

La chronique embarbulée épisode 4 : la guerre des caissons, le retour.

Suite et fin de ce sujet commencé en août dernier, avec une pensée toute particulière pour tous ceux qui ont bien voulu répondre à mon sondage. Dans ce petit billet, je commencerai par un erratum pour passer ensuite au vif du sujet. Pourquoi et comment nous orientons nos choix vers tel ou tel modèle de voile. Ce n'est pas un guide d'achat. Je n'ai pas le niveau. Il s'agit plutôt de prendre le pouls de nos comportements, de ce qui nous influence. Désolé pour les tops pilotes, les lignes qui vont suivre ne vous apporteront rien de bien nouveau.

Erratum :

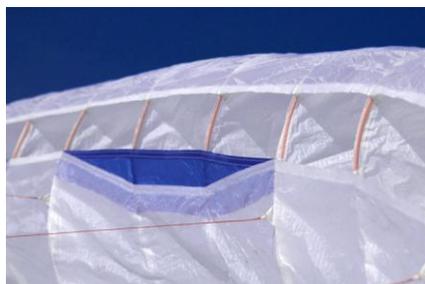
Retour sur l'article de Nicolas BREBEUR. En dehors de la conscience avec laquelle il a écrit son papier, ce professionnel n'évoque pas l'utilisation propre que nous faisons de nos chers joujoux volants, ni même de leurs entretiens. Pour rappel, il parlait essentiellement des suspentes gainées ou non. J'entends par là qu'un emploi intensif à la dune, réaliser des 360 à répétition et autres cabrioles, va obligatoirement vieillir le matériel beaucoup plus rapidement. Quelle qu'en soit la construction. Cela paraît évident. Sans nul doute, une utilisation « normale » sous un engin non gainé ne devrait pas poser trop de soucis. Un peu de minutie suffira. Mais, malgré tous les soins que l'on peut apporter, j'ai encore le vif souvenir d'une conversation avec Agnès qui fut très surprise de constater que les freins de sa voile de montagne avait raccourci de plus de 20 cm... Le signe clinique majeur étant une incapacité de la machine à monter au dessus de sa tête, donc à décoller. Je ne vous citerai pas la marque, là n'est pas le problème. Mais, imaginez plutôt la surprise, ainsi que tous les soucis qui peuvent en découler... Oups et Grrrrrr 🤔💡 quand même !!!

« Le Shark Noze » maintenant, Johanna (merci pour l'info) m'a assuré qu'il s'agit bien d'une invention du team **OZONE**, non pas de **NIVIUK**, et de Frédéric PIERI notamment. Ce dernier étant ingénieur en mécanique, du genre créatif bouillonnant.

Enfin, en août dernier, j'ai omis de citer une marque allemande peu connue en France : **ICARO**



C'est toujours dans l'esprit de souligner des caractéristiques techniques singulières et innovantes que j'ai décidé de vous évoquer cette enseigne. Voici la principale, des volets mobiles de bord d'attaque, fonctionnant comme un soufflet ou une sorte de lèvre qui s'ouvre afin d'endiguer les fermetures. Il suffit d'imaginer les joncs se rapprochant pour comprendre le mécanisme. Cela paraît presque trop simple. Un jour peut-être, j'espère pouvoir essayer le processus. Une photo :



☆Source ICARO Paragliders, lien en français:

http://www.icaro-paragliders.com/francais/6_kontakt/marque_icaro_paragliders.html

Force est de constater le côté singulier de notre activité où la moindre chute est inévitablement synonyme de blessures graves. Cela semble manifeste, mais, pour ma part, je viens du milieu du canoë-kayak et tomber fait partie intégrante de l'activité, comme la plupart des sports d'ailleurs. Si je m'attarde quelque peu sur le matériel, c'est que justement : « faut pas se planter ».

Plusieurs facteurs sont connus pour alléger notre porte monnaie. Notre pratique principale avec les objectifs qui en découlent, ainsi que notre niveau. Il paraît, en effet, peu probable qu'un speed rider en phase de progression s'oriente vers une Cayenne 4. Auquel cas, j'ose espérer qu'un d'entre nous saura lui ouvrir les yeux, du moins lui recommander de calmer sa consommation d'herbe folle... Des éléments, subjectifs ou quantifiables, déterminent nos choix. Je pense au touché de la voile, au virage, à la qualité de construction, au prix, au rapport avec le vendeur, à l'image de la marque, aux failles narcissiques que peuvent combler certains produits, aux performances, au poids, aux facilités de décollage, à l'allongement, à l'esthétique. Bref... la liste n'est pas exhaustive, peu importe.

Alors quid du 4X4 Grand Vitara maniable et sûr ou de la dernière BMW élégante, rapide mais au combien délicate à conduire. Qu'en est-il réellement ?

Le sondage fait apparaître clairement que les pilotes expérimentés savent ce qu'ils font en toute connaissance de cause. Une fidélité à certaines marques, ainsi que quelques éléments extérieurs, comme la presse, les conseils d'amis, peuvent les influencer par moment, même si ceux-ci assument leurs décisions et semblent pleinement satisfaits. Ceci dit, un professionnel du coin m'a avoué s'être planté prodigieusement sur un achat. Sa capacité à rationaliser ainsi que son aptitude à se remettre en question ont réorienté ses choix, sans l'empêcher de réaliser de fabuleux vols (monstrueux serait plus approprié). Preuve s'il en était que des qualités communes se retrouvent chez tous les bons pilotes.

Pour nous autres padawan parapentistes, c'est beaucoup plus délicat : point de repères, des connaissances faibles voire nulles et l'envie de s'équiper rapidement, peuvent rendre l'acquisition aléatoire. Le bouche à oreille fonctionne à plein régime avec des mariages néo-pilotes/voiles parfois heureux, parfois moins... Je ne mets pas en cause l'enthousiasme des collègues, leurs avis et leur

bienveillance, bien au contraire. Un conseil est au combien précieux. Pourtant, seul le pilote concerné par le besoin me paraît capable de choisir son outil de vol, car le feeling est fondamental. Ainsi, quel fut mon étonnement lors de mes divers tests du printemps dernier, en prévision de l'achat de ma deuxième voile. Dans une même catégorie, avec des allongements similaires, j'ai constaté stupéfait des comportements diamétralement différents, voire opposés. Quel choc ! Très surpris par cette découverte, d'autant plus que la presse écrite a la fâcheuse tendance à lisser les essais qu'elle propose. L'enthousiasme, le besoin de ne froisser personne, le vécu du testeur et la difficulté à décrire des sensations sont, à priori, les explications de cette constatation. A ce propos, je remarque qu'une enseigne bien connue n'est pratiquement jamais testée dans nos magasins préférés ??? 🤔 Renseignements pris, il semblerait que le dit distributeur ne daigne pas lui proposer d'essais. Attention à ne pas se détacher de la base, ni à se croire au dessus de la mêlée, ce type de comportement me paraît des plus risqués. Ok je m'é gare, je glisse... 🤔 Aïe !

Reprenons, essayer 3 ou 4 modèles est idéal. Malheureusement, c'est compliqué à organiser. Les contraintes de temps, les obligations familiales et les dispositions géographiques des revendeurs n'aident pas.

Sécurité oblige, le niveau d'homologation (de plus en plus obscure au demeurant), ainsi que la surface de voile sont des critères majeurs reconnus de tous. Bas de fourchette ou haut de fourchette, les arguments de chacun sont tous valables. Les comportements s'en trouvent modifiés, faisant parfois passer outre le plaisir, les qualités de virage de l'engin et notre capacité à être à l'aise en toutes conditions. Il ne s'agit aucunement d'un jugement, mais d'un état de fait.

Peu d'entre nous s'attarde sur l'esthétique du matériel. Heureusement, car les designers ne font pas beaucoup d'efforts. L'aspect de nos jouets reste fantaisiste, décalé, sans créativité ... je trouve.

Enfin, pour nous autres pseudo volants de niveau moyen, une certaine polyvalence est recherchée. Logique : moins on est bon, plus on marche... Elément qui ne se retrouve que très rarement chez les excellents pilotes. Pour eux, point de compromis ni de recherche de légèreté.

Conclusion :

Ce sujet est une véritable boîte de pandore, un casse tête chinois. J'espère en reparler avec plus d'expérience et de recul. Je m'y suis perdu, j'avoue. Difficile aussi de rester dans le cadre proposé. D'ici là, le printemps arrivera à grand pas. Plafonds stratosphériques et autres joyeuses turbulences seront bientôt parmi nous.



Que la force soit avec nous.