

La méthode australienne Pourquoi, quoi, comment ...

Sauter en parachute sans parachute paraît incroyable, pourtant c'est déjà arrivé. En parapente, l'équivalent est l'oubli des cuissardes, beaucoup moins exceptionnel. En delta c'est plus raffiné, puisque nous avons l'oubli d'accrochage du harnais sous l'aile, communément appelé oubli d'accrochage, et l'oubli des cuissardes, nettement plus rare. L'oubli d'accrochage frappe depuis trente ans. Oh, rarement. Mais régulièrement, tranquillement, il nous ôte un ami. A chaque fois, l'entourage, et toute la communauté se dit : "Quand-même, depuis trente ans, on devait avoir trouvé une solution ...". Et quelques mois ou quelques années plus tard, ça recommence. Pourtant, la solution existe peut-être déjà depuis longtemps. En Australie en tout cas, cet accident est inconnu.

La méthode "australienne", semble-t'il déjà employée par Mike de Glanville à l'époque héroïque fin 70 début 80, consiste à accrocher le harnais à l'aile avant de l'enfiler. Mais détaillons d'abord la méthode classique. Le pilote monte l'aile, prépare le harnais, fait la prévol de l'une et de l'autre ensemble ou séparément, puis enfile soigneusement le harnais et vérifie une dernière fois les conditions. C'est là que les spectateurs médusés observent un volatile un peu ridicule, sorte de papillon encore coincé dans sa chrysalide, s'approcher de la pente d'un air expert. Puis c'est l'accrochage. Important l'accrochage, bien sûr. Le pilote porte son aile au bord de la pente et effectue un essai d'accrochage. Chacun son truc, demander que quelqu'un tienne les câbles avant ou la quille et s'allonger, sortir devant le trapèze pour vérifier la tension de la porteuse, ou contrôler visuellement la fermeture du mousqueton. Décollage, tout va bien.

Si l'on respecte les étapes accrochage et contrôle avant le décollage, cette méthode est infaillible. Le tout c'est d'avoir sa procédure et de s'y tenir rigoureusement. Alors pourquoi ces accidents ? Regardons le début de ce paragraphe. SI : évidemment il faut respecter la procédure, sinon ça ne fonctionne pas, Lapalisse en avait déjà l'intuition longtemps avant que l'homme ne vole. ON : étymologiquement ce mot vient de -homme-. Donc c'est l'homme qui doit respecter la procédure. Mais l'homme est humain, donc faillible. Un jour, pour une excellente raison, il ne respecte pas la procédure. Le vent tourne, revient de face, travers, il fait chaud, décrochage et pause boisson, ah c'est bon, vite ... Tu peux redescendre ma voiture ? Les clefs ? Aïe, dans ma poche, attends je me décroche ... La caméra a bougé, je vais la recadrer ... Et pourtant le pilote savait qu'il fallait la respecter, d'ailleurs il l'avait toujours respectée jusque là.

Alors on pose des panneaux sur les décollages, on publie des notes d'avertissement, des films, la procédure, respecter la procédure. Mais on ne change ni le si, ni le on. Personnellement, l'oubli d'accrochage ne pouvait pas m'arriver, car j'avais une procédure en deux points : accrochage avant de bouger l'aile, puis contrôle de tension barre au sol avant de décoller. Mais un jour, je voulais extraire mon aile coincée entre les autres pour accéder au couloir de décollage. Cette gymnastique nécessitait d'être décroché pour avoir plus de liberté et soulever l'aile pour passer entre les autres. Arrivé au décollage, le pilote devant attendre une minute dans des conditions parfaites, la moutarde monte, je me décale sur le côté, et puisque je viens d'amener mon aile, pas besoin de contrôle, on y va. Heureusement un pilote hollandais m'arrête.

Plus tard, après avoir donné une bouteille de champagne à mon sauveur (c'est le minimum, non ?), j'ai compris que non seulement nous étions tous en danger, mais surtout que le plus en danger est le pilote intimement persuadé qu'il ne peut pas oublier avec sa procédure en béton. Finalement j'ai adopté l'option radicale des compétiteurs, supprimer le mousqueton. Moins de traînée et moins d'oubli, tout bénéfique. Mais il y a beaucoup de controverses : et s'il y a un diable de poussière ou si l'on tombe à l'eau et qu'il faut se détacher vite ? Et le biplace, le vol dans le vent fort, la pente école ... En cherchant bien on devrait trouver des solutions à toutes ces difficultés, mais il faudrait changer tout le parc, pas facile.

Maintenant voyons la méthode australienne. Le montage du matériel commence de la même manière, mais se termine par l'accrochage du harnais à l'aile. Ensuite seulement commence la prévol complète. Le pilote vérifie les conditions avant le décollage en s'avançant au bord de la pente tel qu'il est habillé, sans être gêné, sans être ridicule et sans user la botte du harnais. Puis il enfile son harnais et le ferme en commençant par les cuissardes. Portage de l'aile, contrôle de tension, vent, décollage. La méthode australienne n'impose pas l'accrochage direct, le pilote peut donc garder son mousqueton et se décrocher en un clin d'œil si besoin. Cette méthode est enseignée aux élèves en Australie depuis

Mais est-ce suffisant de la considérer comme une procédure, à faire respecter par des humains, donc faillibles etc. ? Pourquoi ne pas la considérer carrément comme une philosophie ? En pratiquant une activité aéronautique telle que l'avion ou le planeur, avant de décoller, nous faisons la visite prévol, montons à bord, bouclons la ceinture, taxi jusqu'à la piste et moteur ou accrochage au remorqueur. A l'atterrissage, encore du taxi, arrêt sur le parking, nous nous dégrafons et quittons le bord. Cette fois notre aéronef est constitué d'une aile + un harnais. Nous montons à bord en enfilant le harnais, fermons les cuissardes et la ceinture, déplacement et décollage. Au poser, nous dégageons, posons l'aile, ouvrons le harnais et en sortons en quelques secondes.

Restent les objections : biplace etc. Il y a le choix. 1/ Oublions cette élucubration et continuons comme avant. 2/ Rien n'empêche de revenir à la méthode classique dans certains cas. Si nous intégrons la culture de la méthode australienne, nous serons d'autant plus vigilants avec le harnais décroché. 3/ En cherchant bien, on trouve des biplaceurs qui accrochent les harnais avant d'y installer leur passager et eux-mêmes, donc c'est possible. Sans doute pas aisé, mais possible. Peut-être que ça vaut la peine d'essayer ?

Cela doit devenir aussi naturel que de voler avec un parachute. Imaginez-vous voler sans parachute ? Vous vous sentiriez mal ... Si nous intégrons cette philosophie, nous nous sentirons aussi mal de nous promener en harnais sur un décollage. Et cette culture reste valable à l'atterrissage, on ne se relâche pas. Nous pouvons donc surveiller nos camarades et le premier qui décroche son harnais avant d'en sortir paye la tournée générale. L'incitation financière fonctionne pour les excès de vitesse, dans la douleur. Là elle sera peut-être aussi efficace, mais dans la bonne humeur ! Alors nous n'aurons peut-être pas encore totalement éliminé cet accident, mais au moins réduit considérablement. Nous le valons bien, et nous le devons bien à nos amis perdus.

Raymond Caux