

# BOUGEZ VOTRE CORPS !

DANS LA DÉMARCHÉ SÉCURITAIRE ENTREPRISE PAR PARAPENTE MAG, VOICI LES POINTS QUI NOUS SEMBLÉNT LES PLUS IMPORTANTS...



La plupart des incidents de vol se terminent bien parce que nos voiles modernes sont très tolérantes et s'auto-débrouillent. N'en profitons pas pour verser dans l'excès de confiance ! A la base, la sécurité est un état d'esprit : apprendre, comprendre, anticiper, se remettre en question, restent les règles de base de la sécurité. Au-delà de cela, il y a des points fondamentaux...

## TEMPORISEZ, C'EST VITAL !

C'est la première chose qu'on apprend en stage de Pilotage. On apprend à créer un mouvement d'abattée et à l'arrêter par une temporisation (on dit aussi "tempo"), c'est à dire un freinage symétrique, bref et franc, à l'instant où la voile, repartant vers l'avant, repasse au-dessus de la tête. Sur une très forte abattée, on peut avoir à freiner très profondément (mais à condition de toujours remonter les mains rapidement !).

Une temporisation faite au bon moment peut vous sortir de bien des situations. Si vous temporisez bien, vous n'aurez que très rarement des fermetures. Si par hasard vous avez surpilote, vous pourrez facilement enrayer, par une bonne tempo, la cascade d'incidents que ce surpilote aura entraîné. A l'inverse, une absence de tempo ou une tempo au mauvais moment aggravera la situation. La temporisation doit être un réflexe : lorsque vous

voyez la voile passer devant vous après la verticale (abattée), il faut l'arrêter. Et ce, dans n'importe quelle configuration de vol !

## SERVEZ-VOUS DE LA SELLETTE !

Trop peu de pilotes se servent de la sellette. Beaucoup n'osent pas se pencher en passant la tête de l'autre côté de l'élévateur, que ce soit dans le thermique ou en stage de Pilotage. Or un manque d'action sellette vous contraint à vous servir plus des commandes et donc peut vous rapprocher du point de décrochage. Vous aurez plus tendance à vous appuyer sur les commandes, et donc à surpiloter. Alors qu'avec de bons placements sellette, vous pourrez presque toujours enrayer un départ en rotation. Donc, bougez votre corps ! Croisez les jambes pour tourner ! Penchez vous !

## L'IMPORTANCE DES 360

Il nous semble important de savoir piloter une spirale engagée pour être en sécurité. Pourquoi ? Sûrement pas pour échapper à un front d'orage ! Car dans cette configuration, on a beau être champion du monde, on n'arrivera jamais à tenir un nombre de tours suffisant pour descendre. Faire des 360° développe les repères dans l'espace, vous apprend à mieux vous placer dans la sellette et à apprivoiser la force centrifuge.

Même sans le vouloir, vous pourrez facilement retrouver en 360° après une fermeture : la voile

part en rotation et c'est la spirale engagée.

Trois types d'incidents sont possibles si vous ne savez pas sortir d'une spirale engagée :

- La voile est en neutralité spirale et vous êtes tétanisé.

- La voile n'est pas en neutralité-spirale, elle sort toute seule mais elle met plusieurs tours : si vous avez assez de hauteur la spirale s'arrête progressivement, mais si

vous êtes trop bas (ce qui est souvent le cas car on ferme plutôt quand on est près du relief), la voile n'a plus le temps de sortir...

Vous arrivez à arrêter la spirale rapidement en contrant. Par contre, vous ne connaissez pas bien la suite car vous n'avez jamais appris à piloter la sortie,

vous ratez le moment de dissipation et vous êtes surpris par une grosse ressource et une forte abattée. Impressionné vous ne temporisez pas et c'est la cascade d'inci-

idents. Pour sortir de cette cascade d'incidents, il faut absolument temporiser et avoir une action sellette pour ne pas surpiloter.

**“Bougez votre corps !  
Croisez les jambes pour tourner !  
Penchez vous !”**

Trop peu de pilotes se servent de la sellette. Beaucoup n'osent pas se pencher en passant la tête de l'autre côté de l'élévateur.



## TROP BAS

Autre règle de sécurité à respecter : ne jamais faire des exercices (ou manœuvres de voltige) trop bas. Gardez impérativement une marge de sécurité ! C'est d'autant plus important lorsque vous commencez à être à l'aise sur une manœuvre. Avec l'excès de confiance, on relâche l'attention, cela peut arriver à n'importe quel stade du vol, dans le thermique, au décollage, à l'atterrissage, en voltige... Ça peut pardonner avec de la marge, mais trop bas, cela fait vite mal. Gardez de la marge, ne jouez pas avec le feu, arrêtez les manœuvres près du sol !

## UN CRAN AU DESSOUS...

Nous ne le répétons jamais assez : prenez le temps de progresser avec une voile type école ou sortie d'école avant de changer pour une catégorie au-dessus. Dans les stages de Pilotage, nous voyons en moyenne un pilote par stage qui change de voile à la fin du stage, parce qu'il a pris conscience que sa voile est trop exigeante pour lui. Dans la réalisation des exercices, tout va trop vite et il n'a pas le temps de bien réagir, cela l'empêche de progresser, alors qu'avec une voile plus facile il se débrouillerait bien mieux. C'est peut être dur psychologiquement de redescendre d'un cran, mais on se sent tellement mieux en l'air après ! Tous les stagiaires auxquels on l'a conseillé, volent beaucoup plus sereinement et progressent mieux.

Une voile type CEN C ou D (ou DHV 2 ou 2-3) ne pardonne pas les erreurs de pilotage. Si vous ne faites pas une bonne temporisation par exemple, les incidents peuvent s'enchaîner, alors qu'avec une voile plus sage, il n'y aura probablement qu'une fermeture qui va se rouvrir aussitôt...

Donc n'hésitez pas à prendre une voile facile, même si elle a un peu moins de vitesse et un point de finesse en moins. Vous enroulerez beaucoup mieux qu'avant et ferez sûrement plus de kilomètres !

Cela est valable même pour la voltige ! Il est très dur d'apprendre des manœuvres avec une voile puissante, mieux vaut s'entraîner et développer les

**“Une temporisation faite au bon moment peut vous sortir de bien des situations. Si vous temporisez bien, vous n'aurez que très rarement des fermetures.”**

automatismes d'abord avec des voiles faciles.

## PARACHUTE DE SECOURS

La plupart d'entre nous n'auront jamais à l'utiliser durant toute leur vie de parapentistes. Tant mieux. Pourtant, si cela doit arriver, il vaut mieux savoir s'en servir et il vaut mieux qu'il marche ! Voici donc quelques conseils...

- Trop de pilotes ne savent pas qu'il faut lâcher la poignée ou affaler la voile et surtout ne comprennent pas pourquoi. Visualisez ces actions : fermez les yeux, imaginez les, et répétez vous souvent le petit film des gestes à exécuter ! Elles doivent être un automatisme le jour où vous en aurez besoin.

- Que le montage de votre para-

s'extraient pas de leur conteneur, parce qu'ils ont été mal montés ou sont dans une sellette inadaptée. Or IL FAUT que ça marche ! Suspendez vous à votre balcon ou sous un arbre, mais faites le test !

- Pour que le test soit valable, la sellette et le conteneur doivent être en tension. En effet, debout avec votre sellette sur le dos, le parachute sortira toujours, alors que sous tension, s'il y a un mauvais montage ou une inadaptation secours-sellette, il ne sortira peut être pas ! Si un jour vous avez besoin de faire secours, ce sera peut être dans une situation où vous serez centrifugé. Vous aurez alors 2 ou 3 fois votre poids dans la sellette. Bref, si le parachute ne sort pas lors d'une simulation sur portique ou sur tyrolienne, ou si vous devez forcer pour qu'il sorte, essayez de le placer différemment puis recommencez le test. N'hésitez pas à regarder, toucher, démonter puis remonter votre parachute. C'est vous qui en aurez besoin, pas le vendeur, ni le fabricant. Prenez le temps de comprendre comment ça marche.

## CONCLUSION

Le seul facteur qui pourra faire baisser les accidents... c'est vous ! Ne restez pas sur vos acquis, remettez vous en question, observez vous voler, soyez franc et critique avec vous-même ! Soyez actif, ne vous reposez pas sur votre matériel. ■

## VOLTIGE

Pour ceux qui veulent aborder la voltige, il vaut mieux prendre le temps de comprendre les manœuvres (et leurs risques) une par une, plutôt que de vouloir toutes les passer en revue et n'être autonome sur aucune d'entre elles. Si vous ne réalisez une manœuvre qu'une fois ou deux, même si tout se passe bien, vous aurez une fausse sensation d'autonomie car vous n'aurez pas pu voir toutes les configurations, les risques d'incident et de cascade. Pensez à combien de décollages vous avez fait en école avant d'être autonome ! Pour les exercices de voltige, c'est exactement pareil, il faut les répéter un grand nombre de fois pour être vraiment autonome et donc en sécurité...

## STAGES DE PILOTAGE

On parle beaucoup des stages de Pilotage. Que faut-il en attendre ? Déjà, dormez tranquille avant le stage : les exercices sont progressifs et en fonction du niveau de chacun. Vous n'êtes pas là pour vous mettre en vrac et vous faire peur, au contraire. Vous êtes là pour comprendre ce qui se passe sous votre voile et apprendre à réagir comme il faut. Ce n'est pas en 2 ou 3 jours de stage que vous allez révolutionner votre pilotage. L'objectif n'est pas que les exercices soient réalisés parfaitement, mais que vous deveniez suffisamment autonome pour les retravailler chez vous, hors stage, et acquérir des automatismes. Et ça, c'est possible à tous les niveaux. Pour beaucoup de pilotes, l'objectif est de se sentir à l'aise et en sécurité sous la voile. Le but est alors de travailler le tangage, la tempo, les fermetures et les 360°. Déjà un sacré bagage pour être en sécurité !

La temporisation doit être un réflexe : lorsque vous voyez la voile passer devant vous après la verticale (abattée) il faut l'arrêter. Et ce quelle que soit la configuration de vol.



chute de secours dans votre sellette ait été fait par un pro ou non, faites systématiquement un essai d'extraction sur portique. Nous voyons encore souvent des parachutes de secours qui ne



**Maxence & Christophe WALLER**

k2parapente@club-internet.fr www.k2parapente.com

Tel: +33 (0)6 20 18 34 41 Tel: +33 (0)4 50 64 08 78

Chef-lieu 74210 Montmin - FRANCE

Ecole de pilotage parapente