



Dissymétrie

Feuille de liaison sécurité du club

N° 30

Le code difficulté/risque

Il y a quelques années, la FFVL a travaillé à quantifier le risque pris par un pilote en fonction, de son ressenti, du comportement de sa voile et du visuel par observation de la nébulosité en place. Ce n'est pas une échelle absolue, mais ça a le mérite d'exister comme guide. Comme une cotation de pistes à ski.

Bien entendu, lorsque l'on parle de « volable » ou « encore volable » on a bien à l'esprit que c'est une référence au type d'aéronef et sa compétence théorique dans la masse d'air. En parapente le non volable est vite atteint.

Ce n'est pas une référence « flottante » au gré de l'aptitude mental du pilote à gérer sa peur. Ça, c'est une autre dimension « mentale » à ne pas confondre. Ici c'est une cotation de difficultés à gérer.

Ce « code » s'interprète comme suit :



- 1** Tout va bien, ce qui veut dire que ça bouge peu, donc un vol vraiment contemplatif de descente, de restitution ou de thermiques larges non cisailant. Tout mon équipement est clean et bien adapté et ne me pose aucun souci de réglage. L'ambiance idéale du vol libre, je fatigue peu. Autonome déco et posé ça va aller.
- 2** Ça bouge et je subis des fermetures « fusibles » des plumes, donc c'est forcément instable irrégulier, la vigilance est donc de rigueur et il n'y a pas encore de nuages. Je surveille si ça se calme en sortant du relief. Classique, donc attentions aux posés.
- 3** Les nuages sont en formation ou sont déjà formés, *pas de cumulonimbus* en vue mais **une** fermeture va demander une action spécifique de pilotage pour rétablir le cap. Nous sommes donc déjà dans « le dur » potentiel et ça demandera un pilotage « confirmé » fréquent... et fatiguant. Les atterrissages seront exposés.
- 4** Trop fort pour moi !.. Entendre plutôt « pour tout le monde » car les fermetures répétitives avec actions du pilote supposent que la masse d'air dépasse la compétence de l'aéronef à tenir ouvert. Effectivement je vais poser.. si je peux encore !

A partir de là, chacun voit ce qu'il est capable de gérer en sécurité le niveau 2 demande déjà à mon avis, une expérience de pilote breveté et le 3, de breveté confirmé..

L'ASC