

Pilotage aux arrières

Si l'on ne peut pas piloter avec les freins en cas de nœuds dans les suspentes ou de rupture de la drisse de freins, on peut piloter avec un des arrières ou les deux.

C'est une manœuvre d'urgence qui fonctionne bien et permet d'aller se poser mais le parapente devient moins sûr et surtout moins maniable. Les rayons de virage seront plus grands.

Il faut donc choisir une approche simple et un terrain d'atterrissage assez grand et dégagé ne nécessitant pas de virages serrés.

La traction est plus forte et l'amplitude plus petite : le décrochage arrive plus rapidement. Il est donc d'autant plus important de ne pas oublier de piloter aussi par transfert de poids dans la sellette.



Exercice 1:

On met les poignées de freins « comme un bracelet autour du poignet ».

Puis on va effectuer des virages doux en pilotant bien par transfert de poids dans la sellette et en tirant sur l'élève arrière que l'on a saisi au sommet (au niveau du petit maillon où sont accrochées les suspentes) .

On peut faire le même exercice de virage en pilotant d'un côté avec le frein et de l'autre avec l'arrière.

Exercice 2:

Si les conditions aérologiques sont calmes et le terrain d'atterrissage assez grand, on va effectuer toute sa volte d'atterrissage en pilotant aux arrières.

Le but n'est pas d'atterrir dans la cible mais d'atterrir en sécurité à n'importe quel endroit du terrain.

On cherchera à faire une approche simple avec des virages doux, de longues bases.

L'arrondi final se fait aussi en deux fois : traction légère pour commencer puis forte juste avant de toucher le sol. Il faut aussi se préparer à atterrir plus rapidement....il faudra certainement courir un peu.

NB :

On peut piloter avec l'arrière du côté où il y a un problème et normalement avec le frein de l'autre côté.

Cette position dissymétrique permet de garder toute la maniabilité du parapente pour tourner du côté où l'on pilote avec le frein.

Cependant au moment d'arrondir juste avant de se réceptionner au sol il sera plus difficile de rester équilibré et d'obtenir un freinage symétrique

C'est pourquoi il est préférable juste après le départ en finale de piloter avec les deux arrières.