

LE POINT SUR LE SECOURS

PILOTE TEST DEPUIS 25 ANS, MONITEUR (ÉCOLE SOARING), MARC BOYER CONNAIT PARFAITEMENT LES PARACHUTES DE SECOURS ET LEUR UTILISATION. NOUS AVONS FAIT LE POINT.



Carré Swing.

Photo Swing



Sous le "base-system".

Photo P.Mag

Pliage annuel, nécessaire ?

Oui, car cela peut faire gagner une ou deux secondes. Dans certains cas ça fera la différence. Le top, c'est de laisser son secours quelques heures à l'air libre avant de replier, pour libérer l'électricité statique.

Et le secours dirigeable, vraiment plus compliqué ?

Non, c'est juste une question de formation. Un pilote qui monte un secours dirigeable doit vraiment aller sur l'eau pour apprendre les bons gestes, car ça ne s'improvise pas. Les secours type "Base System" marchent aussi très bien mais ils sont lourds et assez chers.

Conclusion ?

Souvent, les pilotes ne prêtent pas assez d'attention au choix de leur parachute. Certains ne connaissent même pas la marque de leur secours. D'accord, ce qui compte c'est d'en avoir un, mais on peut affiner son choix en fonction de sa pratique et de sa charge alaire pour en optimiser les performances. Il faut faire au moins une ouverture en réel sur l'eau, en stage SIV par exemple. Et bien sûr, "poignée témoin" à chaque vol !

Les secours "carrés", c'est vraiment mieux ?

Oui, car un peu plus performant dans tous les domaines. Plus rapide à l'ouverture : c'est important quand on ouvre près du sol ! Meilleur taux de chute. Plus stable. Au final on est gagnant. Même si les hémisphériques restent un bon compromis, un pilote qui s'équipe aujourd'hui a intérêt à choisir un secours dernière génération : carré. La différence de prix est justifiée.

Rappelle nous "le bon geste" pour lancer le secours.

Le plus important, c'est de faire régulièrement une action "poignée témoin" : on vient toucher la poignée du secours afin de mettre en place l'automatisme d'extraction. Si un jour on doit tirer en vrai, cela permettra de saisir instantanément la poignée. Le secours doit être jeté dans le sillage du vent relatif. En autorotation par exemple, il faut tirer vers l'arrière (sur le côté ou à l'intérieur du virage, les suspentes de la voile pourraient accrocher le secours). Twisté, en vrille ou en décro, il faut jeter vers l'avant (si l'on jette vers l'arrière, le secours va revenir se plaquer dans le suspentage de l'aile). Sur une fermeture asymétrique à droite avec une poignée positionnée à droite, on lancera à droite et vers l'arrière. La plupart des poignées de se-

coures sont prévues pour des droitiers : les gauchers doivent donc, plus que les autres, travailler l'automatisme d'extraction. Trop peu de pilote font des actions de "poignée témoin", c'est pourtant la base.

Quand doit-on faire secours ?

Quand on perdu le contrôle de sa voile et ses repères/sol. Mais avant de tirer, si le pilote est encore capable d'estimer sa hauteur/sol et s'il a plus de 100m de gaz sous les pieds, je conseille avant de tirer, de se mettre debout dans la sellette pour rétablir son équilibre, puis relever les commandes à hauteur des yeux pour optimiser la reconstruction de l'aile. Si l'aile reste impilotable, il faut tirer.

Secours ventral direct sur les maillons principaux, ça marche ?

Bien sûr ! Mais le pilote devra se relever dans son cocon ou sa sellette. Avec un ancrage épaule, le pilote est automatiquement remis debout dans son harnais lors de l'ouverture. Avec un ancrage aux maillons de la sellette, c'est au pilote de le faire. L'intérêt du montage direct aux maillons est de pouvoir lancer son secours à droite ou à gauche selon que l'aile tourne en autorotation à gauche ou à droite. De plus, l'installation du secours est très rapide.

Comment affaler la voile ?

Le plus simple est de la neutraliser avec les commandes de freins. C'est bien plus simple que de tirer les "B" ou les "C". Il suffit de faire 3 ou 4 tours de freins pour décrocher sa voile qui viendra se positionner à côté du secours. Cela fonctionne avec toutes les voiles, solo et biplace. Il faut juste trouver le nombre de tours de freins à faire pour éviter de trop vidanger la voile (ce qui la rendrait plus instable).

Où faut-il se situer dans la fourchette Ptv du secours ?

Prenons deux exemples : un pilote jeune qui fait de la distance et vole parfois près du sol dans des aérologies fortes... il devra privilégier la vitesse d'ouverture et se mettra donc plutôt en haut de la fourchette de poids de son secours. Par contre, un pilote âgé qui vole en air calme sur sites encombrés devra privilégier le taux de chute, car il est exposé à un risque de collision et il est moins tonique que les jeunes pilotes. Quoi qu'il soit, se mettre en bas de fourchette n'est pas forcément une bonne idée : un secours fonctionne comme un parapente et, en bas de fourchette, un secours se déforme dans la turbulence, perd de la stabilité, ferme plus facilement. Evitons les tout début et fin de fourchette de poids.

Journée comparative

Bruno Farsy, élève moniteur à l'école Pollen, de Fred Mazzia, devait mettre en place un projet pédagogique dans le cadre de sa formation. Il a décidé de faire une journée de jeté de parachutes de secours sur le lac de Serre Ponçon, avec l'école Lachhofil de l'O, puis débrie-fing et pliage des différents parachutes, hémisphériques, carrés, base system... Le "base system" s'est révélé le plus efficace, mais lourd, coûteux et très technique à utiliser. Ensuite, selon Bruno Farsy et Fred Mazzia, viennent les carrés et Rogallo à égalité, et enfin les hémisphériques. Ces journées ont aussi permis de voir des cônes de suspentes bien trop longs et quelques autres petits problèmes (armement, scratch...). Suite à ces essais, Fred Mazzia a décidé d'équiper toute son école de parachutes carrés.