

**Dissymétrie***Feuille de liaison sécurité du club***N° 20***04 juin 2021***« Lettre à un débutant »**

Bonjour,

Lors d'accueil de débutants dans les clubs, nous sommes souvent amenés à répondre à pas mal de questions sur la formation et le cursus d'approche rationnelle nécessaire pour aborder notre activité.

Nous le répétons au point que parfois nous en oublions des éléments essentiels.

Ce mois-ci, *PARAPENTE Mag N° 196 Juin/juillet 2021* nous livre, sous la plume de Kti Devos et Pierre Pagani, un document bien fait que nous pouvons conseiller à la lecture. Tout y est bien expliqué, n'hésitons pas à faire travailler un magazine que son éditeur a récemment lâché par dépôt de bilan...

L'article s'intitule : **Lettre à un débutant**

Document intéressant, je le duplique sur ce N°20 de Dissymétrie pour archive référent en la matière. Il nous suffira à l'avenir de le conseiller aux adhérents à l'inscription, en le joignant la bibliographie classique habituelle.

Notez que cet article ne se destine pas qu'aux débutants et qu'une révision, peut être bien utile à tous les pilotes.

Cordialement

L'ASC

LETTRE À UN DÉBUTANT

DANIEL, GUILLAUME, JEAN-CHRISTOPHE, SYLVAIN : QUATRE GARS QUI CROQUENT LA VIE. NOUS LES AVONS CROISÉ EN STAGE D'INITIATION SUR LE SITE DE PLAINE-JOUX (74). NOUS LEUR DÉDIONS CETTE "LETTRE À UN DÉBUTANT".



Photo Karine Dupureur

Au début j'avais le vertige. En l'air je n'osais pas regarder sous moi et dès que ça bougeait je tremblais. Puis j'ai appris à me maîtriser, même s'il m'arrive encore de regarder mes mousquetons ou mes suspentes et de me dire : 'c'est solide, tout ça ?', je sais que c'est idiot. La peur est nécessaire. Sans la peur, l'homme

n'aurait pas survécu à la terrible sélection naturelle au cours de l'évolution. Car c'est cette peur qui augmente notre capacité à faire face au danger. Ce n'est que face à la peur qu'on peut faire preuve de courage en agissant... malgré la peur. Par contre, chassons les angoisses injustifiées ! Face à l'anxiété en vol, il faut occuper le cerveau en

se concentrant sur un objectif : par exemple faire les oreilles ou monter au plafond. C'est comme ça que j'ai soigné ma propre peur du vide. Du coup, quand je vole, j'ai confiance en mes capacités techniques : je sais maîtriser ma voile dans toutes les situations... ce qui ne m'empêche pas d'éprouver de la peur en affrontant de grosses condi-

tions thermiques ou dès que je prends trop de gaz. Que ce soit aux conditions thermiques, à la hauteur, ou à la force G, il faut s'habituer petit à petit. Pour traiter la peur, il faut s'y confronter progressivement et régulièrement. S'auto-injecter des doses progressives de peur contrôlable, sans fuir la situation, et en sortir vainqueur et grandi."

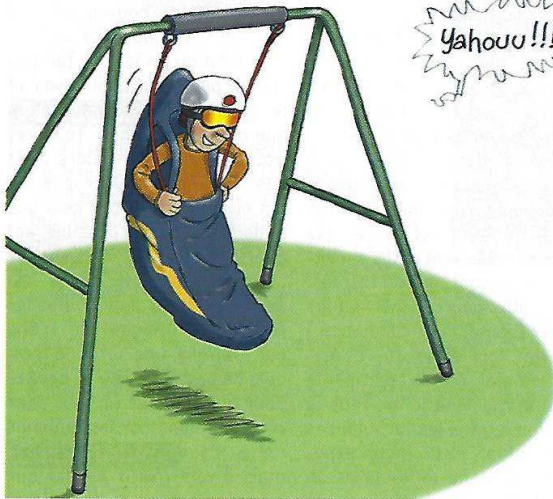
Ce texte très lucide est signé David Eyraud, moniteur de parapente et ex-champion de voltige. Reprenons les choses dans l'ordre. Priorité des priorités : ne pas se faire mal ! Le risque zéro n'existe pas mais on peut essayer de le limiter au maximum. Pour cela, il va nous falloir comprendre trois

choses : notre parapente, l'air, et nous même. Alors... Entraînement pour comprendre la machine parapente, Formation pour comprendre l'air dans lequel nous volons et Marge pour cadrer le bonhomme. C'est la bonne équation à retenir : Entraînement + Formation + Marge = Sécurité !

Formation pour comprendre l'air



Entraînement pour comprendre l'aile



Jongleurs, skieurs, motards, danseurs, footballeurs et autres équilibristes en tous genres ne cessent jamais de s'entraîner. Tous les domaines de la glisse et de l'adresse réclament de l'entraînement. Pourquoi en serait-il autrement pour le parapente ? S'entraîner est le seul moyen de progresser.

Au sol, joue, joue, joue. Passe des heures, des dizaines d'heures à gonfler, jouer, en essayant de toujours améliorer l'anticipation, la douceur et la précision de tes gestes. En vol, fixe-toi des objectifs. A chaque vol un objectif : par exemple faire les oreilles, du tangage, des tempos, du roulis, gérer une spirale, travailler une technique de descente, etc. Et bien sûr, terminer chaque vol par un exercice de précision d'atterrissage ! Une fois que tu auras compris à peu près tous les aspects du pilotage, il faudra continuer à t'entraîner car aucun geste sportif n'est jamais définitivement parfait, aucun sport ne dispense de s'entraîner à s'améliorer sans relâche.

Pour s'entraîner efficacement, il faut acquérir de la confiance. Alors voici quatre thèmes de réflexion qui peuvent t'y aider :

•1. La sécurité de nos ailes est rigoureusement contrôlée par les procédures d'homologation. Et mieux : les constructeurs, tous très soucieux de sécurité, poussent leurs voiles encore bien plus loin que les procédures d'homologation !

•2. Tu es suspendu quelques mètres sous l'aile, un peu comme sur une balançoire : ce caractère pendulaire, spécificité du parapente, fait que le poids du pilote tend toujours à revenir sous la voile.

•3. La lenteur du parapente permet de se poser au ralenti dans un mouchoir de poche.

•4. En vol sous un parapente, c'est un peu comme si on était... sous un parachute.

Cependant l'aile invulnérable n'existe pas : la meilleure aile du monde n'évitera pas un arbre toute seule !

Un marin ne deviendra jamais bon s'il ne fait pas l'effort de comprendre la mer, le vent et la météo. Idem pour le parapente. Alors ouvre les bouquins, lis et relis les articles techniques, intéresse-toi, consulte les bulletins météo, observe chaque fois que tu le peux tout ce qui est observable : le ciel, les nuages, les oiseaux, les variations du vent dans les arbres. Même quand ça ne vole pas, prends l'habitude d'observer pour comprendre. La météo est une science un peu complexe mais passionnante, que tu peux aborder rapidement dans un bon livre ou une bonne école pour

tu voles comme un immense fleuve balayant toute une région, tout un pays, tout un continent, en faisant de larges cercles dans le sens des aiguilles d'une montre (anticyclone) ou en sens inverse (dépression), franchissant les chaînes de montagnes, les collines, les maisons, en passant par dessus et sur les côtés, puis poursuivant derrière ces obstacles en faisant de gros remous invisibles, les fameux "rouleaux". Imagine les thermiques, ces colonnes d'air ascendant nées de l'échauffement du sol par le soleil, qui se frayent un passage vertical dans le grand élan horizontal du

"Aucun sport ne dispense de s'entraîner pour s'améliorer."

vent. Essaie de visualiser l'évolution de tous ces déplacements d'air au cours d'une journée: le matin un lac

peut y observer, la signification de chaque type de nuage, les notions de brise et vent météo, de gradient, de rafales, de dépression et anticyclone, de foehn, etc...

L'air n'étant malheureusement pas visible, observe l'eau car l'air et l'eau ont des comportements assez similaires. Lorsque le courant d'une rivière passe autour d'un rocher émergeant, il se crée des remous derrière ce rocher ; lorsque l'eau s'engouffre dans un goulet, elle s'accélère. Eh bien c'est pareil pour l'air. Il faut imaginer la masse d'air dans laquelle

immobile, puis, à mesure que le soleil chauffe, l'air qui se met en mouvement, s'accélère peu à peu, remonte les vallées et les pentes, devenant de plus en plus turbulent à mesure que les colonnes thermiques viennent brasser son élan. Tu devines bien qu'une brise légère n'engendrera, derrière les obstacles, que de molles vaguelettes sans danger. Un vent fort, en revanche, se comportera comme l'eau d'un torrent, venant heurter violemment les reliefs, rebondissant et tournoyant tout autour en dangereux remous. Pour mieux visualiser tous ces

mouvements, regarde longuement les cartes en relief, imagine les variations des écoulements d'air dans les méandres des reliefs, selon que le vent vient du nord, du sud, de l'est, de l'ouest...

Existe-t-il des sites de vol où l'air est toujours calme ? Des lieux, non, mais des moments, oui. On l'a dit, l'air est généralement calme le matin, remuant en milieu de journée du fait de l'ensoleillement, puis se calme à nouveau le soir. Sur une échelle saisonnière, l'air est bien plus calme en automne et en hiver qu'au printemps et en été. Ce ne sont bien sûr que

"Imagine l'air comme un immense fleuve qui balaye toute une région, un pays, un continent."

des généralités car certains matins et certains soirs il y a du vent, certains jours d'été sont très calmes et certains jours d'automne peuvent être tempétueux. Concernant les endroits, on peut dire que l'air est généralement moins turbulent, en plaine où il n'y a pas ou peu de reliefs pour perturber la course du vent, qu'en montagne où le vent et la brise ne cessent de se heurter aux reliefs.

Marge pour se méfier de soi !



Ta marge de sécurité, c'est celle que tu décideras de t'accorder, par rapport au matériel, par rapport à l'aérologie et par rapport à toi-même.

• **Marge par rapport au matériel,** le principal danger est l'inadéquation entre le niveau du matériel et celui du pilote. Au début il te faut une voile tolérante (catégorie d'homologation "A", allongement à plat de 5 au maximum), un casque, une protection dorsale, un parachute de secours, une radio. Mais ce ne sont que des sécu-

rités "passives" ; la sécurité "active", c'est être en bonne forme physique, agile, savoir piloter avec précision, savoir rester calme, comprendre l'air, avoir du bon sens et des automatismes, ne pas voler dans n'importe quelles conditions. N'hésite-pas à voler souvent sans vario ni gps, car ces instruments captent l'attention et masquent les sensations dans une phase où tu dois absolument les développer. L'auteur de ces lignes vole depuis plus de 30 ans sans instruments et ne s'en porte pas plus mal !

• **Marge par rapport à l'aérologie,** au début, tu auras intérêt à multiplier les vols en air calme parce que tu ne sais pas encore gérer les turbulences. Alors, avant d'aller te confronter aux aérologies thermiques, prends le temps de découvrir tranquillement les fondamentaux de l'air. Principe général (on le répète encore !) : la masse d'air est plus calme en automne et l'hiver qu'au printemps et en été, et le matin et le soir que l'après-midi. Donc, la première année, vole avant midi (en tous cas au printemps et en été) et le soir, quand le vent et les ascendances se sont un peu calmés. Voler aux heures thermiques ne sera jamais une obligation ! Le vent fort est notre principal ennemi car le parapente est une machine lente. Plus le vent forcé, plus les turbulences augmentent, et de façon exponentielle. Méfie-toi toujours du vent fort ou rafaleux. Et reste toujours très concentré quand tu voles près du relief et quand il y a trop de monde !

• **Marge par rapport à toi-même...** Le danger, c'est aussi toi-même, si tu ne sais pas céder aux dangereuses sirènes de l'euphorie, du "m'as-tu-vu" ou de la course à la performance. Le côté mental de notre activité est primordial. Parmi les qualités que nous avons intérêt à développer figurent le bon sens, le calme et la lucidité. Dans des situations difficiles, ce sont des qualités essentielles si l'on ne veut pas subir les effets de l'appréhension et de la précipitation. Apprenons aussi à maîtriser notre respiration. L'importance de la dimension mentale dans notre pratique s'évalue aussi entre les vols. On peut alors réfléchir à notre pratique et prendre quelques bonnes décisions : celle de consacrer du temps à la formation par exemple, en lisant les livres, les articles techniques dans les magazines, en s'inscrivant à des stages spécifiques

(vol montagne, SIV, précision d'atterrissage, vol thermique...) et en décidant de s'entraîner méthodiquement.

Et en attendant ?

En attendant de mieux comprendre ton aile, l'air et toi-même, tu devras te fier à ceux qui savent. Mais donne-toi pour objectif de devenir de plus en plus autonome, pour être capable, bientôt, de juger par toi-même... et de pouvoir un jour conseiller les nouveaux venus. Il se peut qu'un jour tu tombes sur un pilote qui croit savoir et te conseille de décoller alors que ça n'est pas bon. Tu te retrouveras peut-être alors dans des conditions au-dessus de ton niveau. C'est pour cela que tu dois, le plus vite possible, acquérir les armes nécessaires pour être capable de te défendre tout seul dans toutes les conditions. Imagine du foehn par exemple, une sorte de tempête de l'air. Il y a peu de chance pour que tu voles un jour dans ces conditions car les bulletins météo l'annoncent clairement, mais il vaut mieux penser que ça peut t'arriver et donc devenir capable d'y naviguer comme un marin surpris par la tempête. Donc savoir piloter dans les turbulences, gérer des fermetures, descendre dans une masse d'air généreuse, savoir rester calme, respirer, savoir garder des gestes doux et justes et prendre des décisions logiques. Rien de très compliqué, il te faut juste prendre le temps d'apprendre, de travailler, de t'entraîner. Et si ton rêve est de réaliser des exploits, des records, de devenir un champion, de gagner des compétitions, il faudra accepter de t'engager dans une voie plus étroite où le risque est plus important, il te faudra donc travailler encore plus !

CONCLUSION

S'il te faut retenir deux ou trois priorités : joue le plus possible au sol avec ta voile pour te créer des automatismes, adoucir tes gestes, faire de ton aile le prolongement de ton corps ; méfie-toi du vent fort ; et quoi qu'il arrive, essaye de rester toujours calme et logique. ■

Sellette

La position la plus sûre dans la sellette est une position assise. Il ne faut pas "flotter" dans sa sellette (la largeur de planchette doit être ajustée à la largeur du bassin). Tu dois savoir régler correctement les sangles, notamment la ventrale : trop relâchée, en cas de fermeture l'aile aura un comportement beaucoup moins tolérant. De nombreux pilotes volent en position allongée dans des sellettes "cocon", mais dans un premier temps tu dois te l'interdire, le temps d'en comprendre l'utilité et le risque qu'il représente lorsqu'on n'en a pas encore le niveau.

Fermetures

On t'a parlé des fermetures et peut-être que ça te fait un peu flipper. Il faut que tu saches que les "grosses" fermetures (les seules qui comptent) sont très rares : on peut voler des années sans en faire une seule. Le jour où cela arrive, une voile peu allongée sera évidemment bien plus tolérante. L'erreur serait donc de vouloir voler avec une voile plus performante alors que tu ne sais pas encore tout faire avec une voile de début. Le jour où tu sauras, avec une voile de début, ne jamais rater un décollage, enrôler un thermique, te reposer au décollage ou te "vacher" n'importe où avec précision... là, oui, tu pourras passer à une voile plus performante. En attendant, ne passe pas à côté de ton plaisir car les voiles de début actuelles sont formidables : faciles, sympas, suffisamment performantes et en plus, très solides (utilisé avec soin, un parapente peut durer dix ans sans problème).

Sur-pilotage

Un parapente est capable d'encaisser de fortes aérologies... mais n'aimé pas qu'on le "sur-pilote". Sur-piloter, c'est avoir des mouvements aux commandes trop brutaux, trop amples, ou à contre-temps : au lieu de calmer l'aile, on accentue ses réactions. Comment apprendre à ne pas sur-piloter ? Dans la vie quotidienne, tu peux essayer de te concentrer pour ouvrir et fermer les portes sans les claquer, te brosser les dents sans te cogner les gencives, débarrasser la table sans casser un verre, bref toujours chercher le geste juste ! Il faut aussi t'habituer, en vol, à respirer, à relâcher tes muscles, à accepter la turbulence sans vouloir contrer le moindre mouvement de l'aile. N'oublie pas que ton aile, aéronef pendulaire avec ton poids accroché dessous, absorbe d'elle-même la plupart des mouvements de l'air.

Avec une bonne gestuelle acquise au sol, tu ne ratas plus jamais un décollage, même sur des espaces minuscules ou avec du vent très travers, tu piloteras plus juste même dans les turbulences, et tu te poseras avec douceur et précision. En vol, garde toujours le contact avec ta voile : c'est une façon de saisir les freins, non pas comme une chasse d'eau, mais "en dragonne", afin que un ou deux doigts de ta main soient en contact avec les suspentes de freins pour ressentir instantanément le moindre frémissement de l'aile. A travers les suspentes de freins, tu sens tout, tu es en direct avec ton aile. Reste à l'affût de toutes tes sensations : l'air sur ton visage, les variations d'équilibre dans ta sellette... essaye d'être en osmose avec ton aile.

Feeling

"Il vaut apprendre à sentir les mouvements de la masse d'air et à y réagir avec anticipation. Par exemple tu vas dans une pente d'herbe un jour où souffle un petit vent et tu t'exerces à lever la voile au-dessus de ta tête et à la contrôler ainsi, à l'arrêt, pendant quelques minutes, en affinant peu à peu le contrôle, en anticipant de plus en plus chaque mouvement de la voile. Il faut apprendre à jouer avec la masse d'air : un petit thermique se déclenche ? Je décolle, je rase la pente à un mètre du sol, je reviens me poser où j'étais parti et je recommence. En faisant ainsi on va affiner ses sensations et ses gestes de façon tellement énorme qu'une fois en l'air, dans les turbulences, on aura un pilotage bien plus sûr. Souvent, tu t'aperçois que tu n'as pas été assez vif sur ta commande, tu n'as pas assez anticipé, alors tu vas apprendre à être très rapide, à avoir de véritables gestes-réflexes. Travailler l'anticipation, la vitesse et la précision des mouvements, voilà ce que devraient être les écoles..."

Ali Gali (champion de France de parapente)

Stages

Les stages sont un moyen évident de progresser. Un stage SIV (Simulation d'Incidents de Vol) pour passer en revue les différents incidents possibles et les différentes techniques de pilotage pour y parer. Un stage à la dune du Pilat ou sur un site bord de mer pour progresser en maniement de voile au sol et près du sol, en maîtrise de l'aile dans le vent. Une école peut nous faire travailler les oreilles, une technique de descente rapide ou toute autre chose. Et répéter, répéter, jusqu'à automatiser le bon geste.



La position la plus sûre dans la sellette est la position assise.

Photo David Fuentes.