

# LA CARAGOLE

## POUR DÉGRINGOLER...

CERTAINS L'APPELLENT "BOUCHE DE VIEILLE". C'EST UNE MÉTHODE EFFICACE DE DESCENTE RAPIDE, SORTE DE "CREVETTE" OFFRANT UN SERVICE NON NÉGLIGEABLE POUR LES PILOTES DE BIPLACE.



**P**RÉALABLE important : ce dont nous allons parler ici n'est applicable qu'aux ailes biplaces. On peut même préciser que la procédure doit être ajustée pour chaque modèle et même pour chaque charge alaire ! Si bien que la pratique de la Caragole est accessible aux pilotes qui, ayant pratiqué du SIV, ont déjà de l'expérience hors du domaine de vol.

Les méthodes de descente rapide traditionnelles ont leurs limites. Les oreilles, très utiles, offrent encore une bonne finesse avec une certaine manœuvrabilité de l'aile, mais il est difficile de dépasser 3m/s de taux de chute. Y associer de la rotation est difficile à mettre en œuvre en biplace : tout comme pour les 360° engagés, les contraintes physiques liées

à la centrifugation ont des effets désastreux sur les passagers nauséeux en fin de vol. La Caragole répond au besoin d'un taux de chute pouvant dépasser facilement 5m/seconde, conserve une finesse proche de 2, tout en évitant des sensations contraignantes pour l'estomac du passager. Le retour au vol normal est souple et à peine sonore. Les vieux de notre mi-

lieu auront pour référence la pratique des "B" qui fut un temps recommandée pour descendre. Bien des passagers ne se rendent compte de rien, c'est pourquoi la Caragole est largement employée dans le bassin Annecien lors des journées aux ascendances généreuses. Hé oui, il faut non seulement respecter l'estomac des passagers mais aussi les horaires !

### COMMENT FAIT-ON ?

Mettre en œuvre une Caragole n'est pas très compliqué. Partir d'une aile détrimée facilitera notablement la procédure. On peut conseiller l'opération en conservant les commandes dans les mains, manière de garantir une action rapide de retour au vol normal en cas d'imprévu. Il s'agit donc de saisir les deux suspentes centrales de la ligne des A, le plus haut possible. Eloignées l'une de l'autre d'environ un mètre il s'agit de les tirer vers le bas, symétriquement, sans pour autant tirer sur les autres (A) pour ne pas faire une frontale. Les pilotes de petite taille peuvent avoir plus de difficulté que les géants possédant des bras de singe. Abaissez les suspentes en surveillant le résultat sur le bord d'attaque, et guettez le moment où l'effort dans les suspentes faiblit, signe que l'extrados de la partie centrale de l'aile, exposé au vent relatif, s'est creusé. Lorsque la figure s'est équilibrée, la tension dans les deux suspentes qui ont servi à creuser le bord d'attaque est quasiment nulle. On ressent alors l'enfoncement de la trajectoire. En poursuivant l'abaissement de ces deux suspentes-A on obtient une "crevette", au risque d'acquiescer une vitesse verticale exagérément élevée, surtout dans les cas de charges alaires importantes. La manœuvre possède donc sa limite.

Selon les pilotes, la technique varie sensiblement. Ainsi Christian Taphorel, connaissant bien son biplace, se permet de procéder sans même garder ses commandes de frein en mains. Par ailleurs, il limite cette pratique à des passagers de poids légers à moyens. Patrick Avenne témoigne de ne pas détrimer préalablement à la mise en œuvre, et utilise des ajustements sur les deux suspentes A pour régler des cas de rotations de la figure. Patrice Bonfond qui n'a pas les bras très longs mais "les pieds qui touchent bien par terre" (dixit Coluche) est obligé de se mettre sur la pointe des pieds et obtient souvent une crevette...

La vidéo sur : [parapentemag.fr](http://parapentemag.fr)



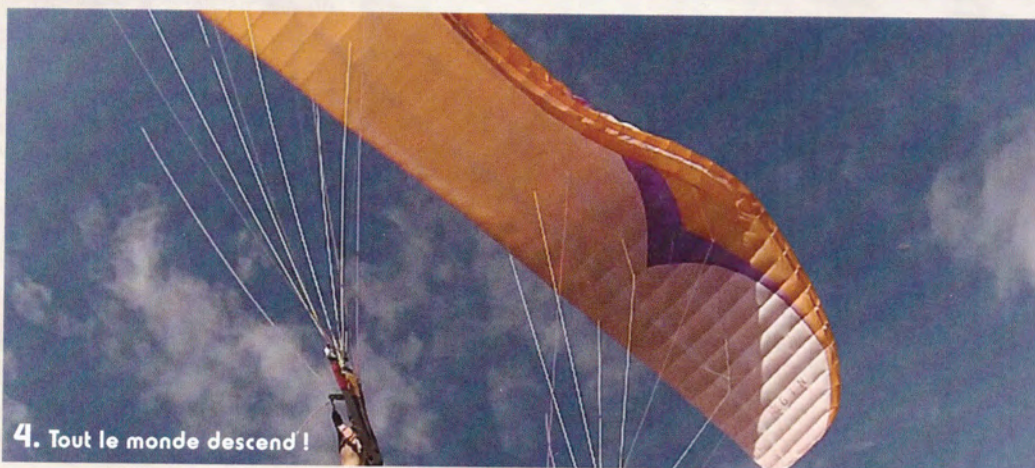
1. Saisir haut les 2 suspentes centrales A.



2. Tirer symétriquement vers le bas.



3. Guetter l'instant où l'effort faiblit et maintenir cette position.



4. Tout le monde descend !