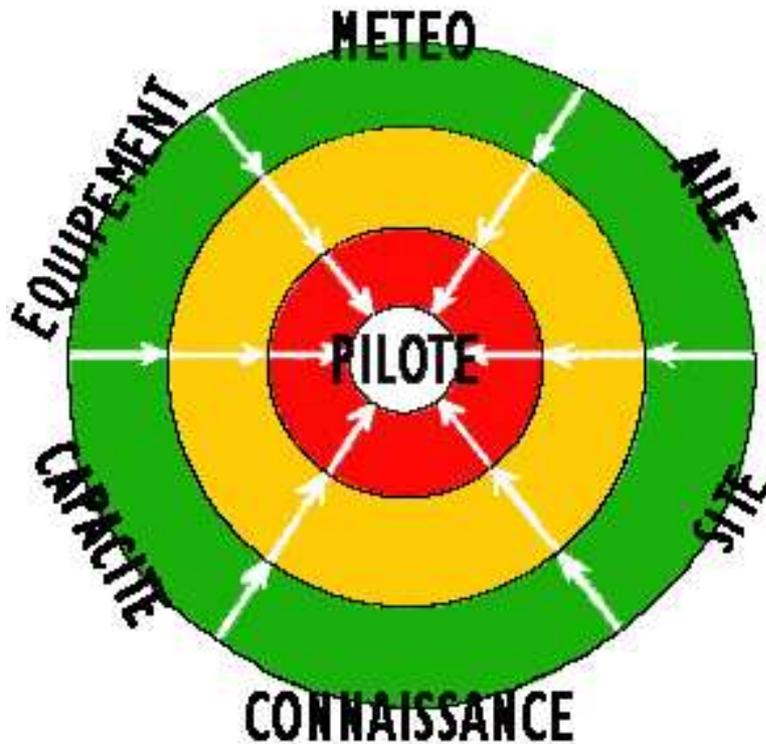


Réduction du risque Greg Hamerton (ZA) - 2001

Greg Hamerton est auteur de romans (fantasy) et d'articles de parapente. Il a volé depuis 1992 sous plus de 100 voiles. Il préfère le pilotage réactif et agile mais apprécie aussi la stabilité passive car il aime bien prendre des photos ou faire une micro-sieste en vol. <http://www.eternitypress.com/freshair/index.htm>



"Garde une bonne marge de sécurité", dit le moniteur. Bien. Mais qu'est-ce que ça veut dire ? Comment réduire son risque en sautant d'une montagne sous un bout de tissu ?

Les pilotes sont exposés à plusieurs risques, liés à différents aspects de l'environnement. En identifiant où est le principal risque du jour, vous pouvez prendre des précautions et accroître votre marge de sécurité dans chacun des autres aspects. L'idée est de réduire le nombre de facteurs de risque qui peuvent atteindre le pilote en même temps.

Pour gérer efficacement votre risque, cherchez à lutter contre le danger en gardant chaque secteur dans le "vert". Plus la menace se rapproche du pilote au centre, plus les lumières vont vers le "rouge", et plus devez être attentif vis-à-vis des autres facteurs. Quand trop de facteurs atteignent le pilote avec un risque élevé, l'accident inévitable se produit, qui est une défaillance complète de la gestion du risque. Vous pouvez en général maîtriser un risque à la fois, mais si deux ou trois facteurs se combinent, tout se complique. En examinant chaque aspect tour à tour, j'espère fournir un aperçu pour maintenir une bonne marge de sécurité.

Météo

Quelle que soit votre expérience, une dégradation soudaine peut vous "sortir". C'est le facteur le plus important. Le moyen primordial de réduire efficacement le risque est de regarder la prévision météo. Cela paraît simple, mais cela donne une idée de ce à quoi on peut s'attendre. La météo prévoit le passage d'un front froid dans la matinée, avec une rotation du vent de 180 ° et en renforcement à 50 km/h. Si la lumière baisse avec un léger vent de 15 km/h, toutes les alarmes sonnent. Plus le temps est changeant, plus le risque augmente, car votre prévision et votre jugement sur le site sont moins précis. Maintenant vous êtes au décollage, installez une manche à air. Si elle passe de droite à gauche, le vent est variable, ce qui accroît le risque de turbulence. S'il y a des rafales de 5 à 30 km/h, le risque de turbulence est plus fort qu'avec un 20 km/h constant. Regardez la direction moyenne du vent. Plus le vent est fort, plus vous aurez de problèmes de pénétration pour éviter d'être reculé derrière le relief, donc le risque augmente si le vent est fort et plein face. S'il est de travers, le risque de turbulence augmente même si celui d'être reculé diminue. Finalement, la force du vent est prépondérante - plus il est fort, moins les autres risques peuvent être tolérés, car les choses s'enveniment très vite.

Aile

A moins que vous n'ayez participé à un stage SIV et que vous ne connaissiez les limites de votre voile actuelle, vous volez avec un risque dû à l'aile plus élevé que vous ne voudriez si elle est nouvelle ou si vous venez de passer à une catégorie supérieure. Choisissez une aile avec laquelle vous serez toujours content, pas seulement en conditions douces. Le niveau DHV ou AFNOR est déjà une indication, mais ne dit pas avec quelle fréquence la voile ferme. Bien que les fabricants aiment à mettre en avant la vitesse max de leur aile, la vitesse utilisable est généralement inférieure, et se dégrade en turbulences, particulièrement sur les modèles de haute performance. Cependant, si vous arrivez sur la pente et que c'est fort, mais lisse, regardez d'un œil critique les ailes déjà en l'air avant d'ouvrir votre voile intermédiaire. Les ailes de compétition très allongées utilisent alors toute leur vitesse, et peuvent encore voler alors que vous ne le pouvez plus. En revanche, les jours très turbulents, votre risque lié à la voile sera encore gérable. Pour finir, une inspection régulière du matériel et une révision annuelle vous aideront à garder le risque lié à l'aile dans la zone verte.

Site

Pour la démonstration, imaginez un moment que les cinq autres facteurs de risque sont au rouge. Vous êtes enrhumé et avez la gueule de bois, et vous avez emprunté une vieille voile de compétition pour la première fois, avec juste une vieille sellette sans protection. Vous n'avez ni chaussures adaptées ni casque, vous ne connaissez pas le temps prévu mais quelqu'un a parlé de foehn. Le vent est fort, rafaleux et travers au décollage. Vous avez déjà les cheveux dressés, non ? Maintenant regardez ce nouveau site, et tous ses éléments hostiles vont clairement vous sauter aux yeux. Pensez que vous volez mal avec seulement la moitié de l'aile, et que vous vous faites ballotter de manière imprévisible. Un terrain escarpé, rocailleux, augmente le risque de turbulence et limite les options d'atterrissage de secours. Les petits terrains avec des approches difficiles augmentent encore le risque. Sans indicateur visible de vent (lac, feu, autres ailes), le risque lié au site est encore plus élevé. En cross-country, vous abordez un nouveau site toutes les cinq minutes, ce qui réclame une analyse constante et beaucoup de prudence. Un pilote devant vous vole droit vers le relief et cela semble bien se passer. Est-ce que vous le suivez ? Demandez-vous quelle est son expérience. Si vous en avez moins (ou si vous ne savez pas), vous vous rapprocheriez du rouge en volant aussi près. Placez-vous dans la zone la plus sûre où vous pouvez voler, pas dans celle où cela monte le plus fort. Cela réduit votre risque pendant que vous acquérez de l'expérience et des capacités.

Equipement

La bonne vieille armure du corps. Tout ce que vous pouvez mettre entre le sol et vous réduit votre risque, c'est aussi facile que de sortir votre carte de crédit. Protégez-vous avec un casque intégral, des chaussures montantes, une mousse épaisse dans la sellette (surtout à la base de la colonne), des genouillères et coudières. Vous pouvez ajouter un airbag pour être plus sûr. Vous ressemblez plus à un débile dans un lit d'hôpital que couvert de protections. En même temps, on ne vous voit pas longtemps, vous n'allez pas rester au décollage ? Le parachute de secours est une bonne idée, mais il ne suffit pas de l'acheter pour réduire le risque. Vous devez apprendre à l'utiliser et le vérifier régulièrement. Les déploiements intempestifs présentent des risques. De plus, 50 % des secours que j'ai vus lors de séances de repliage avaient des problèmes de déploiement, en général dus à des velcros collés, à des sellettes mal conçues ou à de mauvais élastiques sur les rabats. Les erreurs de fermeture sont plus rares, mais cela révèle la nécessité de comprendre le secours avant qu'il fonctionne pour vous plutôt que contre vous. Rester en contact avec les autres par radio ou téléphone vous permet de bénéficier des connaissances partagées et du secours de l'équipe. Enfin, le GPS est utile en cross-country, en vous indiquant en permanence votre vitesse-sol, réduisant votre risque d'être reculé derrière la crête par un vent que vous n'avez pas détecté.

Capacité

Certains pilotes apprennent naturellement, d'autres dans la douleur: Malheureusement, la nature humaine nous conduit à penser que nous sommes dans le premier groupe tant que nous ne prenons pas l'échec en pleine face. Il est simple d'éviter ce piège. Même si vous êtes un oiseau réincarné, suivez les traces du besogneux (vous ne pouvez que mieux y arriver ...). Il vaut mieux commencer la voltige par des stages sur les figures, ensuite vous pouvez progresser en pratiquant encore et encore, et en restant haut. La vigilance et la sensibilité que vous acquérez avec votre aile est inestimable. Une méthode plus rapide est de prendre votre aile sur un site facile et de travailler le maniement au sol. Un décollage de professionnel fait des merveilles pour la gestion du risque. Il s'agit de voler quand vous voulez, pas quand la rafale le décide. En l'air, soyez critique sur votre position par rapport aux autres. Plus votre profil de risque est élevé, plus vous devez vous éloigner du sol, des zones de compression, simplement pour rester au niveau des autres. Si vous êtes débutant, votre capacité à reconnaître le danger est faible, donc vous ne vous rendez compte des soucis que quand cela va vraiment mal. Encore une raison pour dégager devant le relief, devant les pilotes aguerris ou les dieux du stade qui basculent derrière la crête.

Connaissance

Le mieux est l'expérience acquise avec les heures de vol, donc si vous n'êtes pas un habitué du site choisi, sachez que votre risque est élevé, à moins que vous ne bénéficiiez déjà de centaines d'heures de vol. Les journées ventées, recherchez toute la théorie possible pour améliorer votre connaissance. Beaucoup de bons livres existent sur le vol, la météo, les premiers secours, il y a des sites internet sur le vol, des forums, et même les histoires épiques au bar des pilotes contiennent des vérités utiles. Les stages de cross, de SIV et les compétitions complètent votre expérience. Plus vous vous impliquez, plus votre connaissance croissante vous aide à réduire le risque. Sachez tout de même que vous aurez parfois tendance à surestimer votre connaissance - symptôme de l'être humain. Nous finissons toujours, toujours par nous tromper à un moment.

Tout ensemble

Vous avez acheté une nouvelle voile, un cran au-dessus de l'habituelle, donc le secteur **aile** est dans le rouge (nouveau + montée de gamme). Que faire pour réduire le risque ? Choisissez soigneusement les autres facteurs - allez sur le **site** le plus sûr du jour, soyez plus exigeant que d'habitude sur la **météo**, considérez que vous avez moins de **capacité** que vous ne pensez et volez en fonction, recherchez autant de **connaissance** que possible sur l'aile, son niveau DHV, le site, et ajoutez un peu d'**équipement** supplémentaire entre vous et le sol.

Tout cela pour être sûr que vous ayez assez d'autres secteurs de votre tableau dans le vert pour garder cette marge de sécurité.