



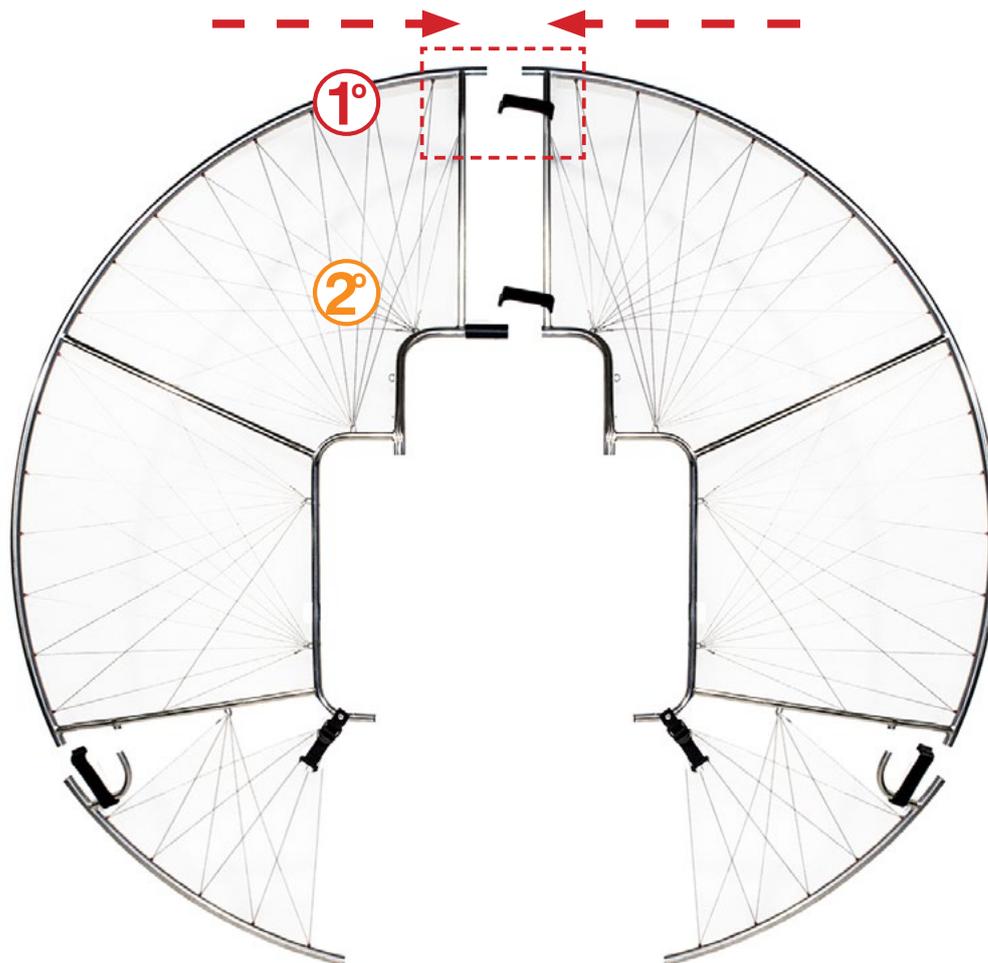
**PAP**  
since 1989  
Team

## **MANUEL D'UTILISATION PARAMOTEUR**

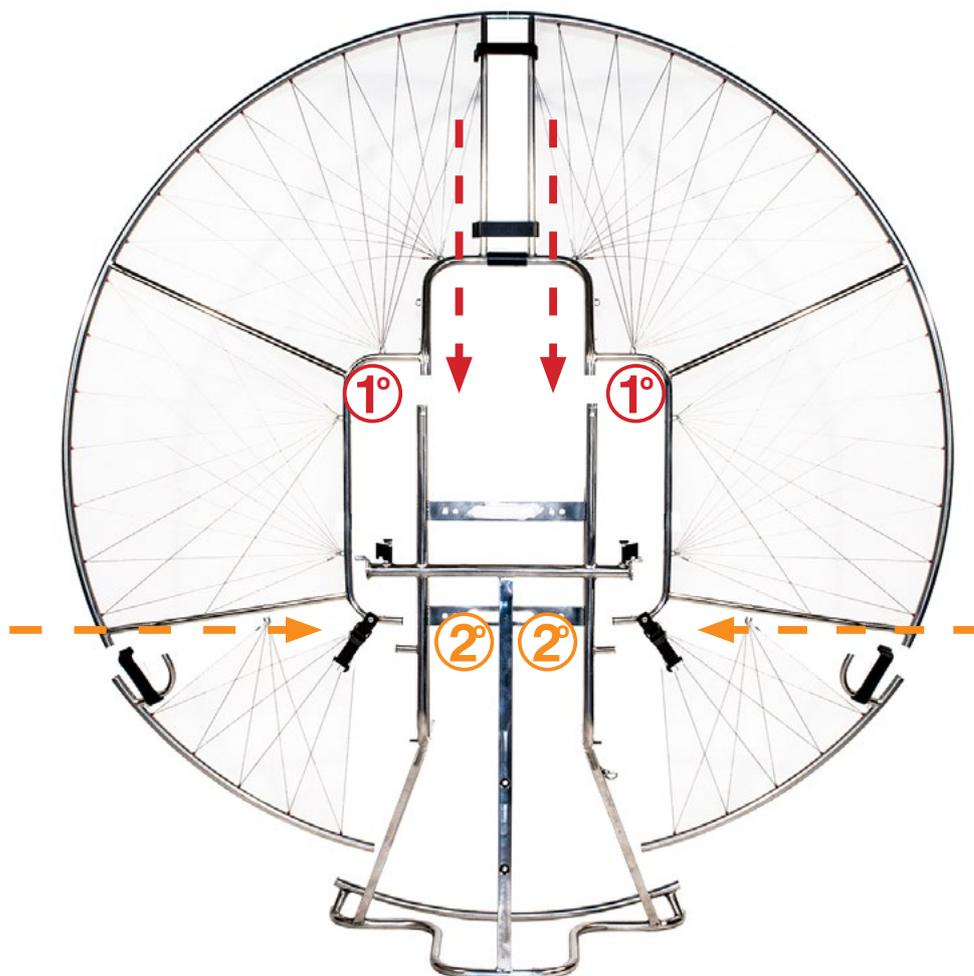
*Nous vous remercions et vous félicitons d'avoir acquis un paramoteur PAP et d'avoir confié en notre expérience. Cet aéronef vous permettra d'accéder, d'une façon très simple, à un type de vol loisir comme dans vos rêves d'enfants. Pour que cela ne tourne pas au cauchemar, lisez et comprenez les recommandations suivantes pour son usage. Profitez de votre paramoteur, respectant toujours les normes de vol.*

# MONTAGE DU CHÂSSIS 3 PARTIES

1°

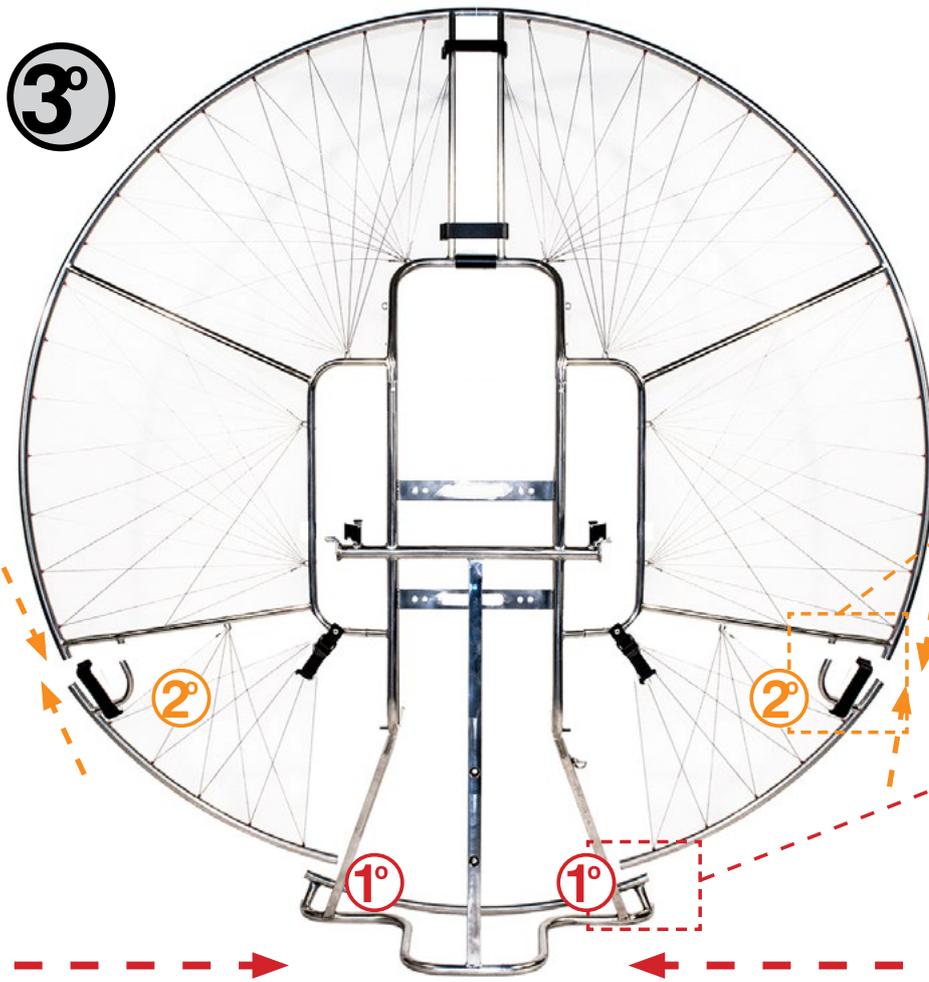


2°

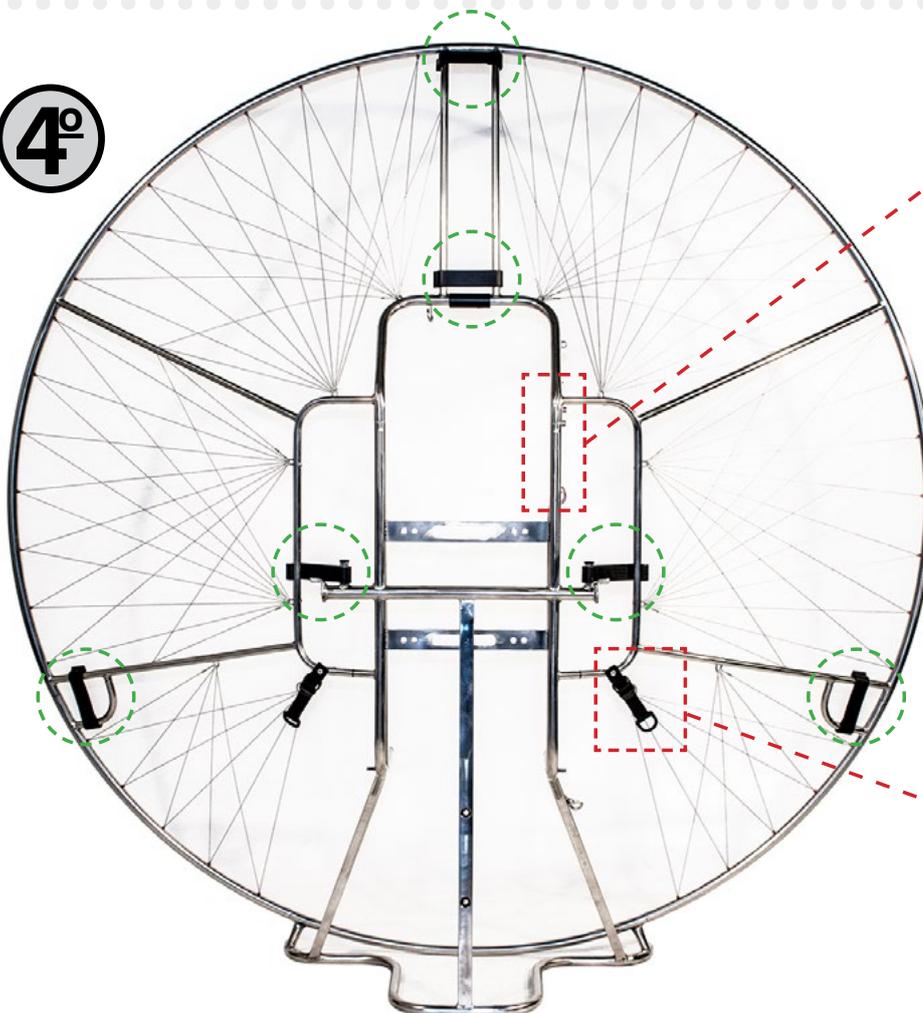


# MONTAGE DU CHÂSSIS 3 PARTIES

3°



4°



NON INCLUE SUR TOUS LES MODELES.



NE PAS OUBLIER DE METTRE  
LE CLIP DE SÉCURITÉ DE LA  
BARRE DE RENFORT.

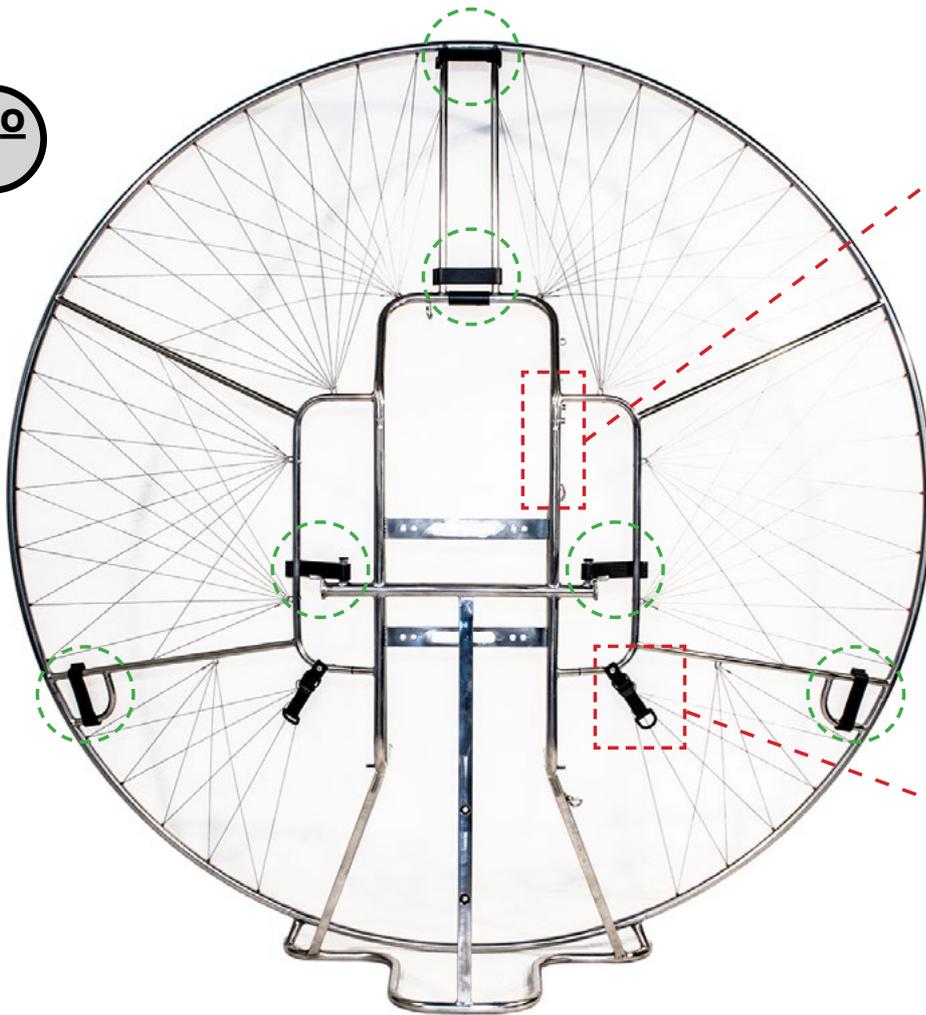


NE PAS OUBLIER DE  
SERRER POUR MONTER.



# DÉMONTAGE DU CHÂSSIS 3 PARTIES

1°



NON INCLUE SUR TOUS LES MODELES.



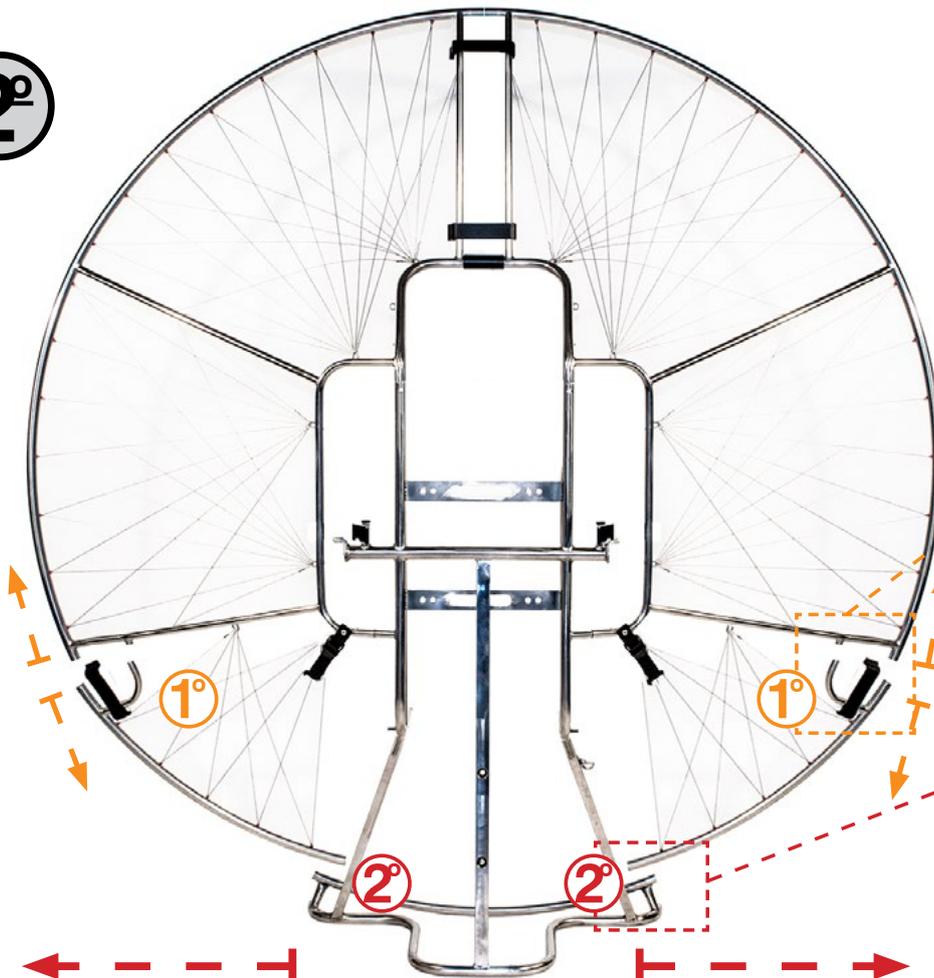
NE PAS OUBLIER DE RETIRER LE CLIP DE SÉCURITÉ DE LA BARRE DE RENFORT



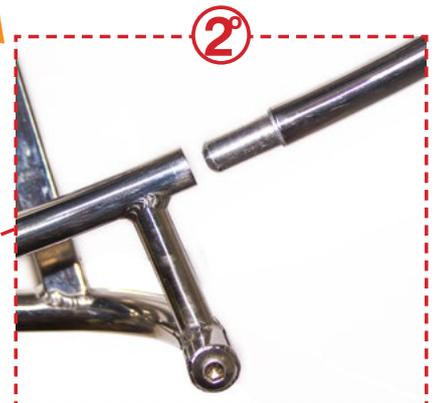
NE PAS OUBLIER DE DESSERRER LES FILETS INFÉRIEURS POUR DÉMONTÉ



2°



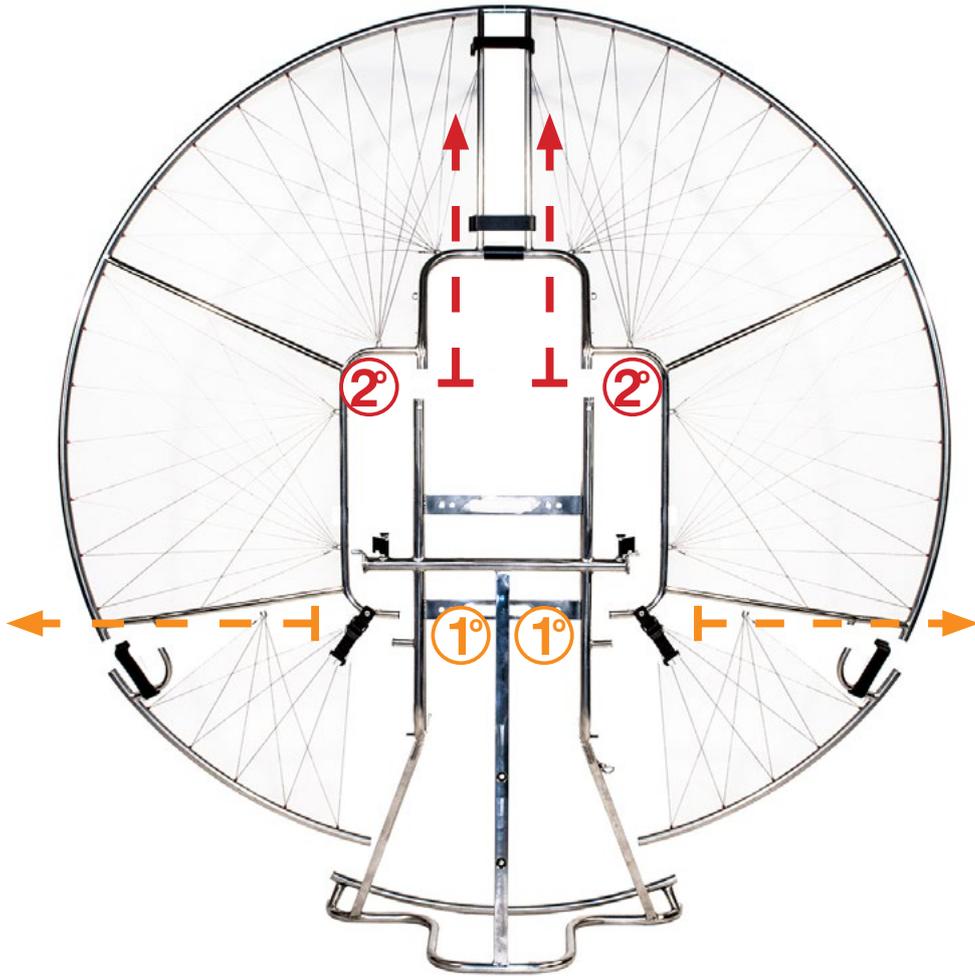
1°



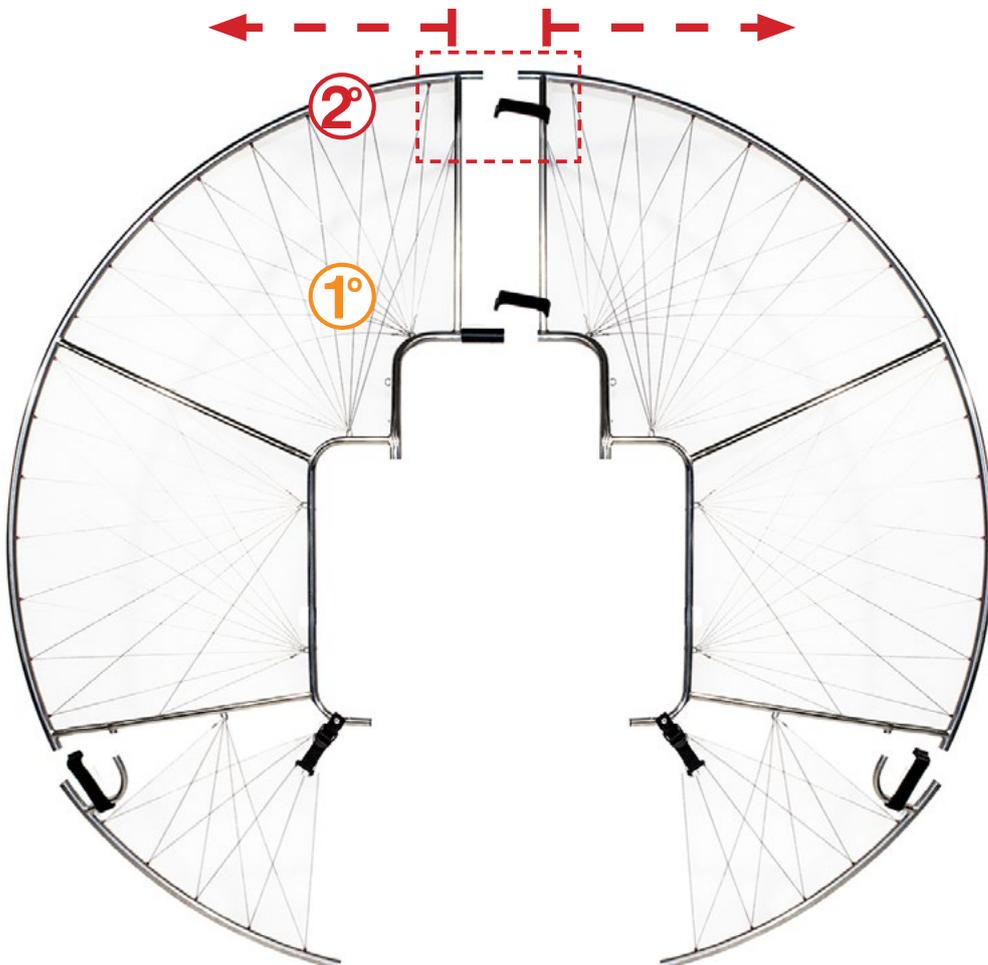
2°

# DÉMONTAGE DU CHÂSSIS 3 PARTIES

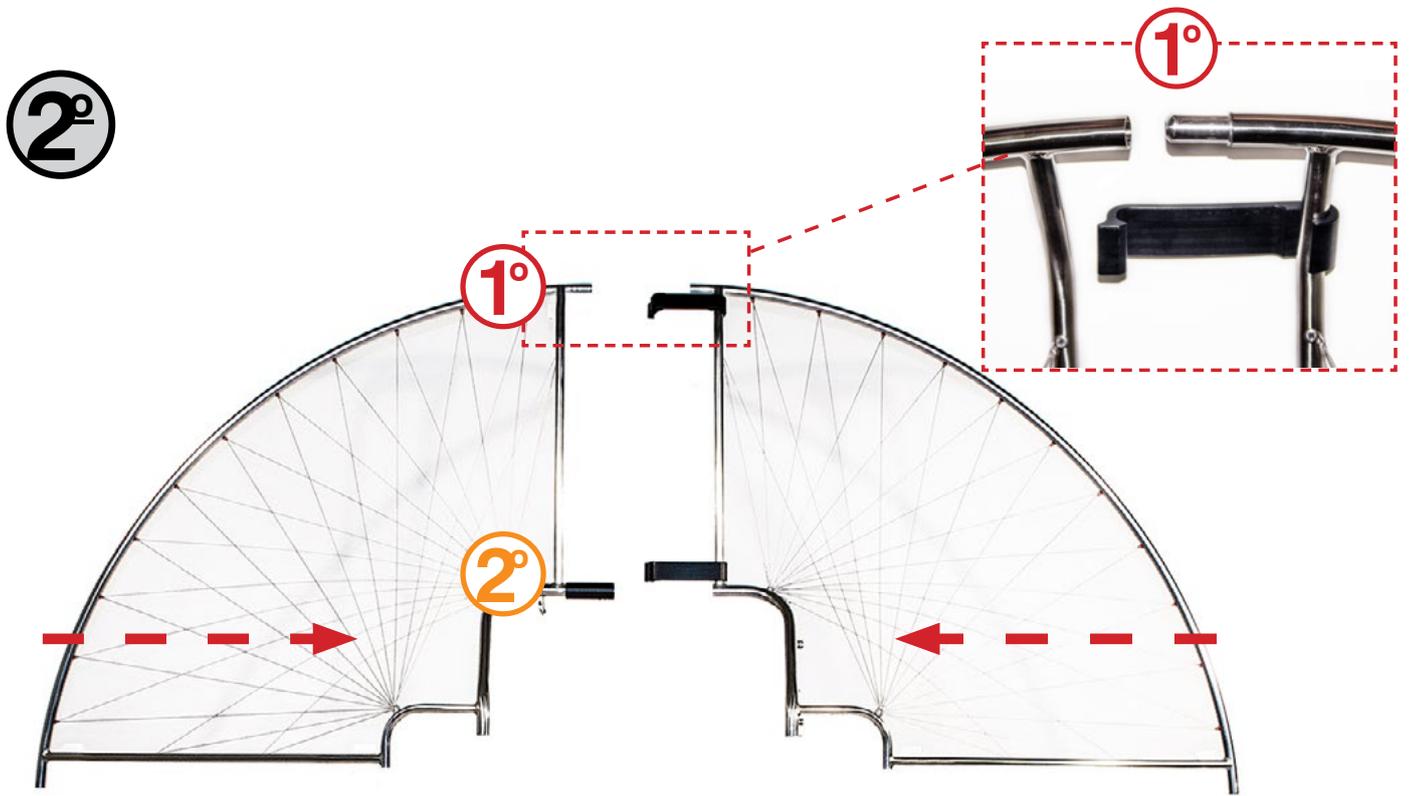
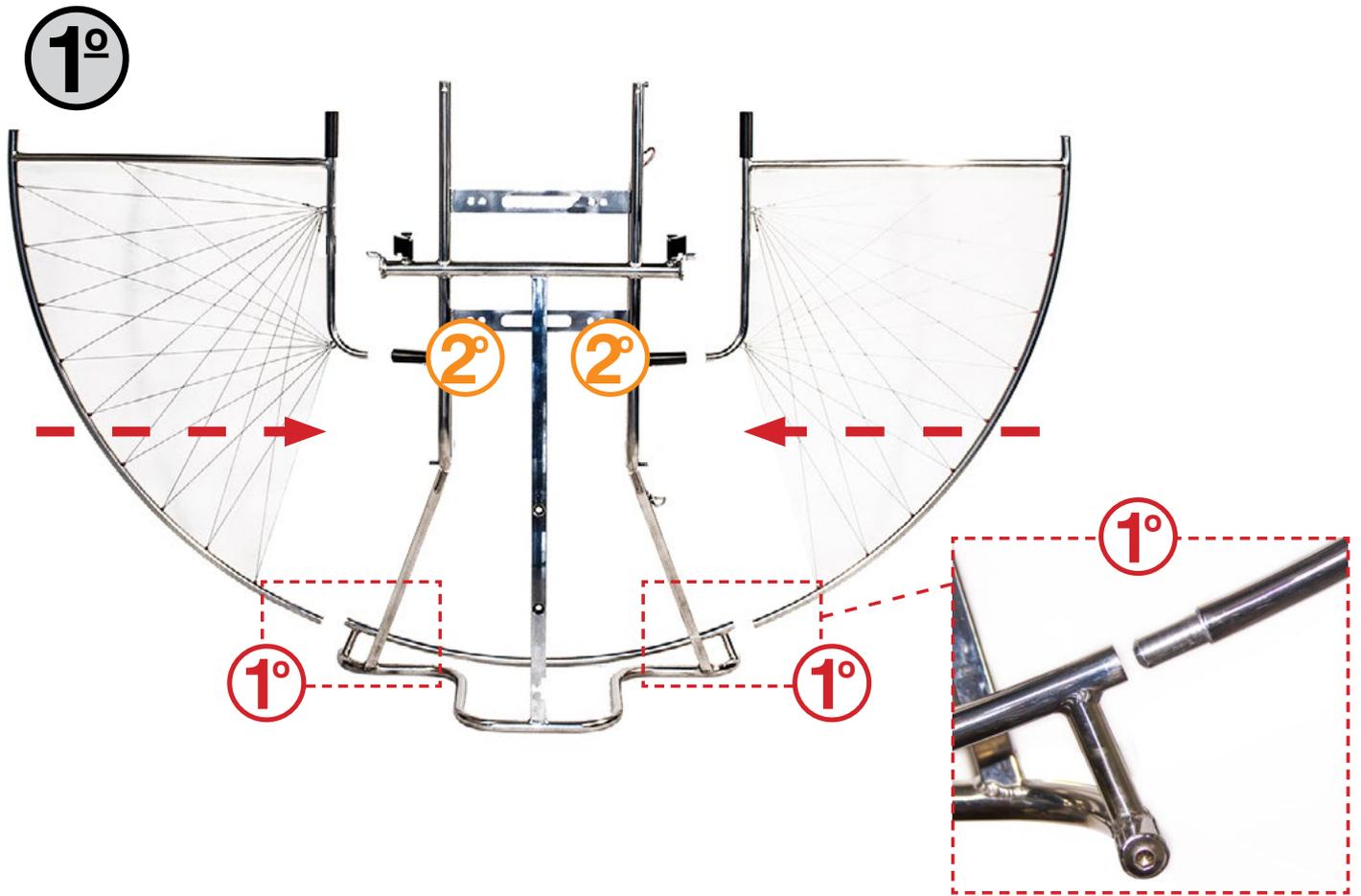
3°



4°

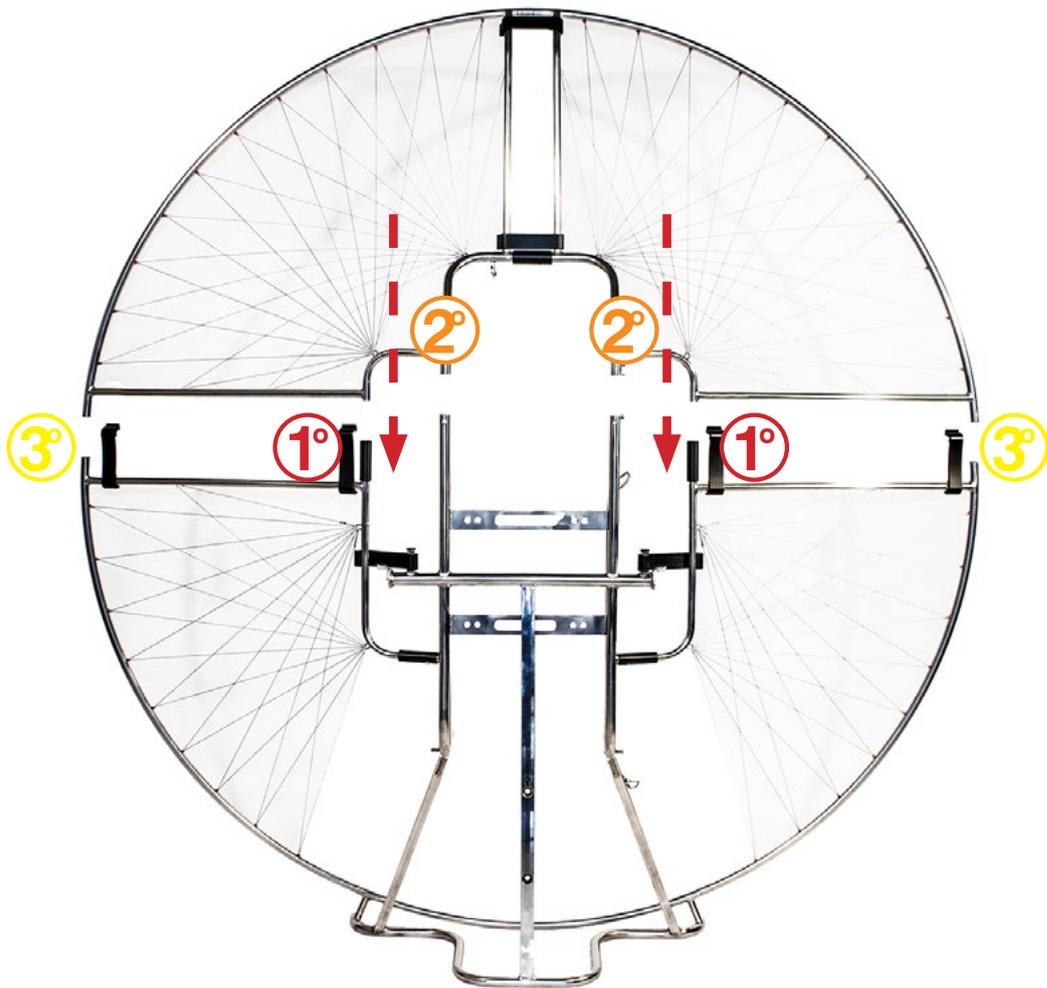


# MONTAGE DU CHÂSSIS 5 PARTIES

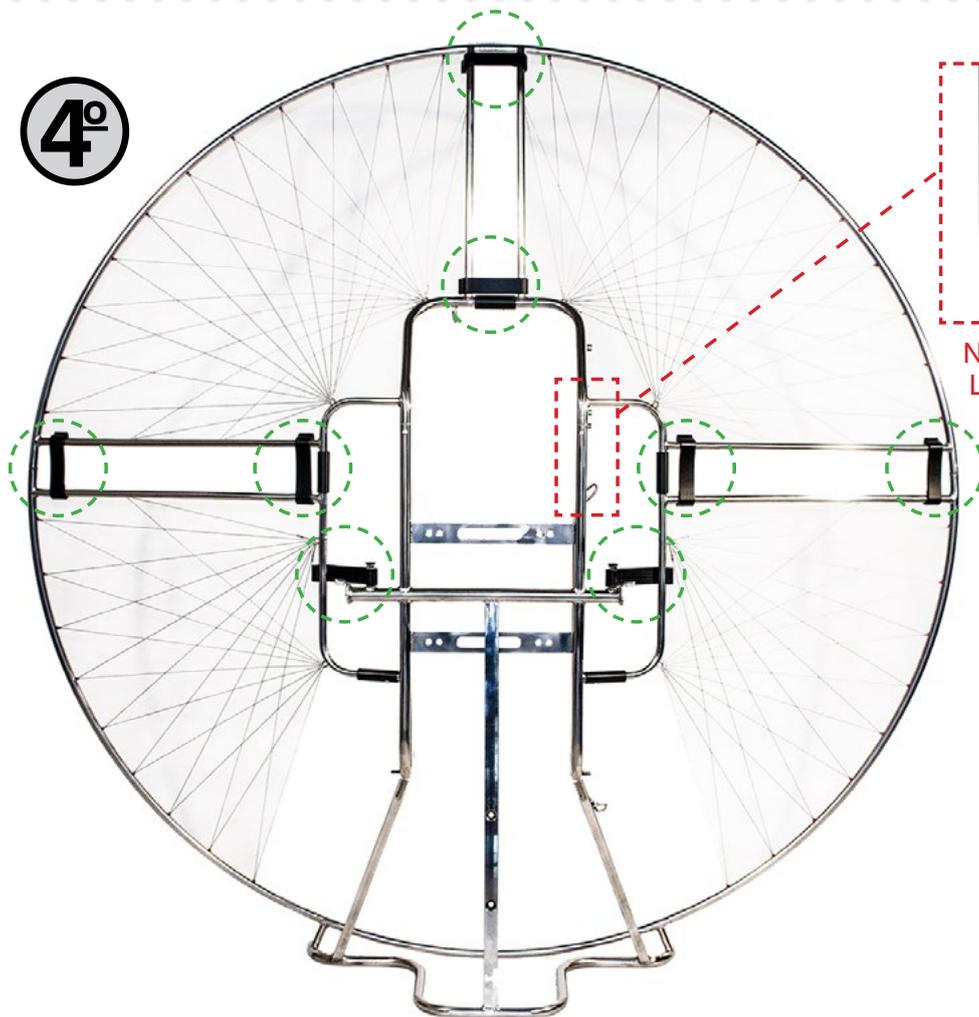


## MONTAGE DU CHÂSSIS 5 PARTIES

3°



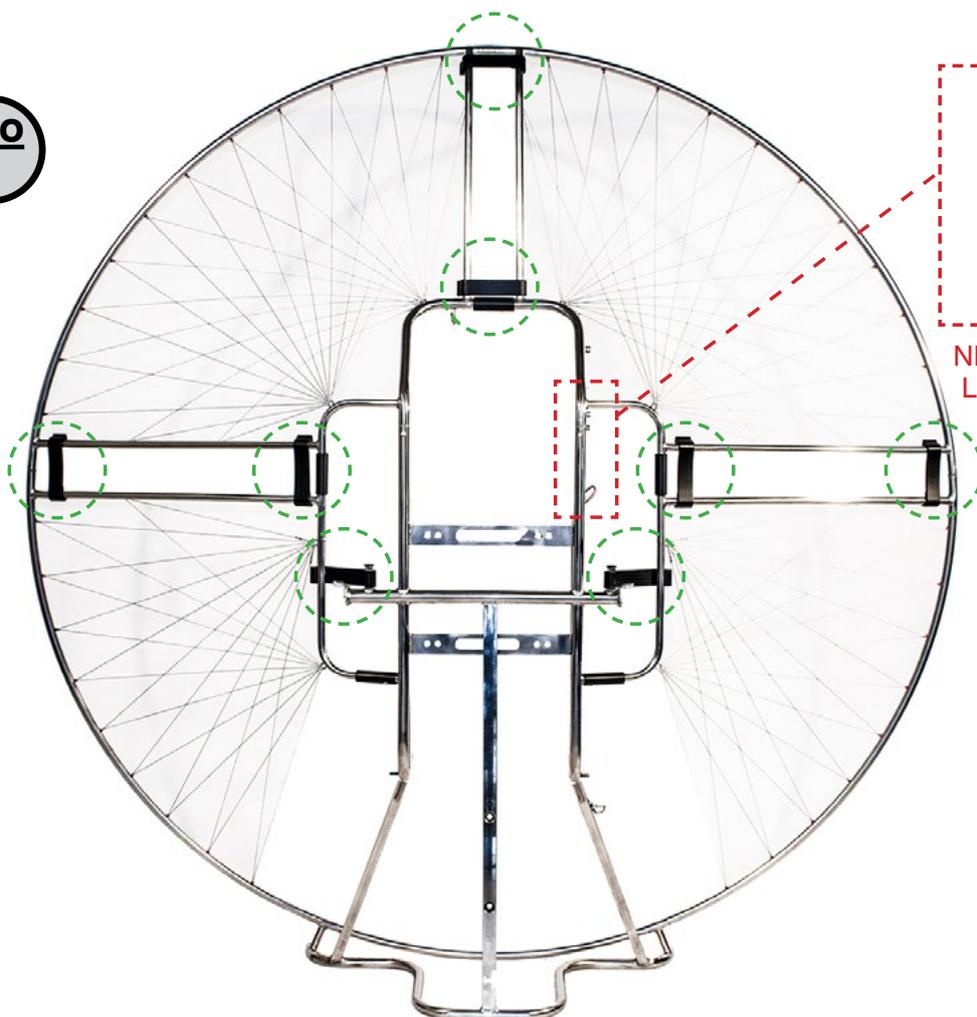
4°



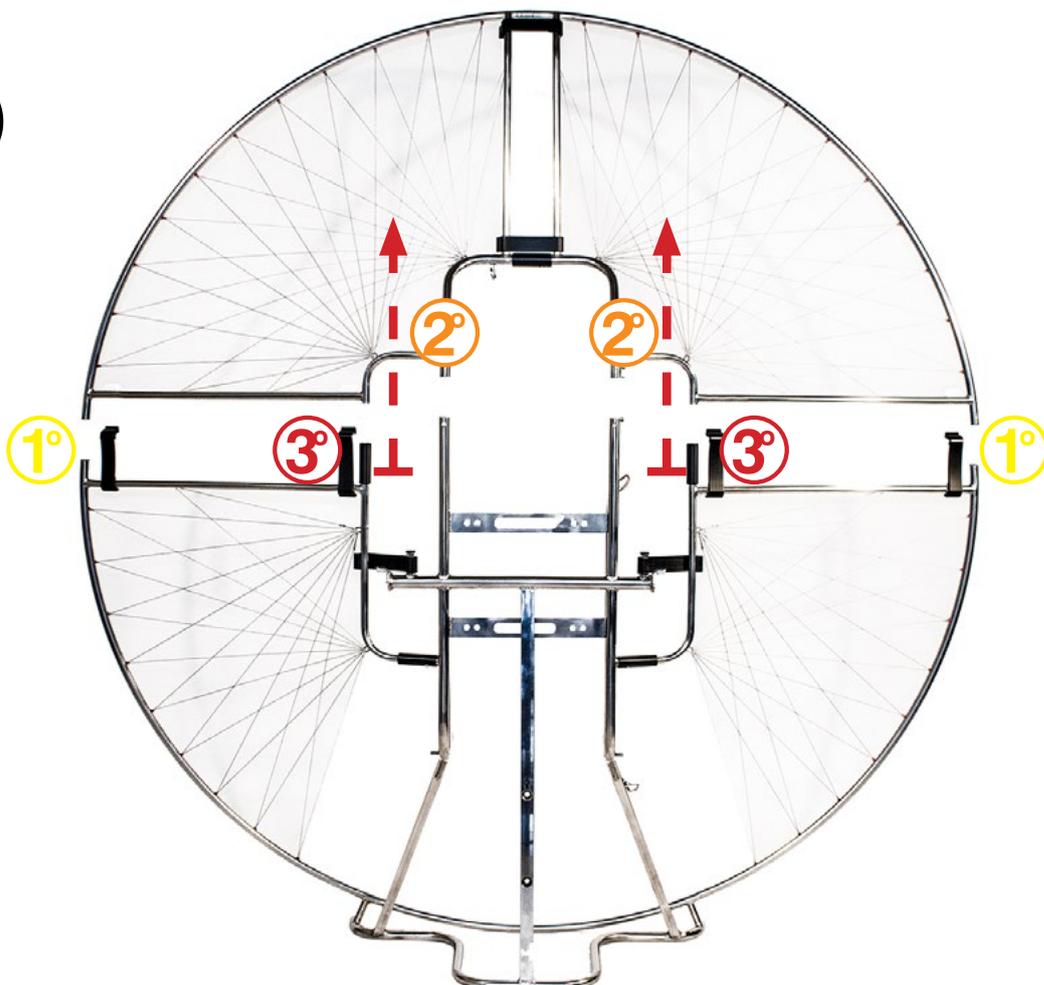
NE PAS OUBLIER DE METTRE  
LE CLIP DE SÉCURITÉ DE LA  
BARRE DE RENFORT

## DÉMONTAGE DU CHÂSSIS 5 PARTIES

1°

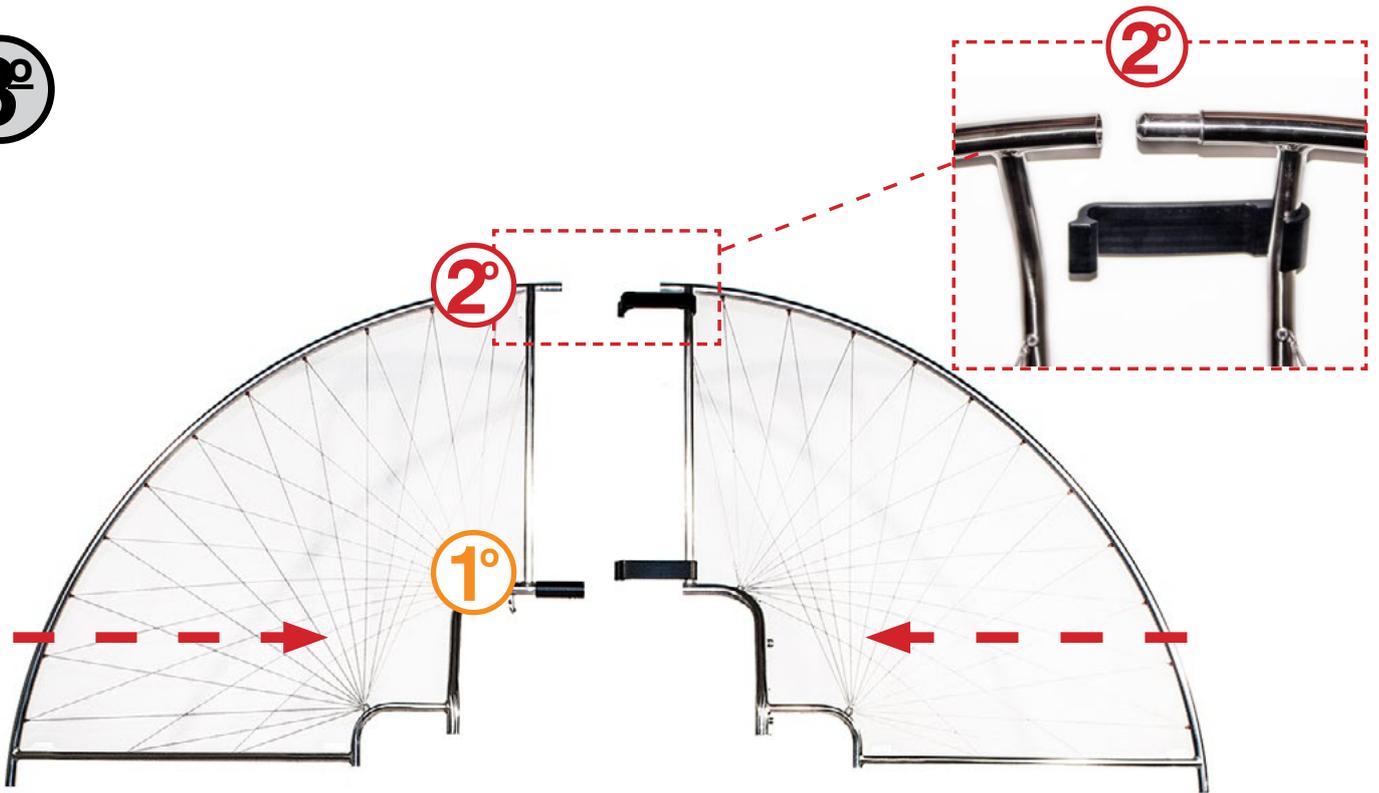


2°

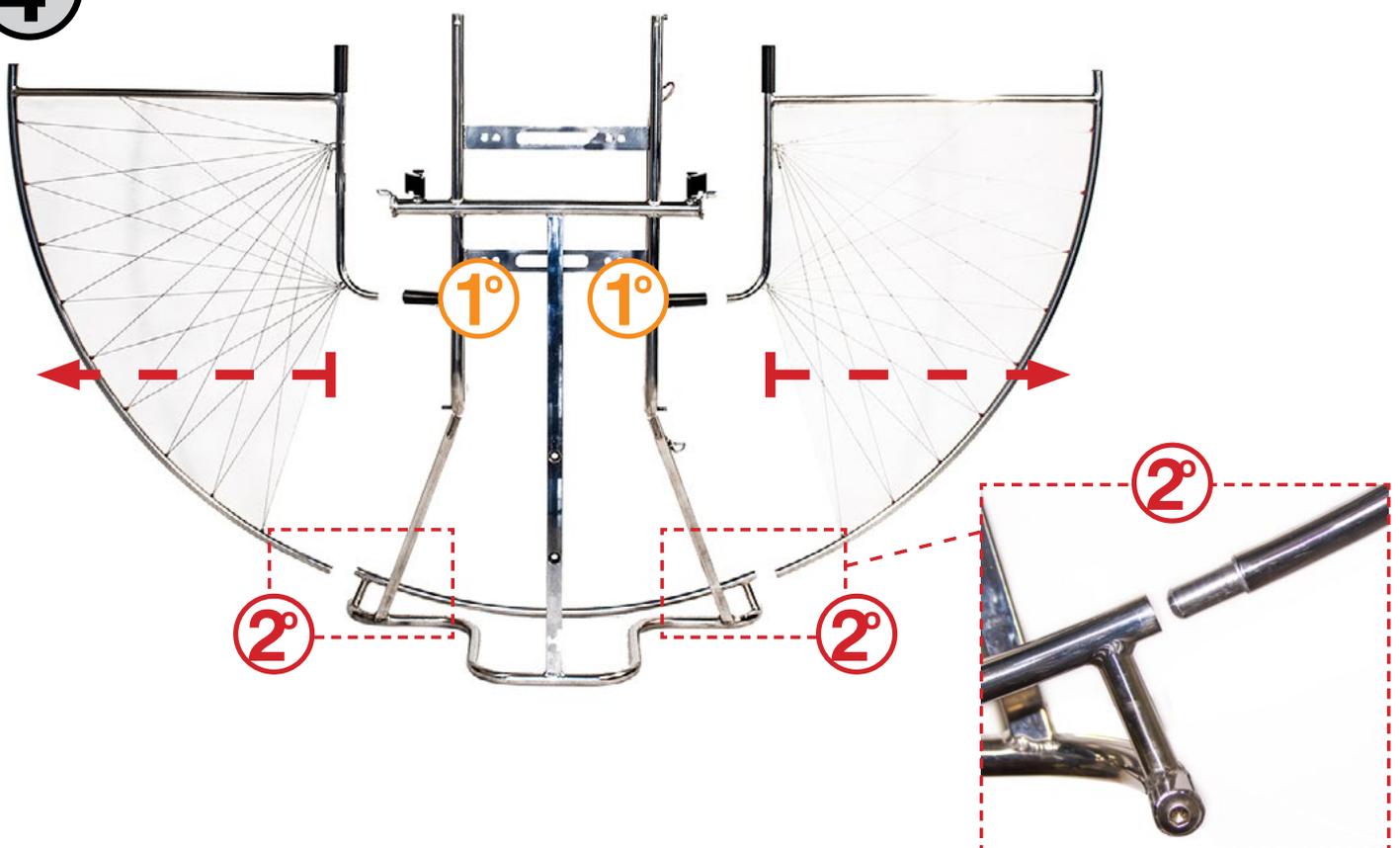


## DÉMONTAGE DU CHÂSSIS 5 PARTIES

3°



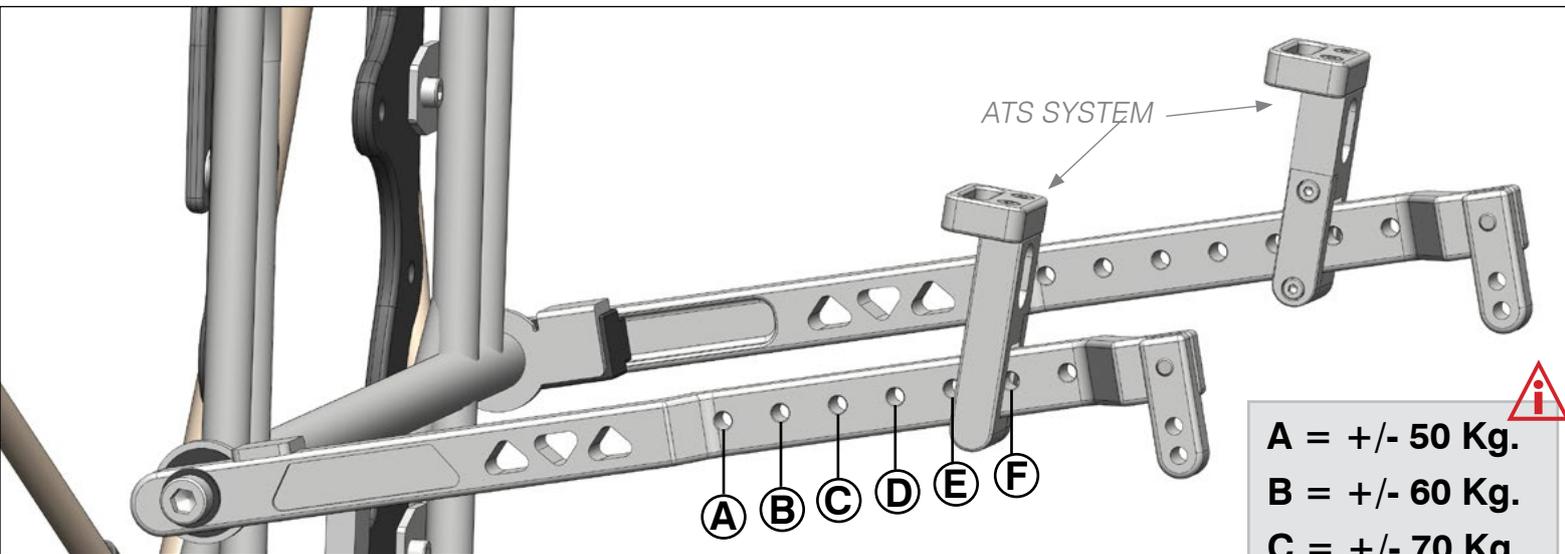
4°



## 1

## BRAS ACTIVE SYSTEM

Les bras AS (Active System) qui unissent la sellette au châssis, logent les mousquetons auxquels est accroché le parapente. Ils agissent comme une balance romaine. C'est pour cela que vous devez trouver votre équilibre statique idéal pour votre poids pilote équipé. Il est recommandé d'attacher le tout à un portique, unissant les mousquetons. Installé dans la sellette en position habituelle de vol. Déplaçant de forme équivalente les points d'ancrage, vers l'arrière ou vers l'avant (A, B, C, D, E ou F), vous pourrez trouver le meilleur plan vertical de l'hélice avec le sol. Les poids légers déplaceront les mousquetons vers l'arrière, et les plus lourds vers l'avant.



**TOUTES CES OPTIONS SONT ORIENTATIVES.**  
La position peut varier en fonction de la constitution physique du pilote. Rappelant que le système agit comme une balance romaine, ce sera pas pareil pour un pilote qui mesure 1,90 m et pèse 95 kgs que pour un pilote qui pèse également 95 kgs mais qui mesure 1,65 m.

Bien que l'angle recommandé est de 20° de hélice au le sol. Il faut aussi prendre en compte le facteur subjectif en position de vol, il y a des pilotes qui préfèrent voler un peu plus droit et ou plus incliné.

Si la position est trop droite il faut avoir une spéciale attention en relâchant les freins en vol, car il est possible qu'ils soient absorbés par l'hélice.

Si la position est trop inclinée, il peut être difficile de sortir de la sellette à l'atterrissage.

<b>A</b>	= +/- 50 Kg.
<b>B</b>	= +/- 60 Kg.
<b>C</b>	= +/- 70 Kg.
<b>D</b>	= +/- 80 Kg.
<b>E</b>	= +/- 100 Kg.
<b>F</b>	= + 140 kg.

## 2

## SYSTEM ATS

Les bras (Active System) qui font l'union entre la sellette et le châssis servent de support pour les mousquetons où s'attache le parapente.

Sur les bras se trouvent 6 trous qui ensemble avec l'ATS ont pour fonction de nous permettre de trouver la position idéal en vol. Les bras avec ces différentes points d'accrochage travaillent comme une balance Romaine, et selon la position de l'ATS nous nous inclinerons vers l'arrière ou vers l'avant.

Il est nécessaire de trouver la meilleure position en fonction de notre poids pilote et pour cela il est recommandé de s'accrocher à un portique et trouver le bonne angle du plan d'hélice avec le sol qui doit être de plus ou moins 20 degré en déplaçant l'ATS sur le bras.

Les poids léger déplaceront l'ATS vers l'arrière et les plus lourds vers l'avant.

Le système ATS est le résultat du travail que nous avons commencé au début de l'hiver 2012 et dont l'objectif était d'améliorer l'effet de couple moteur ressenti par le pilote en vol. Avec ce nouveau système, les pilotes et quelque soit leur poids pourront voler agréablement avec des moteurs de grande cylindrée et donc de forte poussée.

La caractéristique des paramoteurs PAP et ce depuis les premiers modèles qui virent le jour fin 1989 furent les points bas d'attache du parapente. Nous avons maintenant été confrontés à un nouveau problème car la relation entre le poids pilote et la puissance moteur a cessé d'être directement proportionnel. Devant cette difficulté de nombreux fabricants qui s'inspirèrent jusqu'à ce jour de notre travail prirent la décision de remonter les points d'accroche du parapente pour contrer l'effet de couple moteur.

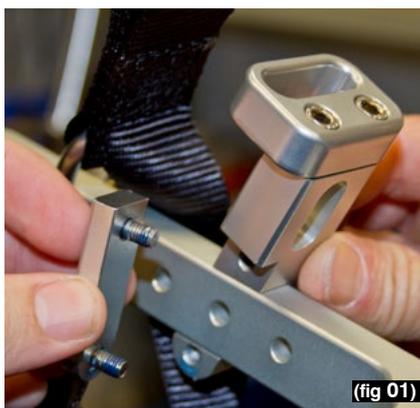
Avec l'ATS, nous avons réussi sans modifier la hauteur du point d'accroche du parapente à réduire au minimum l'effet de couple moteur afin que le pilotage soit précis et agréable. Nous pouvons dire que l'ATS agit comme un stabilisateur en bloquant le point de rotation juste sous le mousqueton du parapente et donc 90mm plus haut que l'accroche de la manille sur le bras. Le résultat est que les mouvements latéraux et longitudinaux qui existaient au point d'accroche de la manille sur le bras ne sont plus possible. Un autre avantage de l'ATS est qu'il permet un réglage millimétrique du point d'attache du mousquetons sur le bras : jusqu'à trouver le bon angle de plus ou moins 20 degré du plan de l'hélice par rapport au sol.

<b>B</b>	= +/- 55 Kg.
<b>C</b>	= +/- 65 Kg.
<b>D</b>	= +/- 75 Kg.
<b>E</b>	= +/- 85 Kg.
<b>F</b>	= + 100 Kg.

**SOUVENEZ VOUS QUE LE POINT DE BALANCE EST MAINTENANT LA PARTIE SUPÉRIEUR DE L'ATS JUSTE À LA BASE DU MOUSQUETON DU PARAPENTE ET DONC CHANGER LE POINT D'ANCRAGE DE LA MANILLE SUR LE BRAS N'AURA AUCUNE INFLUENCE SUR VOTRE POSITION EN VOL.**

## 2.1. INSTALLATION DE L'ATS

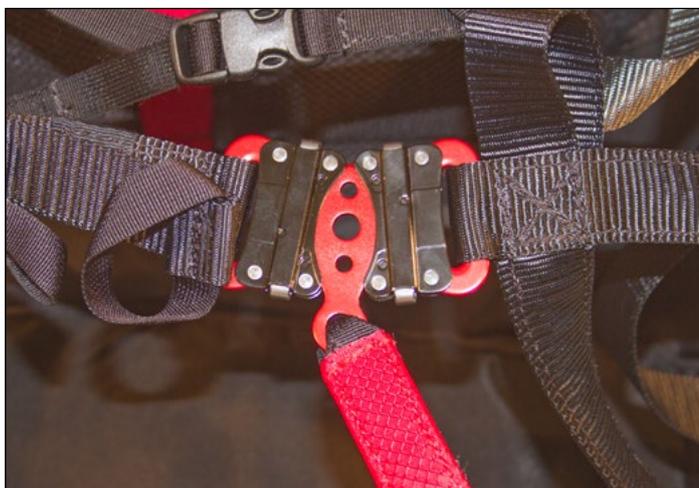
- 1.- Enlever le mousqueton ou s'attache le parapente.
- 2.- Fixer l'ATS sur le bras avec les vis de réglage vers l'intérieur de la sellette (fig 01).
- 3.- Passer la sangle d'accroche du parapente dans le guide qui se trouve sur la partie supérieur de l'ATS (fig 02).
- 4.- Remettre le mousqueton dans sa position (fig 03).
- 5.- Tirer le mousqueton vers le haut jusqu'à ce que le bras arrivent en contact avec la buté qui se trouve sur le châssis (fig 04).
- 6.- Faites glisser l'ATS vers l'avant ou vers l'arrière jusqu'à ce que la sangle d'ancrage du parapente soit la plus verticale possible (fig 05) y (fig 06).
- 7.- Une fois obtenue, serré les 2 vis qui sont sur la partie latérale de l'ATS (fig 07).



**⚠**  
SOUVENEZ VOUS QUE  
LE POINT DE BALANCE  
EST MAINTENANT LA  
PARTIE SUPÉRIEUR DE  
L'ATS JUSTE À LA BASE  
DU MOUSQUETON DU  
PARAPENTE ET DONC  
CHANGER LE POINT  
D'ANCRAGE DE LA MANILLE  
SUR LE BRAS N'AURA  
AUCUNE INFLUENCE SUR  
VOTRE POSITION EN VOL.

La sellette de la marque Sup'Air est spécialement conçue pour PAP et vous permettra un excellent confort. Elle dispose de: mousquetons et clips automatiques avec sangle anti-oubli. Planchette rallongée et articulée. Poulies pour l'accélérateur, et poches en néoprène. Pre installation du parachute et du compte-tours. Airbag et pochette parachute latérale, interchangeable qui peut être montée au choix, à droite ou à gauche, en retirant une des poches.

Même si tous les éléments de chaque paramotor passent par un contrôle de qualité avant d'être envoyés, il est recommandé de vérifier que la sellette soit correctement fixée au châssis, vérifiez aussi le bon fonctionnement des attaches de sécurité et des poulies de l'accélérateur.



### 3.1. SANGLE ANTI COUPLE POUR LA SELLETTE

 **NE PAS OUBLIER DE L'ACCROCHER AVANT DE DÉCOLLER.**

Nous appelons cette courroie, courroie anti couple incluse de série pour les paramoteurs PAP de plus de 180 cc. pour contrer l'effet de couple du moteur. Elle peut être utilisé pour les moteurs avec une Cylindrée inférieure si le pilote le trouve nécessaire. Sur les photos nous montrons la forme et la position pour l'installer selon le modèle de moteur et le sens dans lequel tourne l'hélice.



Moteur avec hélice qui **tourne** vers la **gauche**. Position de vol.



Moteur avec hélice qui **tourne** vers la **droite**. Position de vol.



### 3.3. INSTALLATION DE LA PEDALE D'ACCÉLÉRATEUR DU PARAPENTE

Pour installer l'accélérateur qui agit sur le parapente il faut juste passer la corde par les poulies qui viennent sur la sellette comme vous pouvez le voir sur la photo (fig 9).



## 4 HÉLICE



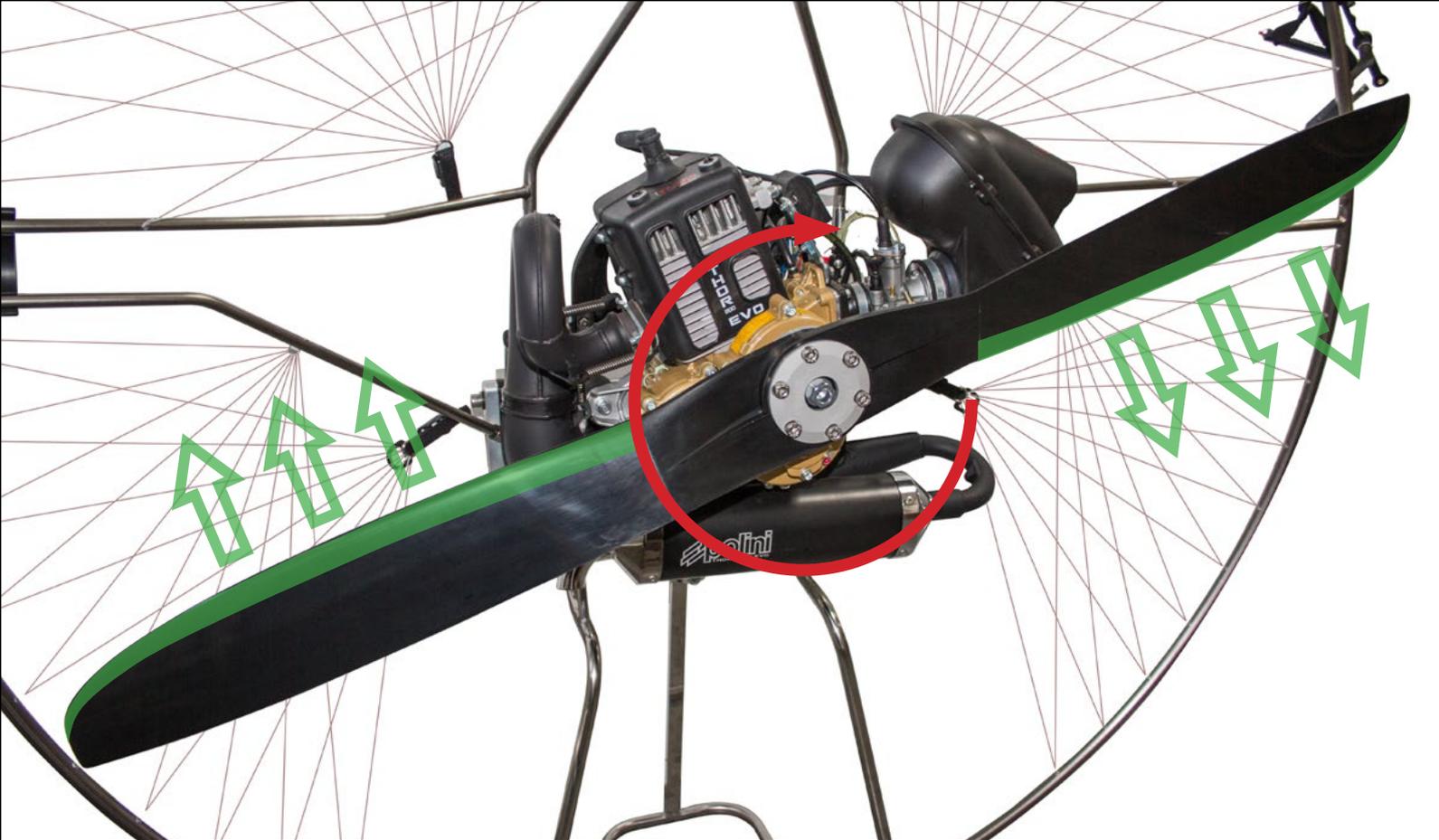
**IL EST TRÈS IMPORTANT DE S'ASSURER QUE L'HÉLICE EST CORRECTEMENT MONTÉE :**

Les deux **bords d'attaque** de l'hélice doivent être face au sens de rotation. À droite en position de vol pour les moteurs à réduction mécanique (par exemple, Thor200 et 250), et à gauche en position de vol pour les moteurs à réduction de courroie (par exemple, Safari125 et Moster185)



Moteur avec hélice qui **tourne** vers la **gauche**.  
Position de vol.

- PAP SAFARI 125
- VITTORAZI MOSTER 185
- CORSAIR BLACK DEVIL 175



Moteur avec hélice qui **tourne** vers la **droite**. Position de vol;

· **POLINI THOR 80** · **POLINI THOR 130** · **POLINI THOR 200** · **POLINI THOR 250**

Dans le cas des hélices de marque Helix, les autocollants indiquant la référence de l'hélice doivent être du même côté, sur la même face. Lors du montage de l'hélice, les autocollants seront situés sur le côté face au moteur.



**SERRAGE 1,1 Kgm (11 Nm)**



**SERRAGE 0,8 Kgm (8 Nm)**

Si vous n'avez pas de clé dynamométrique serrez juste un peu plus à partir de la position bloquée.

**NE JAMAIS DÉMARRER LE MOTEUR SANS HÉLICE OU RÉDUCTEUR.**

Il est très important de vérifier son TRAKING (la différence que peuvent avoir les bouts de pale par rapport au plan de rotation). Normalement, la cause est de les avoir trop serrées asymétriquement, une plus que l'autre.

Pour les moteurs sans embrayage: retirer la bougie pour que l'hélice puisse tourner avec facilité). Avec un instrument allongé (type clé ou axe) appuyer sur la partie basse du châssis, faire tourner l'hélice, et vérifier que tous les plans passent par le même axe.

chaque fois que vous remontez l'hélice, il est nécessaire de resserrer les vis pendant l'heure suivante au vol. Vérifier que l'hélice n'est pas abîmée, qu'elle est bien fixée et qu'elle tourne correctement et qu'il n'y ai pas de bruit suspect de moteur ou reducteur.

# 6

## POCHE PARACHUTE SRS (SIDE RESCUE SYSTEM)

La poche parachute latérale a été conçue pour pouvoir être montée indifféremment sur un des latérales de la sellette. Il suffit d'enlever une des poches (fig.11) et de la remplacer par le SRS (fig.12)

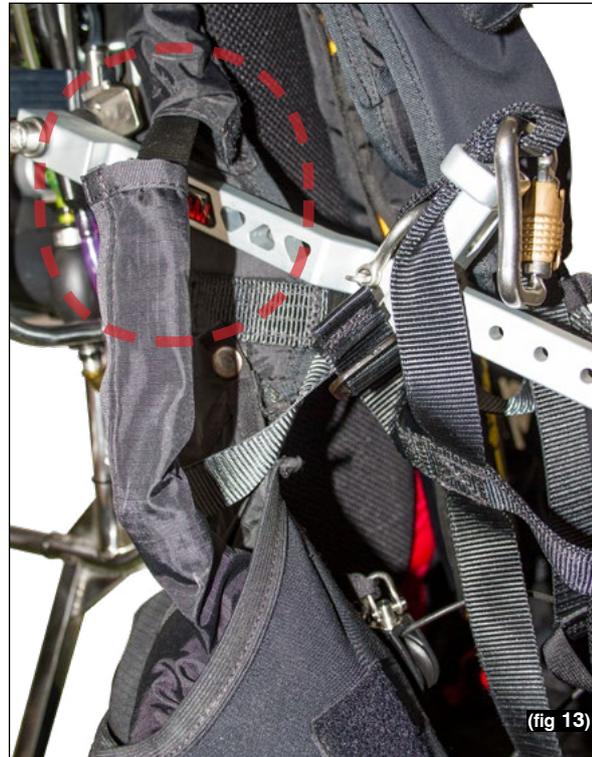
Les sangles d'encrage du parachute à la sellette doivent impérativement passer à l'extérieur du bras du paramoteur (fig.13)



(fig 11)



(fig 12)



(fig 13)

# 7

## POIGNÉE DE GAZ



Avant de démarrer, il est nécessaire de vérifier que le levier de gaz retourne correctement et que la molette de l'accélérateur (1). Pour la desserrer, il faut tourner complètement la roue dans le sens antihoraire jusqu'à sa butée, comme le montre la photo.

Au-dessus est placé le bouton d'arrêt (2), en appuyant dessus le moteur s'arrête.



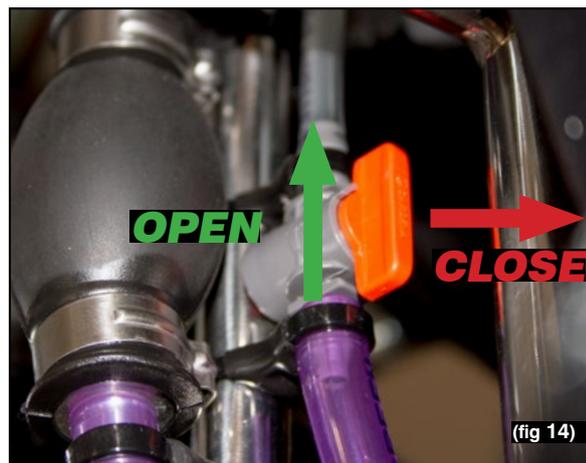
(fig 10)

Nous passerons l'accélérateur sur l'avant-bras sur la photo ci-dessous (fig 10).

## 8 SÉCURITÉ AU SOL

**Le plus grand risque est au sol**, c'est pour cela qu'il est important d'acquiescer de bonnes habitudes qui proportionneront la sécurité nécessaire afin d'éviter les accidents.

-  Ne jamais le démarrer sans l'hélice.
-  Pour déplacer le moteur: toujours par la partie fixe (sellette+moteur) pour éviter qu'il y ai du jeu dans les matériaux.
-  Suivre les consignes du fabricant pour le rodage avec le % de mélange correct, et filtrer l'essence.
-  Vérifier que rien ni personne ne se trouve dans l'axe de rotation de l'hélice, et que le moteur est bien installé sur un tapis qui isolera l'hélice des pierres, herbe ou impureté du sol.
-  Soyez vigilant, ne dirigez pas le moteur ver des personnes, animaux, parapentes, etc..
-  Il est conseillé de fermer le robinet de la mise à l'air uniquement si vous devez coucher le paramoteur, le reste du temps il vaut mieux le laissez ouvert (ce qui évitera d'oublier de l'ouvrir).



(fig 14)

 SI LE RÉSERVOIR NE RESPIRE PAS LE MOTEUR S'ARRÊTERA.

### 8.1. COURROIE DE SÉCURITÉ POUR BLOQUER L'HÉLICE PENDANT LE DÉMARRAGE EN FROID. SEULEMENT POUR MOTEURS AVEC EMBRAYAGE.

Une nouvelle mesure de sécurité pour éviter la possibilité que le moteur nous tombe dessus en mettant les gaz au démarrage à froid. Il s'agit de démarrer avec les housses d'hélices mises, vu que cette courroie est cousue aux housses et sa fonction est de bloquer l'hélice au cas ou nous n'arrêtons pas d'accélérer à temps une fois le moteur déjà démarré, pour les moteurs de transmission avec embrayage centrifuge. (fig 15).

 ATTENTION : NE PAS UTILISER CETTE TECHNIQUE POUR CHAUFFER LE MOTEUR

Cette mesure de sécurité a été pensée surtout pour diminuer des risques et nervosité de ceux qui débutent et ne sont pas familiarisés avec le démarrage manuel.

S'habituer à utiliser ce système est une bonne solution pour bloquer l'hélice dans la situation où le pilote ne ferait pas correctement sa prévol et la roulette de blocage de l'accélérateur (1) serait activée empêchant le retour du levier de gaz (nous rappelons qu'il est crucial d'effectuer méthodiquement ces vérifications avant de démarrer). Il faut fixer la courroie près d'un des bords du châssis pour que l'hélice se déplace le moins possible.

Nous vous rappelons que tous les moteurs avec Réduction mécanique tournent vers la droite selon la position de vol.

Il y a d'autres techniques qui existent depuis longtemps dans le monde du paramoteur avec cet objectif. Nous avons incorporé celle-ci pour la considérer simple et efficace sans avoir besoin utiliser d'autres éléments.

**Nous vous rappelons que l'hélice tourne vers la droite dans la position de vol pour les moteurs à réduction mécanique exemple; Thor200 et 250), et à gauche dans la position de vol pour les moteurs de réduction de courroie (pour exemple; Safari125 et Moster185)**



(fig 15)

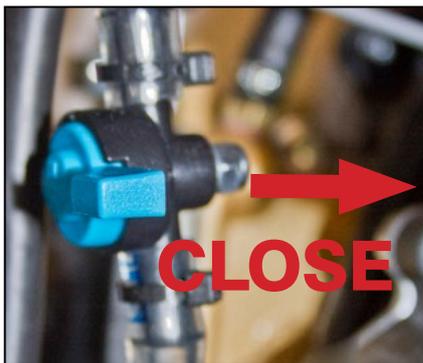
## 9 LE TEST DE PRÉVOL.

### AVANT DE DÉMARRER IL EST PRIMORDIAL DE FAIRE

-  Vérifier toute la visserie du moteur. Rien ne doit se desserrer en vol, car dans le cas de l'hélice elle pourrait être propulsée en vol.
-  Inspecter les soudures du châssis, spécialement à l'endroit ou est monté le moteur.
-  Vérifier que le filet de protection soit bien assuré et tendu, que le surplu des commandes de frein de parapente ne soit pas trop longue car ceux ci pourraient êtres aspiré par l'helice.
-  Après le vol, nettoyer le moteur et l'hélice avec un chiffon (c'est la meilleure façon de trouver de possibles anomalies).
-  A partir de là il faut prendre d'extrêmes précautions pour manipuler le Paramoteur. Votre sécurité en dépend: il est indispensable que le maintient au sol soit le plus sure possible.

## 10 ROBINET À ESSENCE

SEULEMENT SUR LES MOTEURS ÉQUIPÉS D'UN CARBURATEUR À CUVE (THOR80 / 200 / 250)



FERMER LE ROBINET UNIQUEMENT SI VOUS DEVEZ COUCHER LE PARAMOTEUR POUR LE TRANSPORT.

## 11 FILTRE POREX

Ce filtre (fig.16) est inclus de série sur tous les paramoteurs. Il est situé à l'intérieur du réservoir à essence et sert à filtrer le carburant en évitant que les bulles et l'humidité dans le circuit apparaissent. En même temps, il contribue à ne pas avoir d'impureté dans le carburateur.



Nous vous recommandons de le changer toutes les 100 heures.

Si l'essence n'est pas filtré, le filtre Porex deviendra sale plus rapidement et rendra l'aspiration de l'essence difficile. Vous remarquerez ce manque d'aspiration par la réactivité de la pompe à essence qui, quand vous la pressez, prendra plus de temps que d'habitude pour revenir à sa position initiale.

Les conséquences sont un mélange air-essence appauvri qui peut entraîner un grippage du moteur.

## 12 GONFLAGE SANS VENT AVEC L'AIDE DU MOTEUR

Les châssis sont préparés pour résister à la pression qu'exercent les suspentes sur l'arceau au décollage. Nous conseillons d'utiliser entre 30% et 50% maximum de puissance avant que la voile soit au-dessus du pilote. C'est avec la voile en haut et stabilisée quand nous pouvons utiliser toute la puissance nécessaire pour décoller (cette puissance dépendra toujours des conditions atmosphériques, du poids du pilote, du parapente, de la puissance du moteur etc.)

Un autre facteur très important à prendre en compte est l'inclinaison du dos du pilote pour le décollage frontal. Car si nous nous inclinons vers l'avant (comme dans le cas du décollage en parapente sans moteur) les suspentes

exerceront une plus grande pression sur l'arceau et pendant davantage de temps.

Attention spéciale quand vous terminerez de chauffer le moteur avec le parapente accroché car les suspentes n'étant pas tendues elles pourraient être aspirées par l'hélice avec les conséquences que cela entraînerait. Il est nécessaire de s'assurer qu'elles sont bien séparées du châssis pendant ce processus.

En même temps il est très important que le reste de la ligne de frein n'ait jamais plus qu'une dizaine de centimètres de longueur puisqu'au moment du gonflage avec moteur il pourrait être aspiré par l'hélice et dans le pire des cas tirer notre main vers l'arrière.

## DÉMARRAGE AU PIED (F.A.S.)

**⚠ VERIFIER QUE LA ROULETTE NE BLOQUE PAS LA POIGNÉE DE L'ACCÉLÉRATEUR.**

Nos paramoteurs avec démarreur manuel sont tous équipés d'un démarreur à pied. Ce système vous permet de pouvoir redémarrer votre moteur en vol si vous l'aviez préalablement éteint. Ce système très simple ne nécessite que l'utilisation d'un étrier que vous devrez fixer autour de votre cheville en prenant garde que la boucle d'accroche se trouve bien à l'extérieur de votre talon comme vous pouvez l'apprécier sur les photos.

- Premièrement fixer l'étrier autour de votre cheville gauche en prenant garde que la boucle d'accroche se trouve bien à l'extérieur de votre talon.
- Ensuite chercher un point d'appui (par exemple votre voiture) (**fig 18**) car essayer de démarrer sans appuis pourrait entraîner une perte d'équilibre qui pourrait avoir comme conséquence la rupture des hélices.
- Tout en s'appuyant, prendre la poignée du démarreur avec la main, monter le talon gauche et introduire la poignée dans l'anneau (**fig 19**) qui se trouve sur l'étrier derrière votre talon : il est recommandé d'introduire la poignée du bas vers le haut.
- Tout en gardant l'appui, étendre dynamiquement la jambe vers l'avant comme si vous vouliez donner un coup de pied à un ballon. **Une fois démarré, remonter la jambe et relâcher la poignée : s'assurer que la poignée revient bien à sa place d'origine.**

Durant le vol assurez-vous d'avoir une altitude appropriée et un terrain d'atterrissage en vue pour atterrir en planant, lâchez le frein gauche et procédant de la même manière, vous pourrez pratiquer le démarrage et l'arrêt en vol. Vous constaterez qu'il est plus facile de démarrer en vol, car vous n'avez pas le sentiment de perte d'équilibre.



**⚠ VÉRIFIEZ TOUJOURS QU'IL N'Y AIT PERSONNE À CÔTÉ OU DANS LE PLAN DE L'HÉLICE ET N'ORIENTEZ PAS VOTRE MOTEUR VERS DES PERSONNES, ANIMAUX, PARAPENTES, ETC.**

# 14 DÉMARRAGE DU MOTEUR AVEC LE PARAMOTEUR AU SOL

 VERIFIER QUE LA ROULETTE NE BLOQUE PAS LA POIGNÉE DE L'ACCÉLÉRATEUR.

 UTILISER LA SANGLE DE SÉCURITÉ DES PROTÈGES-HÉLICES (VOIR 8.11)

Placer le paramoteur sur un paillason par exemple afin de protéger l'hélice et la base du châssis et vérifiez toujours qu'il n'y ait personne à côté ou dans le plan de l'hélice.

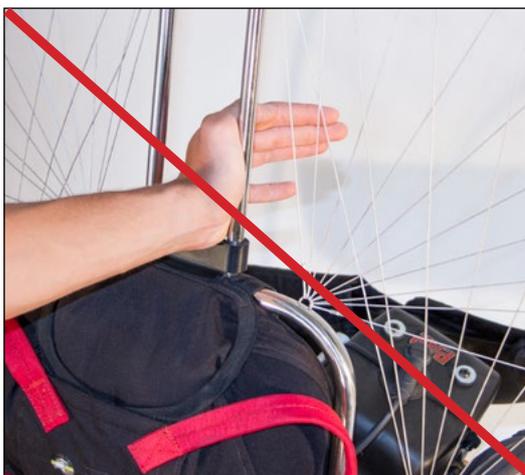
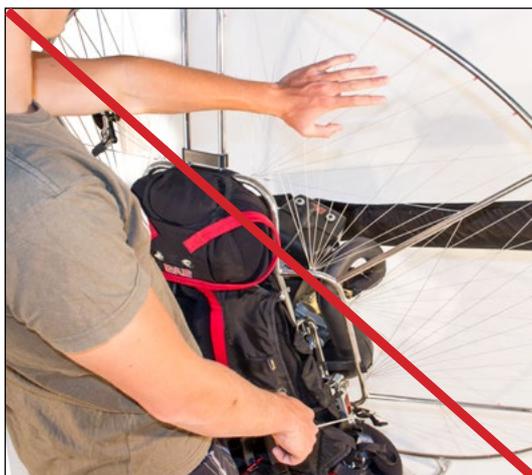
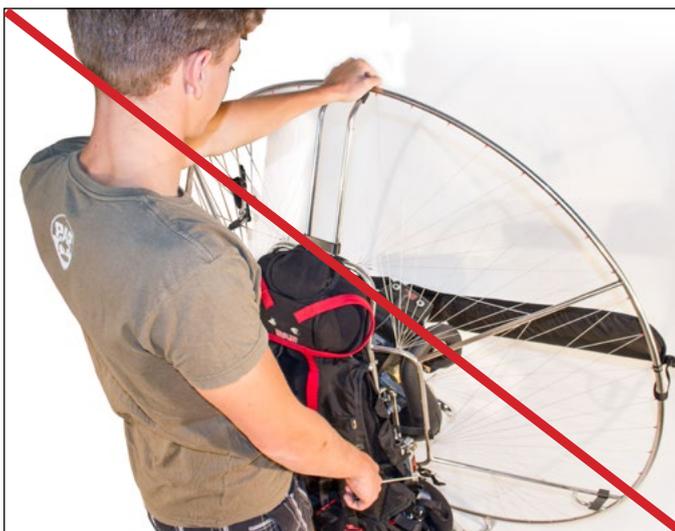
Appuyer votre pied gauche sur la partie inférieure du châssis à côté du réservoir et prenez un bon appui avec votre pied afin d'avoir le meilleur équilibre possible au moment où vous allez tirer sur la poignée du lanceur.



 VERIFIER QUE LA ROULETTE DE BLOCAGE DES GAZ SUR LA POIGNÉE EST BIEN OUVERTE ET NE BLOQUE PAS LA POIGNÉE DE L'ACCÉLÉRATEUR.



## Gestes incorrectes pour manipuler le Paramoteur.



## 15 GARANTIE

En suivant les Conseils et toutes les normes d'utilisation des manuels PAP, les paramoteurs PAP ont une garantie d'un an. Les frais d'envoi à l'usine seront à la charge du client. Les limites de la garantie seront les suivantes:

Limitation et Perte de Responsabilité de la garantie:

1.- L'utilisation d'hélices non fournis par PAP ou réparations faites par particuliers ou professionnels autres que les fabricants d'hélices PAP, supprime automatiquement tous les droits de garantie. ( Cette norme est due au fait que la vibration produite par une hélice qui ne correspond pas au modèle du moteur ou déséquilibrée par une réparation incorrecte, produit tout type de problèmes, tant dans le moteur comme dans le châssis qui ne sont du, dans aucun cas, à des défauts de fabrication. )

2.- La garantie n'inclue pas le grippage du cylindre. (Mécaniquement parlant si le moteur a passé le contrôle de qualité du fabricant et les essais d'assemblage réalisés par PAP, il ne devrait jamais gripper si ce n'est pas par manque d'huile dans le mélange ou que le mélange air-essence soit disproportionné, dû par exemple par de la saleté dans le carburateur, un joint défectueux ou la bougie mal serrée. En résumé, dû à la perte d'étanchéité dans le bloc moteur, facteurs qui peuvent toujours être évités en suivant les recommandations et surtout en faisant les révisions périodiques).



Nous vous rappelons que comme la loi l'indique le réservoir d'essence du paramoteur doit être vidangé avant son transport dans un véhicule