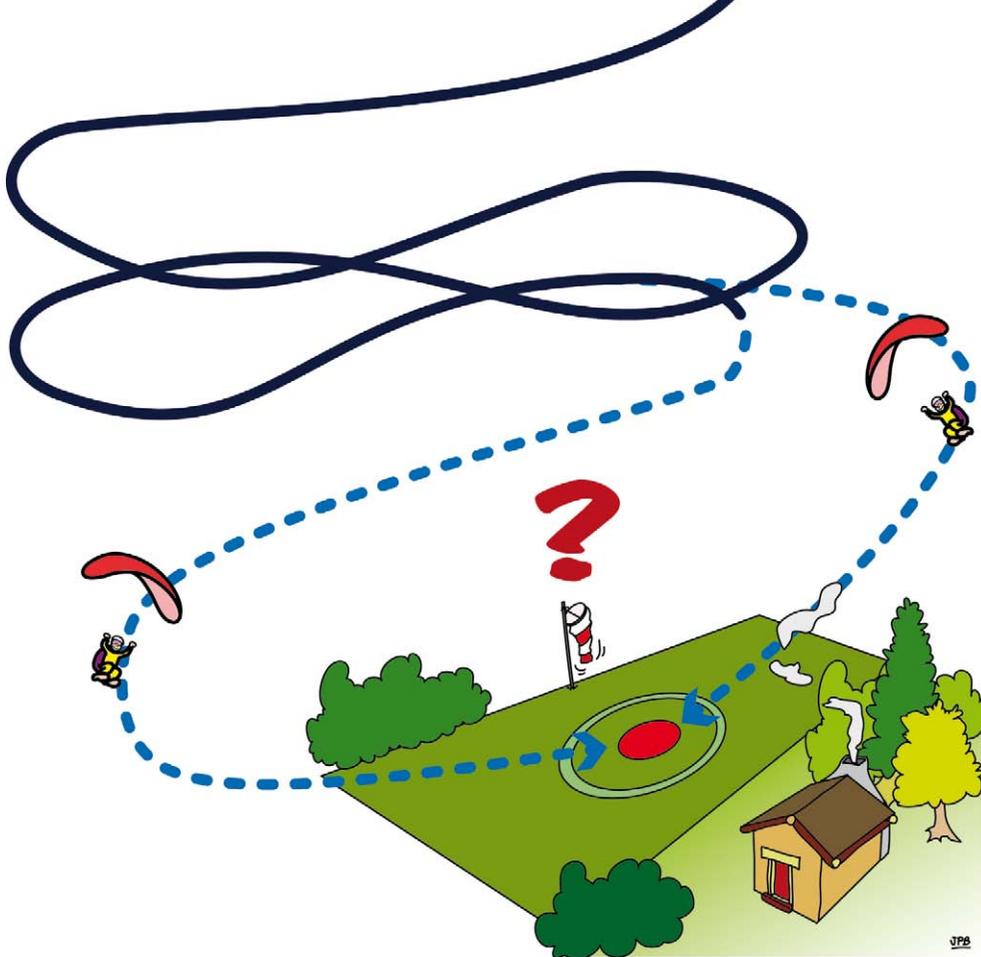
Pour l'observation des thermiques, pas de problème : en cross parapente, c'est ce qu'on cherche et ce que nous faisons constamment. En fonction de leur force et de leur turbulence certains atterros de secours ne sont pas recommandés - un bout d'alpage juste au-dessus d'une falaise avec cassure nette, propice aux déclenchements, sera plus turbulent qu'une large butte dépourvue de contrastes thermiques. En même temps, au fond de la vallée, les brises thermiques peuvent générer de fortes brises de vallée. Si c'est le cas, pour se vacher, mieux vaut choisir une pente dégagée plus haut, quitte à marcher quelques kilomètres à pied. En paramoteur, heureusement, les pilotes volent plutôt à des heures où les vents et les brises sont faibles, il est donc moins probable de devoir marcher avec 30 kg sur le dos.

Concernant le parapente pendant les heures de forte activité thermique, rien ne dit que la brise de vallée sera forcément montante - le vent météo et les brises



Dès que l'eau est agitée, même légèrement, il est absolument impensable de risquer un amerrissage.

Photo : APCO



Lorsque le vent est faible, il n'est pas évident de déterminer sa direction. Ce sont de tout petits détails qui aideront à la reconnaître. Dans tous les cas, il y a un moment où il faut se décider, et si le pilote se retrouve vent de dos, il faut assumer et non pas "reconstruire" une approche dans l'autre sens à 20 m/sol. Éventuellement, une finale en diagonale peut rattraper quelques mètres.

Dessin : Jean Paul Budillon



- 5 systèmes d'attaches sur le même châssis
- Concept unique de trois sections de cage identiques
- Assemblage facile et rapide - entièrement démontable
- Confort maximal au sol et en vol, sellette Sup'Air Kangook
- Qualité et finition haut de gamme
- Léger, solide et sécuritaire (double cerceau)-T6 aviation
- Châssis universel (moteurs interchangeable) - cage vol
- Kangook LITE - seulement 19 kg
- Nouveauté 2013 : Kangook VIKING

info@rsultra.com
www.rsultra.com



peuvent parfois se conjuguer pour arriver à des résultats surprenants.

Il s'agit donc d'imaginer sans cesse les écoulements possibles sous nos pieds et autour de nous, pour arriver à un jugement assez fiable de la situation. En se renseignant avant le vol auprès de pilotes locaux, on pourra plus facilement identifier les éventuels pièges sournois du parcours.

Pour valider notre analyse, de nombreux indicateurs permettent de visualiser la force et la direction des vents ainsi que des brises. L'exemple le plus souvent cité est représenté par les fumées sortant des cheminées, mais cet indicateur très visible et précis souffre de son absence aux mois d'été. L'idéal est toujours la surface d'un plan d'eau : la taille des vaguelettes trahit la force du vent. Sa direction est encore plus lisible et clairement identifiable dès la moindre risée : le vent vient des berges dont les bords sont lisses, sans vagues. En revanche, les rives «léchées» par les vagues se trouvent sous le vent du lac.

Un autre indicateur, notamment en plaine, permettant de connaître constamment la direction du vent, est constitué par les éoliennes de plus en plus nombreuses. Ces appareils se tournent pile face au vent, et en cas de variations, ils s'adaptent assez rapidement.

Pour les pilotes de plaine, c'est même devenu un des indicateurs les plus utilisés.

Évidemment, l'écoute des balises fédérales parapente sur 143.9875 donne une bonne idée de la situation globale plusieurs douzaines de kilomètres à la ronde. À quelques exceptions près : certaines balises se trouvent, pour quelques situations météo spécifiques, sous le vent d'un obstacle dans le rouleau, mais les locaux le savent et nous avertissent.

Plus localement et près du sol, les feuilles des arbres indiquent également la direction des écoulements : le dessous des feuilles, plus blanc que le dessus, se trouve face au vent. Cet indicateur marche donc pour des vitesses modérées du vent.

La surface de ce lac est un parfait indicateur de l'aérogologie locale. Les vaguelettes touchent la rive au niveau des kayaks, le vent viendrait donc plutôt face au pilote. Mais des petites zones lisses au niveau des pédalos et des dériveurs trahissent une certaine composante venant de la gauche de l'image. La zone des pédalos est donc probablement sous le vent des arbres. En posant sur la plage en haut dans la zone à l'herbe marron et en direction de la gauche de l'image, le pilote posera comme une fleur dans une aérogologie saine.



Photo : Sascha Burkhardt

Quand il est vraiment fort, les arbres se plient pour suivre le lit du vent, il n'y a donc plus de doute.

La connaissance de la vitesse et la direction du vent jusqu'au sol sont doublement importantes. D'une part, la forme du cône de sécurité pour l'atterro en dépend directement.

Sous le vent de l'atterro, ses pentes sont beaucoup plus raides, il faut être plus près de la verticale terrain que du côté au vent. C'est logique, puisque la finesse/sol se dégrade fortement face au vent. D'autre part, pour juger un terrain valable, il faut savoir d'où vient le vent pour atterrir face au vent (ou légèrement de travers) et pour reconnaître les zones sous le vent (maisons, haie d'arbres).

OUL. C'EST LE PLUS PETIT



DIMENSIONS:
8,4CM X 5,4CM X 1,5CM - 93 GRAMMES

ET IL EN FAIT BEAUCOUP :

- GPS/VARIO, 50 HEURES D'ENREGISTREMENT
- CARNET DE VOLS TÉLÉCHARGEABLE
- FINESSE
- VITESSE SOL
- CAP



ascent⁺
reach for the sky

WWW.ASCENTVARIO.COM



PASSION & EVOLUTION

HOOK 3

Progression · EN/LTF-B

niviuk.com

Si vous rêvez d'une voile à l'avant-garde de sa catégorie sur le plan du confort et de l'efficacité en vol, si vous rêvez d'une voile construite d'après notre expérience dans les catégories supérieures, si vous rêvez d'une voile qui vous permette de profiter de votre passion tout en relevant de nouveaux défis, la nouvelle Hook 3 est faite pour vous.

DRS | DRAG REDUCTION STRUCTURE

SLE | STRUCTURED LEADING EDGE

RAM | RAM AIR INTAKE

AU FOND D'UN CANYON URBAIN

À Sportono en Ligurie, le pilote avec le pseudo gan04 n'arrive plus à rejoindre l'atterro officiel. Il a filmé sa mésaventure à la recherche désespérée d'un petit bout de terrain vachable, et s'en sort finalement assez bien... sur la route. En la prenant en contresens, il lui était plus facile d'éviter une collision.

Youtube: <http://goo.gl/e5Nx8>

Les obstacles

Pendant toute la phase d'approche, scrutez le terrain et ses alentours à la recherche d'obstacles, les plus dangereux étant les lignes électriques ou les câbles. Les câbles pour le débardage (transport de bois à partir de la coupe en forêt jusqu'à la route) ainsi que les catex (câbles transporteurs d'explosifs pour le déclenchement d'avalanches en hiver) sont très dangereux, car ils parcourent parfois de longues distances sans pylônes. Comme pour les câbles électriques, le pilote reconnaît beaucoup plus rapidement les mats et pylônes que les câbles. S'il aperçoit un bel alignement de pylônes, il y a des chances que le câble suit la même ligne. Mais au niveau des lignes électriques, ce n'est pas une garantie absolue : parfois, des lignes secondaires bifurquent à droite ou à gauche. Il convient de rester vigilant jusqu'au sol !

Entre autres pour être paré à l'apparition soudaine d'un tel obstacle, définissez dès le départ un plan B, donc un échappatoire bien défini avec une «procédure» facilement à mettre à l'œuvre.



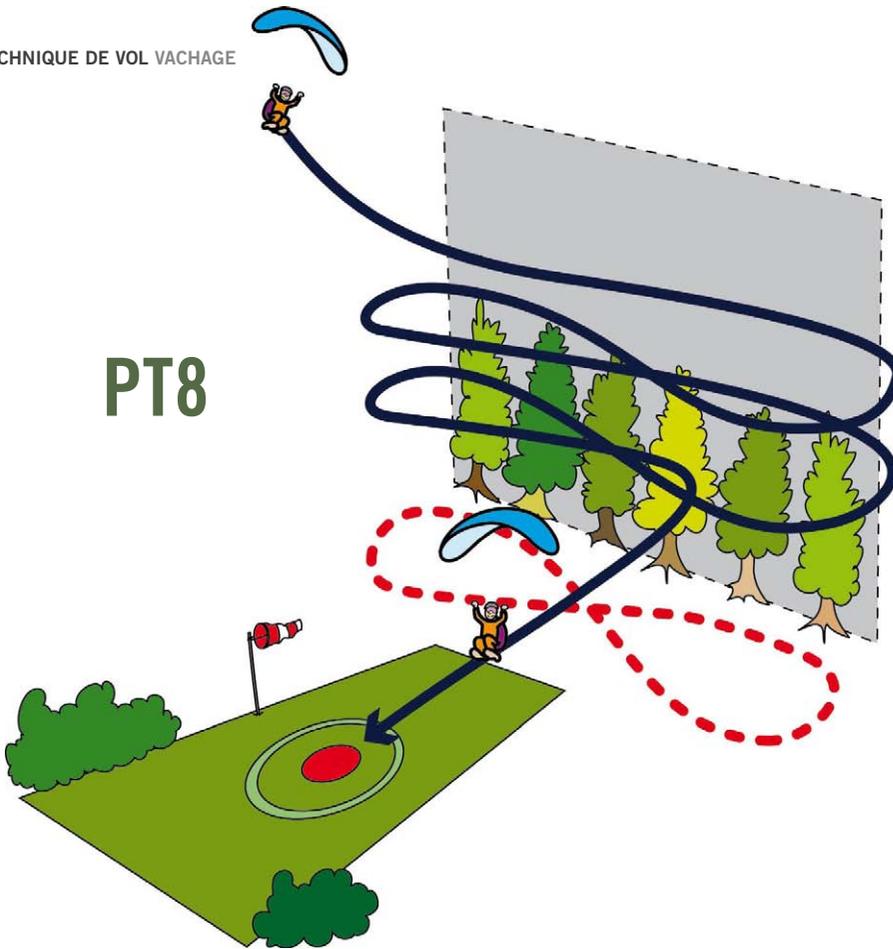
Capture d'écran : gan04/YouTube



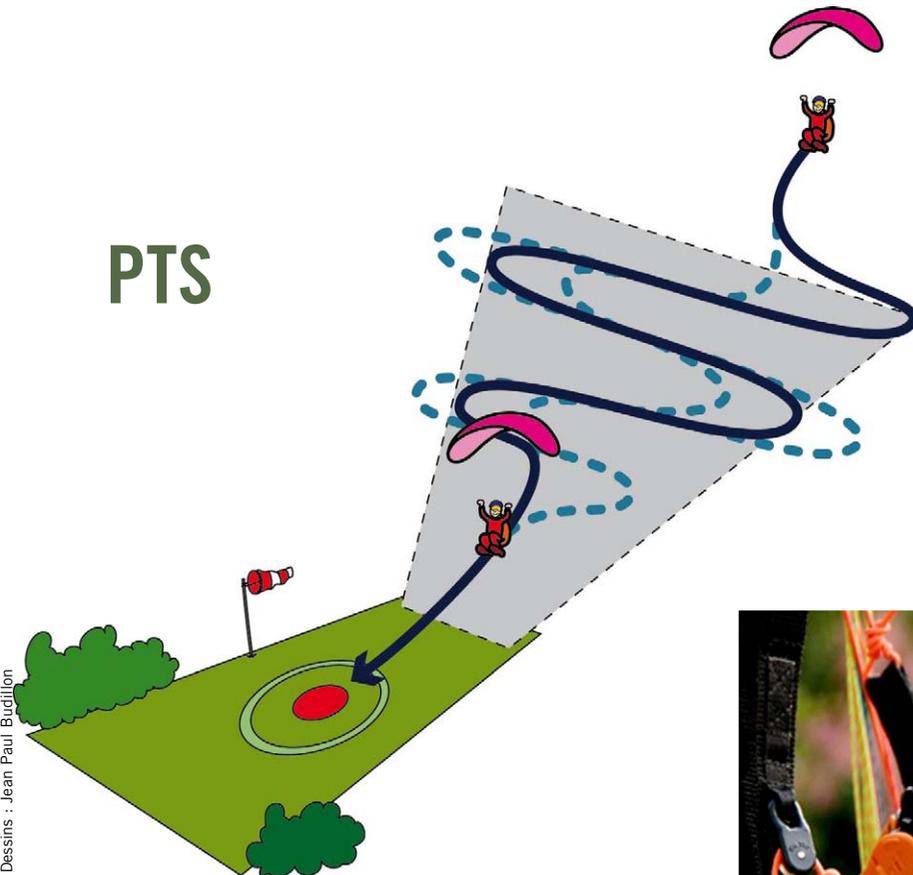
Photo : Sascha Burkhardt

Un bel alignement du chemin et des poteaux, indiquant une vache sans risque à leurs droites ? Non, plutôt un piège assez vaché. À peine visibles, deux lignes électriques croisent le terrain en parallèle. Il n'est pas rare non plus qu'une ligne bifurque ou tourne de 90°. Il convient de rester vigilant jusqu'au bout...

PT8



PTS



Dessins : Jean Paul Budillon

La construction

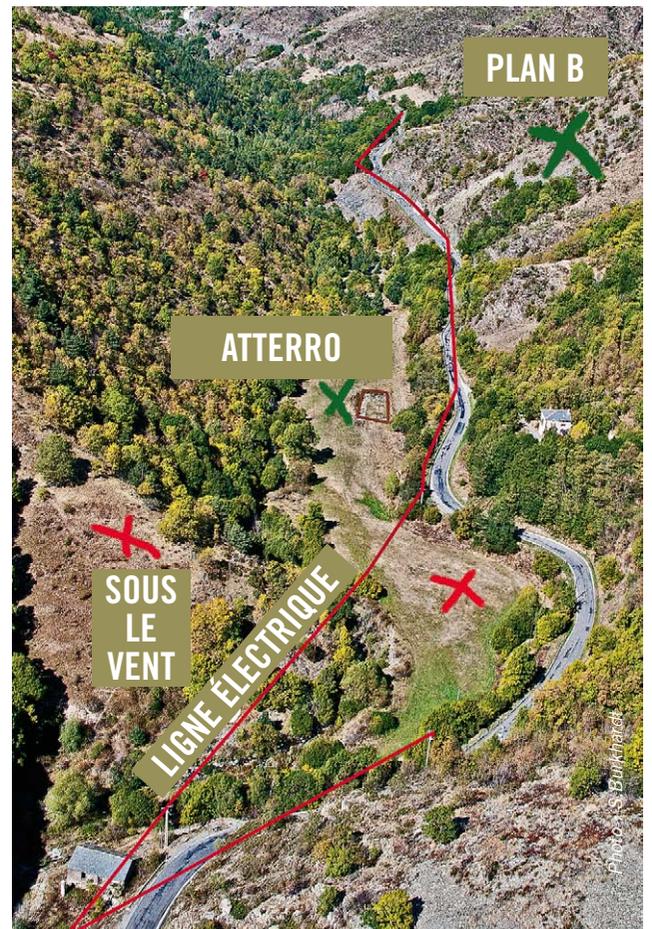
En règle générale, une approche en PTS ou PT8 s'imposera - pour une vache, une approche académique en PTU est rarement applicable. S'il y a suffisamment de place en entrée de terrain, la PTS est préférable à la PT8 - les virages sont moins serrés, le pilote perd donc moins facilement ses repères. Plus les virages sont inclinés, plus ils deviennent imprécis, et l'ajustement de la hauteur devient plus difficile. Le surpilotage près du sol représente une cause importante d'accidents car au fur et à mesure que l'on s'approche du sol, les marges spatiales et temporelles s'amenuisent très rapidement, on a moins de temps pour réagir, et il y a moins de place pour corriger la trajectoire - juste dans une phase de vol où un maximum de stabilité est souhaitable.

Le pilote perd les repères, agit trop sur les freins, se retrouve avec de forts mouvements pendulaires près du sol. Au pire, il essaie de finir un virage déjà trop serré, mais toujours trop juste pour éviter un obstacle, et décroche la voile asymétriquement - ça finit souvent très mal.

Pour bien se vacher, les pilotes habitués au soaring près du sol sont clairement avantagés. Ils se font moins facilement leurrer par le défilement du sol sous les pieds lors d'une branche «vent de côté» de l'approche, voire légèrement arrière dans une PT8. (suite page 10)



Aux antipodes de la vache : poser sur la zéro-huit d'un aérodrome en paramoteur...
Photo : Jan Schäfer



VACHE EN PARAMOTEUR

Se vacher avec méthode, un exemple...

"Je survole une vallée étroite, et c'est évidemment pile à cet endroit que le moteur s'arrête. Un essai de le faire repartir, rien. Faudra donc poser au fond de la vallée dans un champ de taille moyenne, mais traversé par une ligne électrique. Il est peu avant midi, une brise montante est donc à prévoir (le bas de vallée est en haut de l'image). La pente sur la gauche se trouvera sous le vent. La ligne coupe le terrain en deux. Je risque d'être un peu long, l'inclinaison de la pente étant difficile à estimer à en vol. Mieux vaut se prendre, dans le pire des cas, un arbre au fond du terrain que la ligne électrique au milieu. Un atterro dans la première partie du terrain, pourtant bien large, est donc exclu. Par contre, en cas fort vent de vallée, tout ce terrain situé derrière un coude de la vallée risquerait d'être sous le vent. Dans ce cas, le «plan B» aurait été un atterro en travers pente sur le versant droit, bien dégagé.

Finalement, le vent de vallée est suffisamment faible pour poser à gauche d'une clôture au milieu du champ, repérée suffisamment tôt. En plus j'ai eu de la chance, les vaches sont des génisses sans taureau, et j'ai pu redécoller après avoir refixé le capuchon de la bougie qui s'était barré... En étalant ma voile à quelques mètres en aval de ligne électrique, j'avais suffisamment de place pour survoler les arbres en bout de terrain. La brise était assez forte pour aider au gonflage sur ce terrain faiblement incliné, mais assez faible pour ne pas provoquer de turbulences dans cette vallée encaissée. Pendant le décollage, à la sortie du terrain, en cas de problèmes mécaniques, j'avais prévu un arbrissage, le petit talus dégagé à gauche du «plan B» n'étant pas visible pendant les premières secondes de la montée..."



(Suite de la page 8)

Des pilotes peu habitués à des évolutions près du sol peuvent avoir tendance à trop freiner pour réduire la vitesse qui paraît tellement plus grande près du sol... En plus, les pilotes chevronnés en soaring ont l'habitude des approches en L et du posé vent de travers - tout ça peut être très utile lors d'un vachage...

Le sol approche, bonjour le gradient...

Dans tous les cas, près du sol, il y a un moment où le pilote doit se résoudre à garder sa trajectoire dans une fourchette plus étroite - à quelques mètres du sol, mieux vaut se vautrer vent arrière que de tenter un demi-tour... Évidemment, une légère correction de la trajectoire est tout

à fait possible et souhaitable, pour prendre un bout de terrain en diagonale, même si le vent est à 45°, voire plus. Mais les virages engagés sont à proscrire. Plus le pilote descend, moins il a de la marge aux commandes.

En plus, il convient de ne pas trop ralentir, car près du sol, très souvent, un effet gradient se fait sentir.

En s'approchant du sol, le pilote passe successivement dans des couches de moins en moins ventées, dû au frottement de l'air à la surface du sol. Un terrain accidenté ne doit pas forcément produire un gradient plus fort qu'un terrain lisse, c'est une question de viscosité. Dans tous les



En biplace, le pilote a encore moins le droit à l'erreur : un bel arrondi exige une approche bien construite en amont. On ne "bricole" pas en bi !

Photo : V. Burkhardt; pilote Sascha Burkhardt



Senso 

La voile plaisir grand public !

1990 €
GARANTIE 2 ANS

- Homologuée EN B
- Vitesse max : 50 (+/-2)
- Meilleur taux de chute : 1
- Meilleure Finesse : 8,9
- Fabrication 100% européenne
- Tissus 100% Porcher Sport
- Suspentage 100% Edelrid
- Elévateurs GÜTH & WOLF
- Laser cut technology

jours d'essai TREKKING

Informations sur www.trekking-parapentes.fr

SATISFAIT OU REMBOURSÉ*

*Voir conditions sur le site fo

www.higlider.com

cas, en passant dans des couches «où il y a moins de vent de face», l'aile perd temporairement de la vitesse/air, donc de la portance. Elle se trouve donc plus proche du décrochage.

Une turbulence due à un obstacle, ou à un thermique quittant le sol, peuvent alors «finir le boulot» et décrocher le parapente. Pour cette raison, il faut donc garder une bonne vitesse en finale. Cela ne veut pas forcément dire «bras hauts». Il peut être

nécessaire de garder «une certaine pression dans l'aile» pour que le bord d'attaque soit moins fragile dans les turbulences. Comme toujours en aéronautique, il s'agit de trouver le bon compromis.

Pour revenir aux marges de plus en faibles à l'approche du sol, il y a un moment où le pilote doit même envisager «l'arbrissage». Il est bien moins grave d'atterrir dans un petit sapin que de décrocher à 10m/sol dans une vaine tentative d'évitement. (suite page 16)

Super, un terrain vachable bien dégagé, il n'y a qu'un seul ruminant... Mauvaise pioche : une "vache" seule est en général un taureau, et il vaut mieux choisir le champ à côté, bien que plus peuplé, mais plus paisible...

80 grammes de plaisir

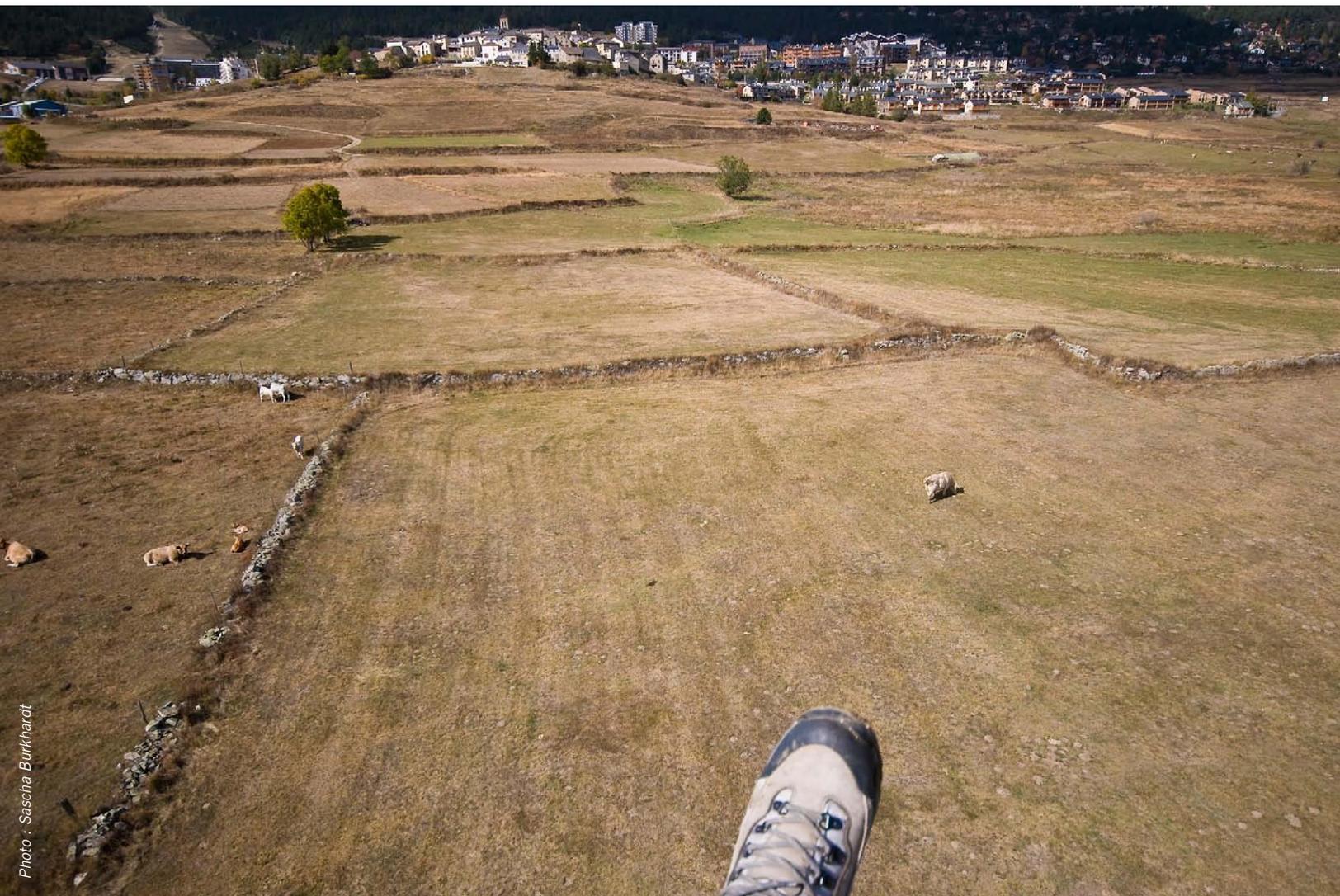


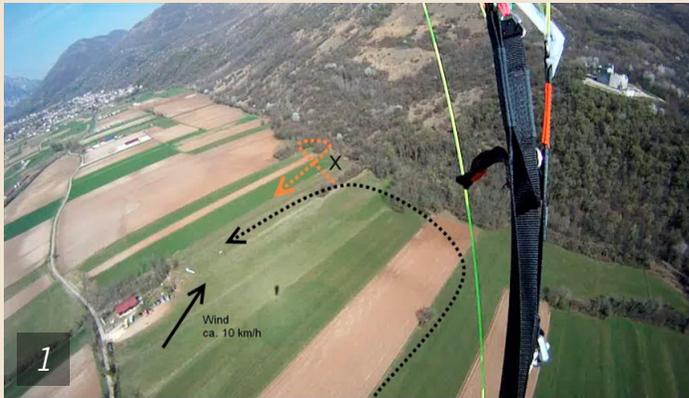
Photo : Sascha Burkhardt

TRAGIQUE ACCIDENT À MEDUNO

La fédération allemande de parapente DHV a publié l'analyse d'un accident mortel, reconstitrué d'après les enregistrements d'une GoPro. Ce témoignage émouvant montre qu'il ne faut

surtout pas s'obstiner à atteindre à tout prix un terrain, au risque de surpiloter. Dans le cas présent, il est autant plus tragique que de nombreuses alternatives au terrain officiel étaient facilement atteignables.

Par ailleurs, peu avant l'accident, le pilote avait changé de parapente, la nouvelle voile avait un débattement bien plus faible que sa voile précédente.



En noir l'approche habituelle, en rouge la trajectoire que le pilote semblait vouloir suivre, après le constat qu'il allait arriver trop haut.



Environ deux secondes avant l'amorce du virage à droite. Le pilote constate qu'il est beaucoup trop haut pour tourner en finale vers la gauche.



Deux erreurs capitales : le pilote ralentit fortement la voile en appliquant beaucoup de frein des deux côtés. En plus il engage un virage vers la droite, sans doute pour revenir vers le terrain avec un 270°. C'est sans doute la vision du sol défilant à toute vitesse pendant cette phase de vent arrière, ainsi que le souhait de revenir au plus tôt face au vent...



...qui ont incité le pilote à freiner davantage côté droit. Ce surpilotage a provoqué un décrochage asymétrique, suivi d'une forte abattée très près du sol.

Captures d'écran : Bureau enquête accidents du DHV



Tarifs spécial été

XC-Trainer

3DG



€ 498,-

PRO



€ 396,-

Easy+



€ 318,-

Easy



€ 274,-

Vario



€ 198,-

- * Tracés des vols : jusqu'à 145 heures enregistrées
- * Autonomie accu 40 heures
- * Vario à haute sensibilité
- * Interface USB pour recharge/capteur vitesse /ordinateur
- * GPS 20 canaux

www.aircotec.com

phone 0043 3116/81018 11

info@aircotec.com

ATTERRO DANS UN CANYON

Youtube: <http://www.youtube.com/watch?v=RK1eapcBfwI>

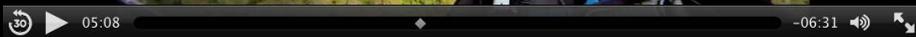
Une aventure dont ce pilote allemand se serait certainement bien passé : il s'est fait surprendre par une bascule du vent et a dû poser au fond d'un canyon extrêmement difficile d'accès dans les Dolomites italiennes. Il raconte :

« Un orage dans un vallée voisine a provoqué la bascule du vent. Impossible de repasser du bon côté de la montagne. Au début, j'ai envisagé un abrissage, mais finalement j'avais peur de rester coincé dans un arbre dans cette vallée totalement perdue. Vu d'en haut, on aurait cru un lit de rivière bordé de galets. J'ai vu trop tard que c'était plutôt un éboulis plein de gros rochers. »

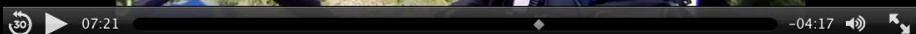
Il aurait peut-être mieux fait de choisir un arbre, car la probabilité de se blesser gravement était assez haute. Rester avec une jambe cassée au fond d'un ravin désert n'est sans doute pas préférable à un abrissage... Le pilote a eu de la chance, il est resté indemne. L'hélico a quand même mis 7 heures pour le sortir de là...



Constat : le vent est passé au sud, impossible de sortir du piège.

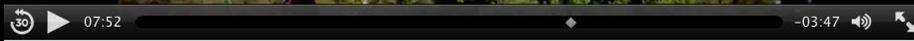


Il faut prendre une décision : un arbre ou plutôt un atterro sur les « galets » de la rivière ?

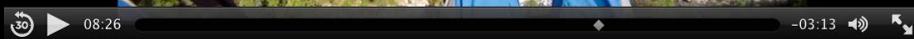




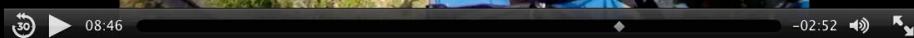
La situation se corse - le pilote passe sous le vent d'un relief, l'air est turbulent.

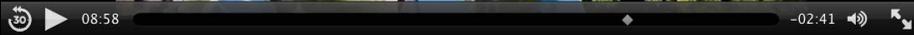


L'éboulis sur la droite est impraticable : plus de 40° de pente parsemée de gros rochers

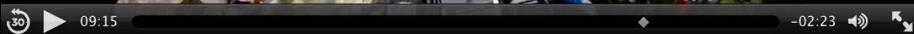


Le pilote continue le long de la rivière. Là aussi, les «petits galets» vues d'en haut deviennent de gros rochers.





Du pilotage au millimètre : il s'agit de surtout ne pas rester accroché avec un stabilo - un rotation violente en serait la conséquence.



Pendant cette phase du vachage, il ne reste plus que de petites corrections avec parcimonie, afin d'éviter les plus gros rochers. Le pilote essaie de soigner son arrondi afin d'arriver le plus lentement possible.



Le pilote a de la chance dans sa malchance, il est arrivé en entier, juste avec une petite entorse. Elle l'empêchera néanmoins d'escalader les blocs plus bas pour s'en sortir à pied. L'hélico viendra 7 heures plus tard.

(Suite de la page 11)

Les arbres

D'ailleurs, les arbres sont généralement bien plus accueillants que des éboulis, si le retour au sol risque d'être rapide. Pour cette raison, des pilotes d'acro en paramoteur comme Sylvain Dupuis se placent volontairement au dessus des forêts pour leurs exercices. C'est surtout valable pour les conifères comme les sapins, dont les branches inclinées vers le bas amortissent plus facilement une chute en cedant petit à petit sous le poids du pilote, branche par branche. En revanche, elles retiennent moins bien les suspentes, sécurisant moins bien le pilote suspendu en hauteur...

Quant à la partie de l'arbre à viser (si le pilote n'arrive pas en vrac sous le secours), il existe des conseils contradictoires. Pour les uns, il serait préférable de s'enrouler autour de l'arbre, en le prenant dans sa périphérie, afin d'amortir davantage le

choc. Pour d'autres, cette technique pourrait, s'il n'y a que le stabilo qui s'y prend, imprimer une rotation violente au pilote, sans le retenir en hauteur. Ils préconisent plutôt de viser le milieu de l'arbre.

Dans tous les cas il est conseillé, après avoir effectué un léger arrondi et juste avant l'impact, de mettre les mains devant le visage. Deux raisons à cela : d'une part pour protéger la tête, mais aussi parce qu'en accomplissant ce geste, le pilote relâche les freins, et sa voile à de bonnes chances de le dépasser et de se poser sur l'arbre plutôt que de tomber derrière lui.

Ainsi, les nombreuses suspentes s'accrochant aux branches peuvent constituer une sécurité pour ne pas tomber de l'arbre en attendant les secours. Ensuite, saisir rapidement les branches ou le tronc pour se tenir. Une fois dans l'arbre, idéalement le pilote se sécurise grâce à un kit de

Qui a peur du grand méchant arbre ?
Pourtant, notamment les conifères constituent une bonne alternative à un atterrissage dur dans les éboulis...

FlyNet™

Variomètre Bluetooth haute précision et très réactif. S'utilise avec ou sans application sur iPhone, iPad ou tout système Android ou Windows.

Application compatibles

- FlyNet
- Air Navigation
- Skylogger
- XCSoar
- LK8000
- PPGpS
- Gaggie



photo: Ozonie



Après l'effort, le réconfort ? Cueillette de suspentes dans un arbre après un incident. Les branches des feuillus ne s'inclinent pas vers le bas, mais se dirigent vers le ciel. Les suspentes s'ancrent plus solidement.
Photo : Arnaud Dréan

survie que l'on peut facilement constituer pour l'emporter dans une des poches latérales de la sellette : mettez-y une corde solide d'environ trois mètres pour vous attacher au tronc, ainsi qu'une petite cordelette d'environ 20-30 mètres permettant de hisser une vraie corde d'escalade lorsque les secours seront arrivés. N'essayez pas de descendre de l'arbre sans corde de rappel. Il y a déjà eu des accidents fatals par chute bien après un arbrissage réussi. Dans des régions avec fort risque de se retrouver perché, certains pilotes emportent carrément une corde de rappel.

PRÉVOYANCE

Très pratique en cas d'arbrissage : une cordelette comme celle-ci. 82 grammes tout compris avec un petit lest en plomb au bout, 30 mètres de long, prix 8,90 euros, www.free-spee.com.

Elle permet de hisser une "vraie" corde dans l'arbre lorsque les secours seront arrivés...



LES PARAMOTEURS ET LEURS ACCESSOIRES LES PLUS AVANCÉS, DISPONIBLES POUR TOUS LES PILOTES

PARAMOTEURS INSTINCT

Instinct
LIGHT-LINE

NS 160, NS 200
(cage 115 cm)



Instinct
HIGH-LINE

Instinct
COMFORT-LINE

NS 200, NS 230 (cage 130 cm)



LE 4FUN EST
PRODUIT EN SÉRIE!

4FUN
four is more

Chassis léger,
robuste et
stable



www.nirvana.cz

E-SHOP

www.paramotors-shop.com

facebook

[/nirvanaparamotors](https://www.facebook.com/nirvanaparamotors)



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL DEVELOPMENT FUND
INVESTMENT IN YOUR FUTURE

En paramoteur

Lorsque nous nous vachons sur un terrain inconnu en paramoteur, nous sommes pénalisés par 20 kg supplémentaires sur le dos - ce poids demande une bel arrondi, si possible. D'autant plus que lorsque les paramoteurs sont de sortie, le vent est souvent faible. Et comme il n'est pas toujours facile de construire une belle approche de dernière seconde, le toucher risque d'être un peu plus dur.

Il est donc plus important encore qu'en parapente libre de bien se mettre debout en finale. Un truc pour amortir le toucher et pour bien finir la course : mettre une jambe en avant, une en arrière. Lorsque la première touche, la deuxième pendule vers l'avant et vous force tout naturellement à bien courir. Par ailleurs, en paramoteur, il est encore plus utile de choisir son terrain de vache en fonction des possibilités offertes pour un éventuel redécollage. De nombreuses petites panes comme un capuchon de bougie qui saute, ou une saleté qui bouche le carbu, peuvent se réparer en quelques minutes sur place. Trop bête si après, il faut marcher pendant des kilomètres pour atteindre un terrain pour redécoller, alors qu'il était à la finesse du pilote au moment de la panne...

Assez souvent la cause d'une panne et d'un vachage : la petite crépine ronde dans un carbu à membrane. Le démontage et nettoyage sont tout à fait possibles dans un champ après le vachage.

Certains pilotes enlèvent d'office cette crépine pour "éviter un bouchon", mais évidemment, ils ne font que déplacer le problème vers l'intérieur des fins canaux. Une fois ceux-ci bouchés, le nettoyage devient très difficile.

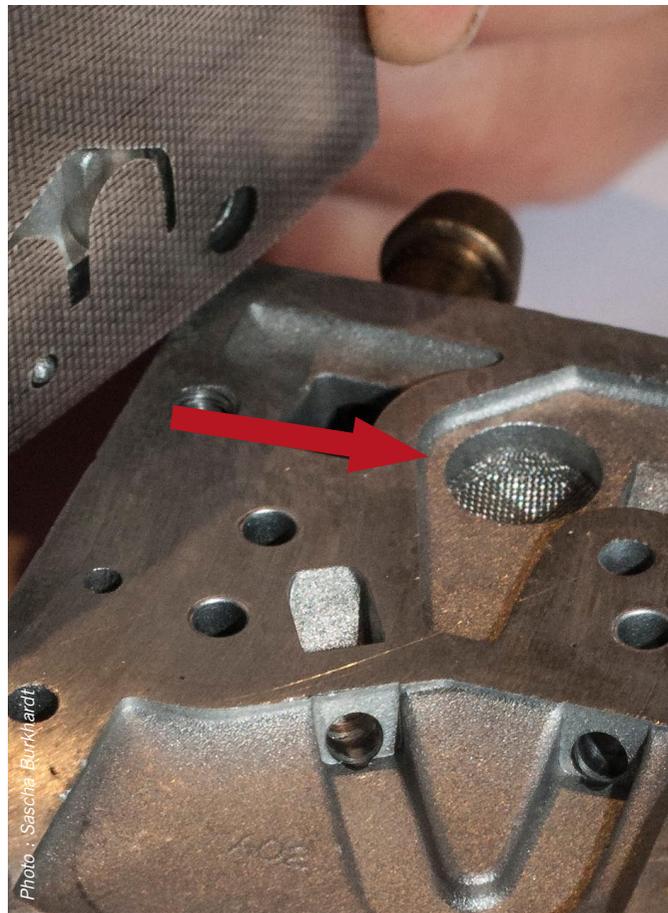


Photo : Sascha Burkhardt



Vachage dans les céréales. Un redécollage au même endroit ne paraît guère faisable....
Photo : Francis Cormon

SKYTRAXX 2.0



Ohne Kompromisse
without compromise
Sans compromis



www.skytraxx.eu

info@skytraxx.eu

© 2007 SKYTRAXX



Photo : Véronique Burkhardt/Pilote : Sascha Burkhardt

Amerissage en parapente et en paramoteur

L'eau paraît accueillante : il est vrai qu'elle amortit relativement bien toutes les vitesses raisonnables. Mais ses dangers sont souvent sous-estimés.

S'il n'y a personne pour vous sortir du milieu du lac avec un bateau, le risque de noyade est réel. C'est encore plus valable pour les paramotoristes - si l'engin peut flotter pendant un petit instant grâce à l'air contenu dans le réservoir, il y aura un moment où il coulera... et vous avec. Plusieurs pilotes de paramoteur se sont noyés ainsi au cours des dernières années. Encore l'été dernier, il y eu une tragédie : en prenant des photos d'un copain en kayak, un paramotoriste s'était trop approché de l'eau.

Après l'amerrissage, il a pu marcher quelques mètres dans l'eau peu profonde, mais le courant a fini par l'emporter sous un arbre. Malgré l'assistance de son ami, il n'a pu être sauvé.

Le survol à faible altitude d'eau en mouvement, que ce soit une rivière ou en bord de mer (même si les vagues paraissent petites), est donc totalement à proscrire, que ce soit en libre ou en paramoteur.

Pour «le barefoot» paramoteur, choisissez des endroits où l'eau n'est profonde que de quelques centimètres. Pour des survols de grandes étendues, un gilet gonflable spécifique pour le moteur peut réduire les risques.

Pour les parapentistes en libre, un gilet automatique classique (à partir de 80 euros chez <http://www.accastillage-diffusion.com> par exemple) peut faire l'affaire, si le pilote vole régulièrement au-dessus d'un lac.

Il ne faut pas oublier aussi que les mousses de la sellette peuvent forcer le pilote dans une position tête en bas, et ensuite, lorsque les airbags se remplissent d'eau, les sellettes pèsent plusieurs dizaines de kilos. ■

Du bare-foot, oui, mais uniquement près des rives et sous surveillance d'une autre personne. Après une chute la tête en première, on peut se noyer dans dix centimètres d'eau...



Heureusement pour ce pilote, il y avait des spectateurs et un bateau tout prêt...

Photo : www.deteleengel.at



Dans le système Agama de chez Flystyle (195 euros, www.nirvana.cz/agama-en/), le mécanisme de gonflage est actionné par une pastille hydrosoluble au contact avec l'eau. Plusieurs utilisations en situation réelle ont prouvé son efficacité..



WWW.VOLER.INFO



**LE MAGAZINE
100% PUR
NUMÉRIQUE**

**PARAMOTEUR • PARAPENTE
Le Mag qui monte!**