

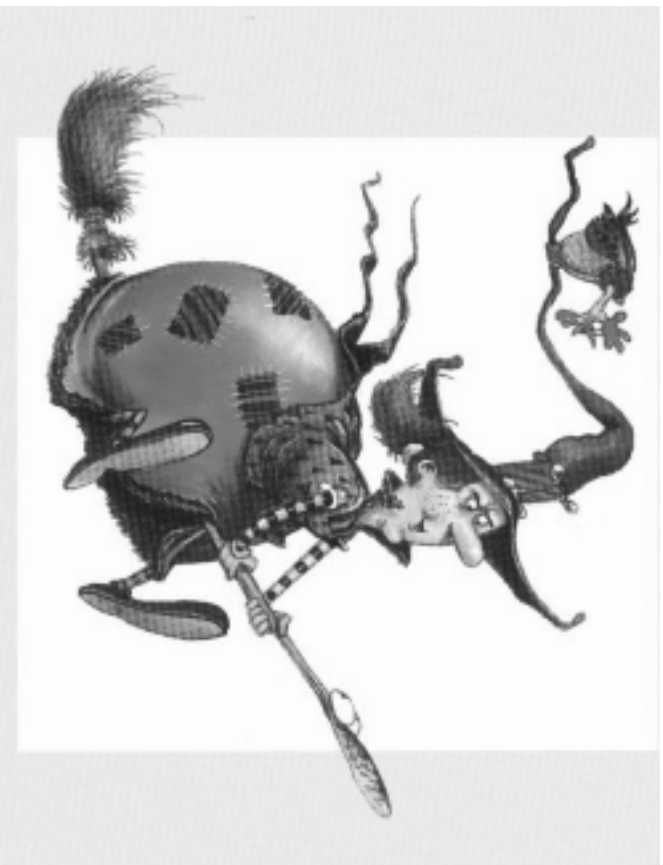
LCD : mais, si on te proposait de construire un paramoteur spécifique à la cage ?

JL : Oh ! beaucoup ont émis des idées : Il faudrait qu'il se rapproche du harnais cocon. Pour cela il faudrait ramener du poids en avant du pilote : le réservoir, une batterie ? mais peut-être aussi le moteur ? l'hélice dans sa cage restant toujours derrière et pourquoi pas plus bas que le pilote. Ça aurait finalement l'allure d'une débroussailleuse, on serait à califourchon sur un arbre d'hélice comme sur un balai de sorcière ! mais, on n'est pas très à l'aise pour courir avec un balai entre les jambes ! encore moins pour lui imposer un demi-tour ! Et en vol, comment refroidir un moteur entre ses cuisses ?

LCD : Eh, bien je vois que les idées bouillonnent ! Tous les moyens sont bons pour senvoyer en l'air en plaine ! En tout cas, je souhaitte que ton exemple et ton travail de précurseur fassent beaucoup d'émules ! Et merci Jacques pour cet entretien.

JL : merci, et bienvenue aux cagistes dans les Charentes !

Note de la rédaction : soulignons la haute conscience professionnelle des collaborateurs de notre revue : Aux dernières nouvelles, notre journaliste aurait attrapé le virus et s'essayerait lui aussi à la cage à moteur...



Le Cagoot Déchainé

Supplément GRATUIT au Cagoot Déchainé n° 02

" Interview Exclusif " : Jacques LEFEBVRE, notre cagoot motorisé a bien voulu répondre aux questions de notre correspondant dans les Charentes.

Le Cagoot Déchainé (LCD) : Mon cher Jacques, cela fait plus d'un an que tu as mis véritablement en pratique l'association aile cagée et paramoteur. Plusieurs de nos lecteurs t'ont d'ailleurs vu voler à Diemme cet été. Est-ce que tu continues ?

Jacques Lefebvre (JL) : Oui, bien sûr, plus que jamais, et pratiquement tous les jours depuis mon retour de vacances !

LCD : On voit bien que les retraités ne sont pas si débordés qu'il le disent, petit veinard ! Dis-moi, pourrais-tu nous faire partager un peu de ton expérience ? Et d'abord qu'est-ce qui te rend si accro ?

JL : Oh ! je vole encore parfois en paramoteur avec une aile classique, notamment en biplace, avec Pierre mon fils de 11ans, ou quand le vent est nul. Mais voler au moteur avec la cage, c'est le jour et la nuit !

LCD : Ah ! bon ? Pourquoi ?

JL : Il y a une telle simplicité de mise en oeuvre de l'aile cagée, la mise en vol est beaucoup plus rapide. Ensuite, en vol, le plus extraordinaire est cette stabilité de l'aile. On n'est pas " brassé ", les cagistes devinent ce que je veux dire, mais c'est un aspect encore plus important en paramoteur, et le vol se rapproche plus du vol libre.

LCD : En paramoteur classique, et ce d'autant plus que l'ancrage de la voile est bas, on ressent un effet de couple dû à l'hélice, qui oblige à contrer en freinant à gauche, ou en mettant du " trim " si la voile en est pourvu . Que devient ce phénomène sous une cage ?

IL : je pense qu'il y a autant d'effet de couple, on sent qu'on est bien un peu de travers par rapport à la cage. Mais cela n'est plus une préoccupation

LCD : Bien ! Quels sont les problèmes techniques que tu as dû affronter ?

IL : Il s'agit d'adapter un paramoteur avec deux points d'ancrage à une voile qui n'en a qu'un seul et qui a un cadre rigide avec notamment les lynes de commande : le premier problème est que, entre gonflage et décollage, au moment de se retourner, il faut que la cage de l'aile ne bute pas sur la cage de l'hélice.

LCD : Et comment l'as-tu résolu ?

IL : Au début j'ai utilisé des sangles et des cordages de diverses longueurs, de façon à trouver un compromis acceptable entre cette man, uvre au sol et la commande en vol . Ma solution actuelle, c'est un petit palan. Cela me permet de maintenir l'aile surélevé pendant le demi-tour. Ce demi-tour effectué, je décolle le plus souvent tel quel, et je raccourcis la longueur une fois que j'ai pris de l'altitude.; Il faut dire que je dois prendre tout de même la poignée à deux mains et donc attendre le moment propice, être en air calme. Ce n'est pas le plus urgent et d'ailleurs je m'occupe souvent d'abord de repositionner mon vario. Je pilote simplement en tenant les lynes dans le bas de la zone noire de pilotage en attendant. Si c'est possible, mais ce n'est pas évident de le faire, je le raccourcis pendant la course d'envol, d'une seule main. Mais uniquement si je contrôle bien ma voile !

LCD : On voit bien l'ingéniosité de l'ancien marin, et la proximité des shipschandlers ! mais c'est pas dangereux ce bricolage ?

IL : Rassures-toi ! Il a fallu concevoir un butoir de sécurité sur le cordage. J'ai pas envie de le voir se défilier ! J'utilise actuellement une corde en spectra . Et je garde une sangle de sécurité pour doubler le palan.

CD : Je dois rajouter pour ceux qui n'ont pas l'image que le palan que Jacques me montre est fixé sur un barreau transversal, lui-même fixé aux crosses du paramoteur. Et les autres problèmes ?

IL : Ils n'empêchent pas de voler, mais de voler mieux : Tout comme on imaginerait difficilement remplacer le harnais cocon qui est le mieux adapté à la

cage, eh bien, mon assiette est imparfaite dans une selle motorisée faite pour piloter plus assis. l'idéal serait une position chaise -longue comme dans le harnais cocon . Et on est assis dans une selle avec un dossier droit. Ainsi l'hélice est souvent inclinée, jusqu'à disons 25°. Il y a donc une perte de puissance. Et ce n'est pas évident d'y remédier. On a l'idée de travailler sur le centrage, ou d'imaginer un coussin dans le bas du dossier. ...

LCD : Toujours à la recherche de performance ! à propos, est-ce que tu as noté des comparaisons de performance ?

IL : Pas vraiment. J'ai un taux de montée équivalent avec la Lagon et la Trekking Legend. En revanche la Lagon bénéficie d'une meilleure finesse. Je n'ai pas trouvé d'amélioration ni en cabrant, ni en piquant , l'optimum, c'est quand je laisse voler. Les performances devraient être comparées avec des paramoteurs de poussées supérieures.

LCD : Et pour toi, quelle est la définition du paramoteur idéal ?

IL : Ca dépend. S'il s'agit de trouver dans les modèles existant, on dira tout ce qu'on dit d'habitude, un engin léger, assez puissant, etc. il est évident que ce doit être un " point bas ". Ensuite, le retournement , et le risque de conflit entre les deux cages impose un diamètre maximum de la cage d'hélice. J'ai actuellement un PAP qui a un mètre de diamètre . Il semble difficile d'imaginer beaucoup plus grand . 105, 110 cm à la rigueur, ce serait à essayer. C'est tentant car qui dit petit poids , dit hélice plus grande pour poussée supérieure... Jean-Louis Darlet dit qu'il peut aussi développer des lynes moins hautes. Mais je ne pourrais jamais essayer la puissance de mon Zenoh avec sa cage de 1.30m et ses 35Kg ! pourtant, il me propulse à + 2m/s sous la Legend...

LCD : et la question du démarreur électrique, et celle du démarrage au pied ?

IL : Ah ! là, j'attends une rentrée d'argent pour en installer un ! car le démarrage au pied, oui, c'est bien , pas plus lourd, tu redémarre en vol , mais le plus gros intérêt, c'est au sol, au décollage. Et tu t'imagines debout sur un pied , un âne mort dans le dos, une voile à stabiliser au-dessus de toi, et entrain de violenter le kick de ton pétrofume de l'autre pied ? Un peu guignol, non ? En revanche un démarreur permettrait, sous condition d'une bonne préchauffe préalable, de ne démarrer le moteur qu'une fois la voile gonflée. Un autre essai que j'aimerais faire c'est celui d'une hélice à embrayage centrifuge. Une hélice qui ne hacherait jamais les suspentes pendant le gonflage. Bref, quelque chose qui permette enfin de décoller sans vent, d'essayer le décollage delta. C'est actuellement impossible et c'est pourquoi je vole encore avec mes parafreins par vent nul..