

MISE EN GARDE

Attention, la pratique de la mini-voile est une nouvelle activité qui nécessite une formation spécifique. Un bon niveau en parapente ou en parachutisme peut être un plus mais ne dispense certainement pas d'aborder cette pratique avec humilité. Les réactions aux appuis et à la commande, les trajectoires et les plans d'approche sont très éloignées de ce qui est pratiqué dans ces deux disciplines. Une mise en main par un instructeur qualifié est impérative.

A ski

Dans le cas de la pratique dans une zone desservie par des remontées mécaniques, il convient de s'informer auprès de la gérance du domaine si la pratique de cette activité est autorisée. A l'écart des domaines (hors piste), il faut naturellement posséder les connaissances nécessaires pour évoluer dans ce type d'environnement (Nivologie, connaissance des avalanches) et être équipé en conséquence (jamais seul, Arva, pelle et sonde)

En soaring

Pour ce qui est de l'utilisation des mini-voiles en soaring par vent soutenu, nous recommandons de limiter strictement cette utilisation aux conditions laminaires de bord de mer. Même si les Swoop sont résistantes aux turbulences, la vitesse d'évolution est telle que la rencontre de cisaillements puissants peut provoquer des changements de trajectoires violents. Ceci peut générer un impact fatal lors d'évolutions à proximité d'un relief.

A pied

Pour ce qui est de l'utilisation en décollage à pied en montagne, pour les mêmes raisons, il est recommandé de pratiquer en air calme.

Les Swoop n'ont pas été conçues pour le largage, que ce soit d'un aéronef, d'un pont ou d'une falaise, ni pour des départs de type rollover.

Elles n'ont pas été dimensionnées non plus pour pratiquer les manoeuvres acrobatiques. Les mini-voiles donnent accès à des évolutions très radicales et les contraintes exercées sur le matériel et le pilote peuvent être sans commune mesure avec celles rencontrées lors d'une pratique acrobatique, même de haut niveau. Ceci vaut aussi pour les 360° engagés.

Il ne faut pas voler avec la voile mouillée et prendre garde à ce que les caissons ne contiennent pas de neige. Des phases parachutales stables peuvent être rencontrées (surtout trimmé).

Comme tout aéronef, ce matériel exige de la part de son pilote, maturité, capacité d'analyse des conditions de vol, compétence et soin constant de l'état d'entretien du matériel.

Quelques conseils pour vos premiers vols en Swoop!

Nous conseillons de faire vos premiers essais de Swoop skis aux pieds, de préférence sur de la neige pas trop dure. N'hésitez pas à vous protéger correctement: gants épais, casque, lunettes, etc.

Dans le cas d'une pratique en secteur hors-piste non sécurisé, il est impératif de prendre les précautions qu'impliquent cet environnement: connaissance du milieu, du bulletin d'avalanche, être à plusieurs, Arva, pelle et sonde.

Nous recommandons d'équiper la voile de notre sellette spécifique Nervures Speed, ou bien notre sellette Nervures Expé. Ce sont des sellettes sans plateau, sans action sur le calage (pas de sellette de pilotage).

Il convient de régler la sellette de manière à avoir une position très droite, et non couchée, le passage des phases de vol aux phases de ski en sera facilité.

Une attention toute particulière devra être portée, à chaque visite pré-vol, sur le serrage des maillons rapides qui relient les suspentes aux élévateurs et les élévateurs à la sellette.

Il est indispensable de s'assurer que chaque nappe du suspentage ne présente aucun risque d'emmêlage et qu'aucune suspente ne risque de faire le tour du stabilo. En effet, toute altération de la voilure, dans la phase de décollage peut avoir des effets imprévisibles sur la trajectoire.

Premiers contacts:

Environnement:

Repérez un endroit dégagé, sans câbles ni arbres, présentant une pente régulière de déclivité faible et de préférence suivie d'un long plat. Evitez la présence de spectateurs en aval.

Si vous comptez effectuer ces essais à proximité d'une station de ski, même si "stricto sensu" vous êtes localisés hors du domaine mais proche des remontées et des pistes, il est impératif avant toute chose de prendre contact avec les responsables de la station pour leur exposer votre projet.

Les vols seront effectués dans une aérologie calme.

Procédure:

Disposer la voilure en éventail au sol, bien axé face au vent, effectuer une visite prévol classique. Pour les premiers essais, la voile sera légèrement désaffichée (1cm).

Serrer les réglages de la sellette pour la rendre le moins réactive possible (ventrale, sangle de bridage entre les jambes ou sous l'assise)

Placer les élévateurs dans le creux du coude, prendre en main l'élévateur siglé Nervures (uniquement celui qui est siglé, et non le deuxième qui est solidarisé 10 cm plus bas). Pour les versions d'élévateurs en drisse dyneema, il s'agit de la drisse repérée en rouge.

Avant de partir, un dernier coup d'oeil pour s'assurer que le suspentage est libre et ne risque pas d'être accroché par les boucles des chaussures, fixations, skis etc. Laisser glisser les skis, la voile monte sans effort. L'action des mains sur les élévateurs se limitera à une conduite accompagnant la montée. Une traction trop forte aurait pour conséquence de masquer partiellement les ouvertures de bord d'attaque.

Lorsque la voile arrive au dessus de la tête, mettre brièvement juste ce qu'il faut de frein pour l'arrêter, tout en contrôlant visuellement qu'il n'y a pas de clef ou de cravate. Si la voilure ne s'est pas parfaitement déployée, stopper tout et reprendre la procédure. Si tout est clair, remonter les mains sans tarder. Un maintien du frein trop long ferait retomber la voile derrière vous.

Laisser glisser les skis sur la pente, la voile prend le pilote en charge, et selon la déclivité, il sera possible d'effectuer des virages au frein, ou bien de les conduire avec les skis. L'arrêt s'effectue une fois parvenu sur le plat à l'aide des skis ou des commandes, en freinant progressivement.

Premiers vols:

Environnement:

Pour le premier vol, les points les plus importants sont:

- Une zone de décollage à la déclivité progressive
- La pente entre décollage et atterrissage la moins accidentée possible et sans obstacles
- Une zone d'atterrissage très spacieuse, dégagée en approche et sans aucun obstacle, de préférence dans l'axe du vol

Pour les premiers atterrissages, un espace plat de 500m de long sur 200m de large entièrement

vierge d'obstacles semble être un minimum.

Procédure:

Gonfler et accélérer comme décrit dans le chapitre "premiers contacts", la voile est détrimmée de 1cm. Garder les mains hautes, à mesure que la déclivité augmente l'aile prend en charge et on se retrouve en vol.

Dans un premier temps, et après s'être éloigné du relief, explorer les réactions de la voile aux appuis sellette. Il faut procéder progressivement: la swoop est réactive. Il n'y a pas besoin d'actionner les freins pour tourner, le dosage de la sellette permet soit des virages modérés, soit des virages très radicaux. Si la voile a des mouvements de roulis, c'est que vous surpilotez: calmez les mouvements des mains.

En cas de roulis que vous auriez du mal à contrôler, appliquez vingt à trente centimètres de frein de manière symétrique jusqu'à arrêt du mouvement, puis remonter les mains progressivement.

Après un virage, il faut attendre que la voile soit revenue en vol droit avant d'initier le virage suivant, sinon vous risquez d'être surpris par la réactivité. La Swoop a des trajectoires très plongeantes en virage, et ses accélérations sont impressionnantes. Gardez une bonne marge de sécurité par rapport au relief.

Lors des premiers vols, les freins ne servent qu'à contrôler la voile, et ceci sur de petits débattements.

Le débattement à la commande de la Swoop est assez grand, mais il n'est pas comparable à celui d'un parapente d'initiation. Toute action brusque et profonde à la commande peut occasionner un décrochage ou une vrille dynamique.

Anticipez largement l'approche. Il est primordial de se placer parfaitement pour faire une longue finale dans l'axe. C'est probablement le point le plus délicat de l'apprentissage. Du roulis en phase finale peut occasionner un impact au sol.

Selon la vitesse, Un mètre avant de toucher la neige, commencer à freiner très progressivement la voile, sans mouvement brusque, jusqu'au moment où la voile s'enfonce et les skis touchent la neige. La vitesse résiduelle doit être faible. L'arrondi peut durer plusieurs secondes sur une approche rectiligne.

Un freinage trop appuyé provoquera une ressource de l'équipage, suivi d'une abattée qui peut occasionner un impact.

Un freinage brusque peut occasionner un décrochage dynamique de la voile.

Dans le cas du décollage à pied, il est probable que la prise en charge sera obtenue avec les freins tirés d'une certaine longueur (qui dépend des conditions aérologiques et de la charge alaire).

Lorsqu'on se retrouve en vol, il ne faut pas remonter les mains brusquement, mais attendre de s'être suffisamment éloigné du relief pour les remonter progressivement. Les trimms ne seront fermés que pour obtenir un plané optimal (atteindre un atterrissage, passer un secteur peu pentu...)

Progression:

Au fil des vols, vous explorerez les possibilités de la voile. Nous attirons votre attention sur les virages cadencés : enchaîner les virages rend la Swoop encore plus réactive. Habituez-vous aux enchaînements loin du relief et modérez les appuis en relance. On évitera de faire de grosses ressources au frein pendant une phase de vol en position trimmé: le décrochage peut survenir dans le débattement et de manière brutale.

Au bout de quelques jours de pratique, vous pourrez détrimmer progressivement. Les trajectoires sont tout à fait différentes, prenez une marge de sécurité par rapport au relief.

Ne négligez jamais la préparation de l'approche, pour un poser en toute sécurité.