

# LE PARACHUTE DE SECOURS : RAPPEL, PROBLEMES, CONSEILS

**ACHETÉ, MONTÉ, PUIS... OUBLIÉ. LE PARACHUTE DE SECOURS MÉRITE PLUS DE CONSIDÉRATION ! SI NOUS TENONS À EN PARLER, C'EST QUE NOUS VÉRIFIONS SYSTÉMATIQUEMENT LES SECOURS DE NOS STAGIAIRES... ET QU'ENVIRON 30 % D'ENTRE EUX NE MARCHENT PAS ! ALARMANT...**

*Christophe Waller et Maxence Jorcin n'évoquent, dans cet article, que le parachute de secours de type hémisphérique (non dirigeable). Ils insistent sur le fait que, quelle que soit notre pratique, si nous respectons la progression nous ne devrions jamais avoir à faire secours. Il faut pourtant s'y préparer... au cas où. Alors comment s'en servir, comment vérifier son bon fonctionnement ?*

## QUAND TIRER LE SECOURS ?

Question délicate. Nous avons tous un niveau de stress différent : donc en grosse difficulté, le jugement de la situation variera d'un pilote à l'autre.

Voilà ce que nous vous conseillons : le secours peut être tiré lorsque vous pensez avoir perdu totalement le contrôle de votre voile (par exemple si vous avez plusieurs tours de twist ou si vous avez complètement perdu le fil des événements, et bien sûr en cas de collision).

La hauteur/sol à laquelle vous allez tirer va être déterminante : ni trop haut ni trop bas :

- *Au-dessus de 400 m/sol* : s'il y a du vent, votre dérive sera importante et vous ne savez pas où elle va vous faire atterrir. Vous pouvez dériver sous le vent et là, vous risquez de vous poser vraiment fort... Il est donc préférable, avant d'avoir la gâchette trop facile, d'essayer de faire quelque chose pour rattraper la situation. Le seul cas où l'on n'a ni le choix, ni le temps de réfléchir, c'est le désuspenteage, mais c'est heureusement exceptionnel (dans l'histoire du parapente, cela n'est arrivé que très rarement, et toujours avec des suspentes fines ou très vieilles et non contrôlées).

- *Entre 100 et 400 m/sol* : le parachute a largement le temps de s'ouvrir et s'il y a du vent, la dérive sera limitée.

- *Moins de 100 m/sol* : le secours peut encore avoir le temps de s'ouvrir si vous avez de la vitesse (par exemple si vous êtes en rotation). Par contre, sans vitesse (par exemple si vous êtes dans une phase de décrochage, ou parachutale...), cela risque d'être trop tard.

Ces chiffres ne sont qu'indicatifs. C'est à vous de juger la situation, suivant la configuration de la voile, du relief vers lequel vous descendez, et la force du vent.

## PROBLÈMES POSSIBLES...

Nous avons observé en stage que 30 % des pilotes ont leur parachute de secours qui ne sort pas du conteneur ! En cas de besoin, ils n'auraient pas pu s'en servir...

Il faut savoir que le parachute de secours est testé, la sellette est testée... mais la compatibilité sellette-secours ne l'est pas. On peut donc se retrouver avec un parachute qui ne convient pas au conteneur de la sellette (ou avec un conteneur qui ne s'ouvre pas correctement, car mal étudié).

Pour savoir si l'extraction de votre parachute de secours fonctionne, il faut faire un essai sur portique. Une manipulation à réaliser chaque fois que vous repliez le secours ou que vous changez de matériel. Afin de mieux identifier un éventuel problème, une personne tire le secours et l'autre observe l'extraction. Bien sûr, vous pouvez faire appel à un professionnel, mais c'est votre vie qui est en jeu, alors... prenez en charge votre matériel !

*Voici quelques problèmes, revenant régulièrement...*

## Problèmes d'extraction :

- **La sangle de la poignée du secours est trop courte.** Lorsque je tire la poignée, je tire d'abord sur la sangle avant de tirer sur l'aiguille : le parachute reste donc bloqué dans le conteneur.

**emplacement.**

**Solution :** Mettre la tête de l'aiguille vers le bas.

- **Avec certains conteneurs dorsaux, les volets ont du mal à s'ouvrir** et je dois forcer à deux mains, pour extraire le secours. Possible sur portique, mais en l'air, pendant un incident de vol,



## La pointe de l'aiguille vers le bas

**Solution :** changer de poignée et en prendre une autre, adaptée à la sellette.

avec le stress, j'aurai sûrement du mal à le prendre à deux mains...

**Solution :** au lieu de mettre l'ancrage de la poignée à droite ou à gauche (suivant votre préfé-





rence), pivotez le vers le haut (voir photo). De cette manière, au moment de l'extraction, le pod contenant le parachute effectuera une rotation qui ouvrira plus facilement les volets. Attention par contre à ce que la sangle de la poignée du parachute ne soit pas trop courte !

• **Les velcros de ma poignée sont trop forts.** J'ai du mal à la dévelcroter. Je perds donc du temps pour l'extraction.

**Solution :** je peux brûler à l'aide d'un briquet, un petit morceau de la surface velcro de la poignée afin de rendre le velcro moins puissant. Je peux aussi, avant chaque vol, dévelcroter ma poignée puis la remettre en place. Si j'en ai besoin, elle sera déjà moins collée...

• **Certains points d'ancrage de la poignée des pod n'ont pas de renfort.** C'est-à-dire que juste une sangle de 10 cm relie la poignée au pod lui-même. Il n'y a pas de croisement de sangle. En cas d'usure du pod, le tissu autour de cette sangle peut se déchirer. Au moment où je tire sur ma poignée pour extraire mon parachute, il peut rester coincé dans le conteneur.

**Solution :** changer de pod.

**Problèmes de sellette :**  
• **Sellette avec la poignée sur l'épaule :**  
Si vous êtes centrifugé, votre bras et votre parachute de secours pèsent deux à trois fois leur poids : aller chercher la poignée à l'épaule et tirer vers le haut pour extraire le secours

**Solution :** changer de pod.

**COMMENT S'EN SERVIR ?**

1. Je saisis ma poignée et je tire pour extraire le parachute de son conteneur.

2. Je ramène mon bras vers mon corps avec la poignée du secours en main, afin d'avoir de la force pour le jeter.

3. Je "lance" le parachute. Si cette action est trop physique c'est que la force centrifuge est importante : il suffit alors de le "lâcher".

4. Je sens que le parachute s'ouvre et me prend en charge. Je saisis alors les arrières de mon parapente et les tire le plus rapidement possible, jusqu'à neutraliser le parapente en le ramenant vers moi en boule. Si je ne le fais pas, les deux voiles vont se mettre en opposition (ce qu'on appelle "l'effet miroir"), avec un taux de chute très important.

5. Une fois la voile neutralisée, je verrouille ma position et j'attends l'atterrissage. Je reste attentif à ce que la voile ne m'échappe pas des mains. C'est souvent un peu physique à tenir, mais c'est nécessaire pour poser sans balancements.

6. Je me prépare à l'atterrissage en me mettant debout dans la sellette, en bougeant les jambes afin d'être mobile et en me préparant à amortir la chute en faisant un roulé-boulé.

7. S'il y a du vent je neutralise mon secours en tirant sur le pull-down-apex (la suspente centrale du secours). Ce n'est pas du tout évident car souvent on est sur le dos, entraîné par le parachute de secours resté gonflé. S'il y a des gens autour, ils peuvent venir vous aider. A l'inverse, si vous êtes témoin d'une telle situation, foncez aider le pilote en difficulté !

*Pour être le plus efficace possible si un jour il vous faut faire secours, récitez vous et visualisez régulièrement ces différentes actions. En tous cas n'oubliez jamais l'essentiel : je lance le secours, puis je ramène ma voile en boule dès que mon parachute m'a pris en charge.*



**Le lancer: un geste franc et dynamique !**

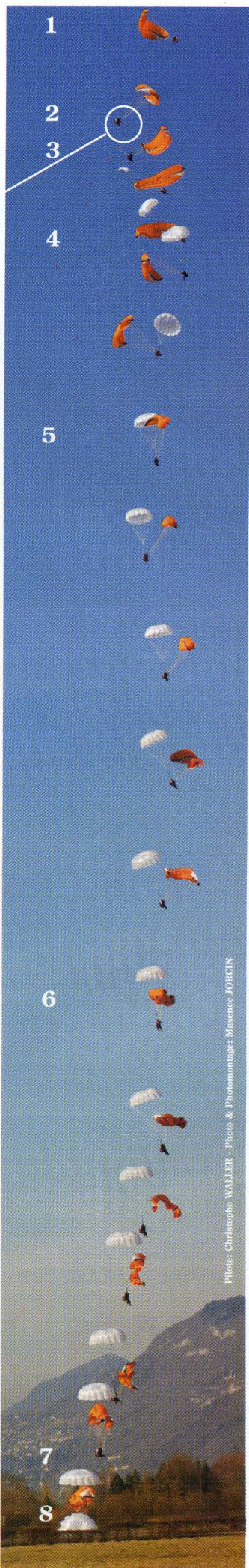
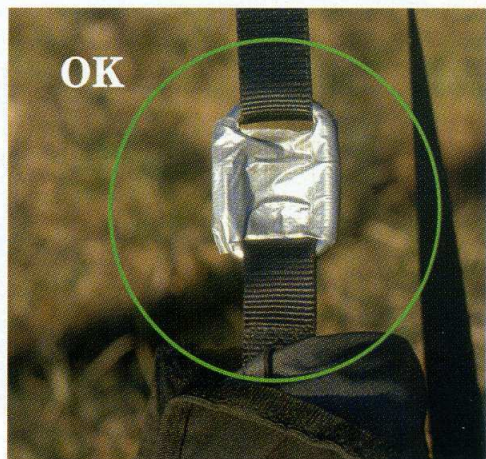
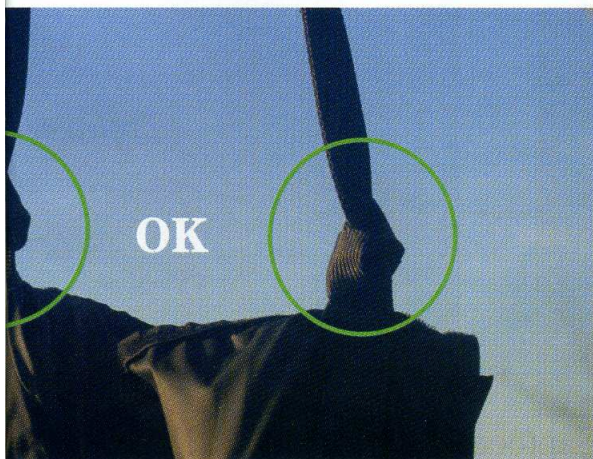


Photo: Christophe WALLER - Photo & Photomontage: Maxence JORCIN

**“Plus le pliage sera récent, plus le parachute s'ouvrira vite.”**



(Suite page 50)





## Vérification des longueurs des cônes de suspentage : le bord d'attaque du parachute doit être en-dessous de celui du parapente.

peut alors devenir très physique. Vous mettrez plus de temps à l'extraire (si vous y arrivez), or le temps dans ce genre d'incident est précieux... De plus, au moment de l'extraction, le pod et sa poignée peuvent s'enrouler autour de l'élève et le parachute sera coincé...

**Solution :** mettez votre parachute en ventral ou changez de sellette.

• **Sellette avec un conteneur sous-cutal sans poche néoprène.** Le parachute se balade, les suspentes peuvent s'emmêler et le parachute peut ne pas s'ouvrir. De plus, dans le cas où

la planchette de la sellette casserait, elle pourrait bloquer le parachute.

**Solution :** mettez votre parachute en ventral ou changez de sellette.

• **Sellette avec un conteneur sous-cutal devant l'entrée d'air de l'air bag.** Il n'y a pas de problème au niveau de l'extraction, mais le parachute bouche l'entrée d'air, rendant l'air bag quasi inefficace.

**Solution :** vérifiez que votre air bag fonctionne bien et que votre parachute ne bouche pas l'entrée d'air (car ce n'est pas le cas de toutes les sellettes avec

cette configuration). Si c'est le cas, soit vous changez de sellette, soit vous faites attention à ne pas poser sur les fesses!

### **Problèmes avec le secours :**

• **Vérifiez que le cône de suspentage du secours est plus court que celui de la voile.** En effet, si le parachute se retrouve au-dessus de la voile, il va être dans ses turbulences et peut être ne pas se gonfler. Le bord d'attaque du parachute doit être en dessous de celui de la voile.

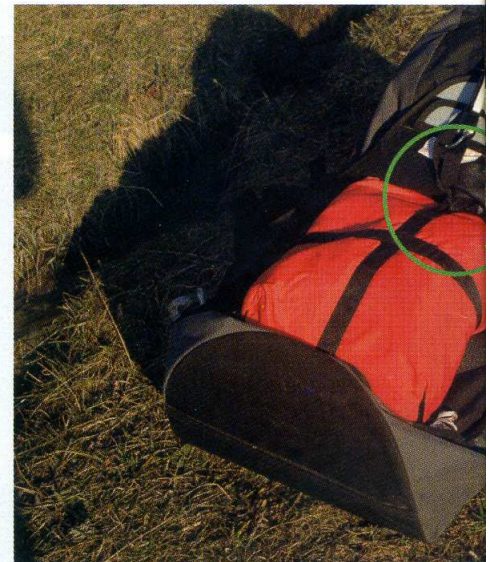
**Solution :** comparez sur les fiches techniques de votre parachute et de votre parapente les longueurs des cônes de sus-

pentage. Vous pouvez aussi les étaler en les superposant (comme sur la photo). Vous verrez vite s'il y a problème ou non. Si le parachute est au-dessus de la voile, il faut que vous remplacez les sangles de liaison sellette-parachute par des plus courtes.

### **Retard du temps d'ouverture :**

Plusieurs facteurs sont déterminants :

• **Votre temps de réaction à trouver la poignée.** Si vous vous entraînez régulièrement, en l'air, à aller toucher votre poi-



Essayer plusieurs positions afin de choisir la mieux adaptée pour ouvrir les volets





gnée (ce qu'on appelle "faire poignée témoin"), vous la trouverez plus facilement le jour où vous en aurez besoin. Donc à chaque vol, une poignée témoin!

• **La fraîcheur du pliage de votre parachute de secours.** Il faut au minimum le replier tous les ans. Si possible au printemps, car pendant les vols d'hiver, le parachute peut prendre un peu l'humidité. Et aérez le avant de le replier. Plus le pliage sera récent, plus le parachute s'ouvrira vite. Par contre, si cela fait longtemps qu'il est dans votre sellette et que vous ne l'avez jamais ouvert, il se peut qu'il y ait des traces de moisissure. Si vous avez des doutes, si

votre parachute est visuellement en mauvais état, faites le contrôler.

• **Le pliage de votre secours.** Quand vous achetez votre secours, un manuel de pliage est fourni avec. Suivez ses instructions ou faites le replier par un professionnel.

#### OBSERVATIONS DIVERSES

• **Choix de la taille du secours...**  
*En bas de fourchette* (grand parachute) : mon taux de chute sera plus faible, j'ai plus de chance de poser en douceur.  
*Au milieu ou en haut de fourchette* (petit parachute) : mon taux de chute sera plus important, par contre le secours sera plus stable dans la turbulence.

• **Les connections entre la sellette, les sangles et le parachute :** d'une manière générale, les sangles qui relient le parachute à la sellette sont fixées à la sellette par des nœuds en têtes d'alouette. Souvent ces sangles sont détendues : en cas de choc, le frottement sera important. Donc vérifiez ces sangles et n'hésitez pas à bien

serrer les nœuds. Le même problème se pose au niveau de la sangle qui relie les suspentes du parachute entre elles. Bien sûr, elle ne cassera à la première utilisation. Mais si vous avez l'habitude de tirer le secours (en stage de pilotage... sur des tyroliennes...), peut-être faut-il envisager une autre forme de connections. Nous vous conseillons des maillons rapides, sachant néanmoins qu'ils sont plus lourds et qu'il faut vérifier leur vissage correct (vous pouvez mettre du scotch pour verrouiller le pas de vis).

Nous ne pouvons pas citer tous les problèmes et nous ne les connaissons sûrement pas tous. Il y a une foule de matériels différents et nous les découvrons au fur et à mesure, nous aussi. La FFVL a un site sécurité : [www.ffvl.fr](http://www.ffvl.fr) Un grand nombre de défauts dûs au matériel y sont répertoriés et mis à jour.

N'oubliez pas de vérifier votre secours sur un portique. Là est la clef pour savoir s'il fonctionne ou non. Et repliez le régulièrement. ■

#### PETITE REMARQUE CONCERNANT LES PILOTES DE VOLTIGE...

Un grand nombre d'entre eux font régulièrement secours. Il ne faudrait pas banaliser l'action de faire secours. Car il ne faut pas croire que le secours peut nous sortir de n'importe quelle situation. Parfois cela peut être pire. On peut très bien pratiquer le haut niveau sans avoir à se servir du secours. Christophe Waller, qui effectue toutes les manoeuvres de voltige depuis des années, n'a tiré le secours qu'une seule fois. C'était au cours d'un largage en parapente en tonneau barriqué. La voile est sortie en twistant du sac, les commandes se sont donc bloquées. La seule issue était le secours. Mais on peut arriver à faire des hélicoptères, des tumblings, etc, sans jamais se servir du secours.



### Maxence & Christophe WALLER

[k2parapente@club-internet.fr](mailto:k2parapente@club-internet.fr) [www.k2parapente.com](http://www.k2parapente.com)

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

Chef-lieu 74210 Montmin - FRANCE

École de pilotage parapente