

Une grosse frayeur !

Je me suis fais une très grosse frayeur récemment. Le genre de frayeur qui pour beaucoup de gens aurait été synonyme d'arrêt définitif de la pratique. Une image vaut mieux qu'un long discours voici la situation dans laquelle je me suis retrouvée :



Alors oui, lorsque je me suis retrouvé pendu au dessus du vide, retenu uniquement par ma voile accroché dans l'arbre avec ce qui me semblait être plusieurs centaines de mètre de vide sous les pieds (mais en fait seulement 60m soit tout de même un immeuble de 20 étages ou à peu près la hauteur des tours de Notre-Dame de Paris). Et oui, une fois là, je me suis demandé si cela valait la peine de continuer à voler. Alors je pense que ça vaut le coup de prendre le temps d'analyser en détail ce qui s'est passé et d'en faire profiter les autres parapentistes.

Pour cela je vais utiliser deux méthodes de retour d'expérience apprises en école d'ingénieur : Le QQQQCP et les 5 pourquoi. Le QQQQCP pour Quoi Qui Où Quand Comment Combien Pourquoi a pour objectif de balayer toutes les dimensions d'un incident pour être sûr de ne pas passer à côté d'un facteur important. Les 5 pourquoi ont pour objectif d'analyser en profondeur la dimension du pourquoi pour être sûr de ne pas s'arrêter à une cause superficielle et de passer à côté d'une cause plus profonde et plus systémique qui pourrait faire que l'incident se reproduise. En particulier il permet de passer outre la cause superficielle de l'erreur humaine et de se demander pourquoi cette personne a fait cette erreur.

Que les choses soient bien claires, je ne cherche pas à me dédouaner de mes responsabilités ou à rejeter la faute sur d'autres ou la malchance. J'ai clairement fait une grosse connerie et je l'assume complètement. Je suis seul responsable de ce qui m'est arrivé.

Commençons donc par le **QUOI** :

C'est évident : Moi pendu au dessus de 60 mètres de vide, suspendu à un arbre par ma voile.

Maintenant le **QUI**.

Je ne souhaite pas m'identifier pour pas donner des cauchemars et des insomnies à ma famille mais effectivement le QUI est super important. Est-ce que j'avais suffisamment d'expérience pour voler dans ces conditions ? Est-ce que je suis un casse-cou ? Est-ce que je suis l'un de ces pilotes qui négligent la formation en école et se lancent directement après un stage init (ou même sans!) ?

Même si je ne suis pas très expérimenté, je suis loin d'être un débutant. J'ai environ 135 vols au compteurs et j'ai pas mal volé récemment, accumulant presque 6h de vols depuis le 20 mars date à laquelle j'ai recommencé à voler cette année après une courte pause hivernale. J'ai passé le brevet de pilote il y a longtemps après de nombreux stages en école. Il y a eu une grande pause dans ma pratique mais après cette pause j'ai à nouveau fais plusieurs semaines de stage en école, donc le manque de formation et le manque d'expérience ne sont pas en cause à mon avis. D'ailleurs je continue à me former, un nouveau stage pilotage en thermique était programmé début juin à Prévol que du coup, sur leurs conseils, j'ai décalé en aout.

Est-ce que je suis un casse-cou ? Non c'est plutôt l'inverse ! La prudence a été une des raisons majeures de ma pause dans la pratique du parapente et par ailleurs dans la vie en général je suis très prudent (sur la route, dans la gestion des mes finances...).

Donc oui, je suis responsable de cette situation, j'ai fait une erreur de pilotage mais la question c'est pourquoi un mec prudent comme moi et avec suffisamment d'expérience et de formation a fait cette erreur ? Mais là on bascule dans le pourquoi que l'on va approfondir plus tard.

Un facteur qui a pu jouer également, j'avais eu des insomnies la nuit précédente et donc pas suffisamment de sommeil. Cela n'aide pas à avoir les idées claires pour prendre des décisions rapides.

OÙ ?

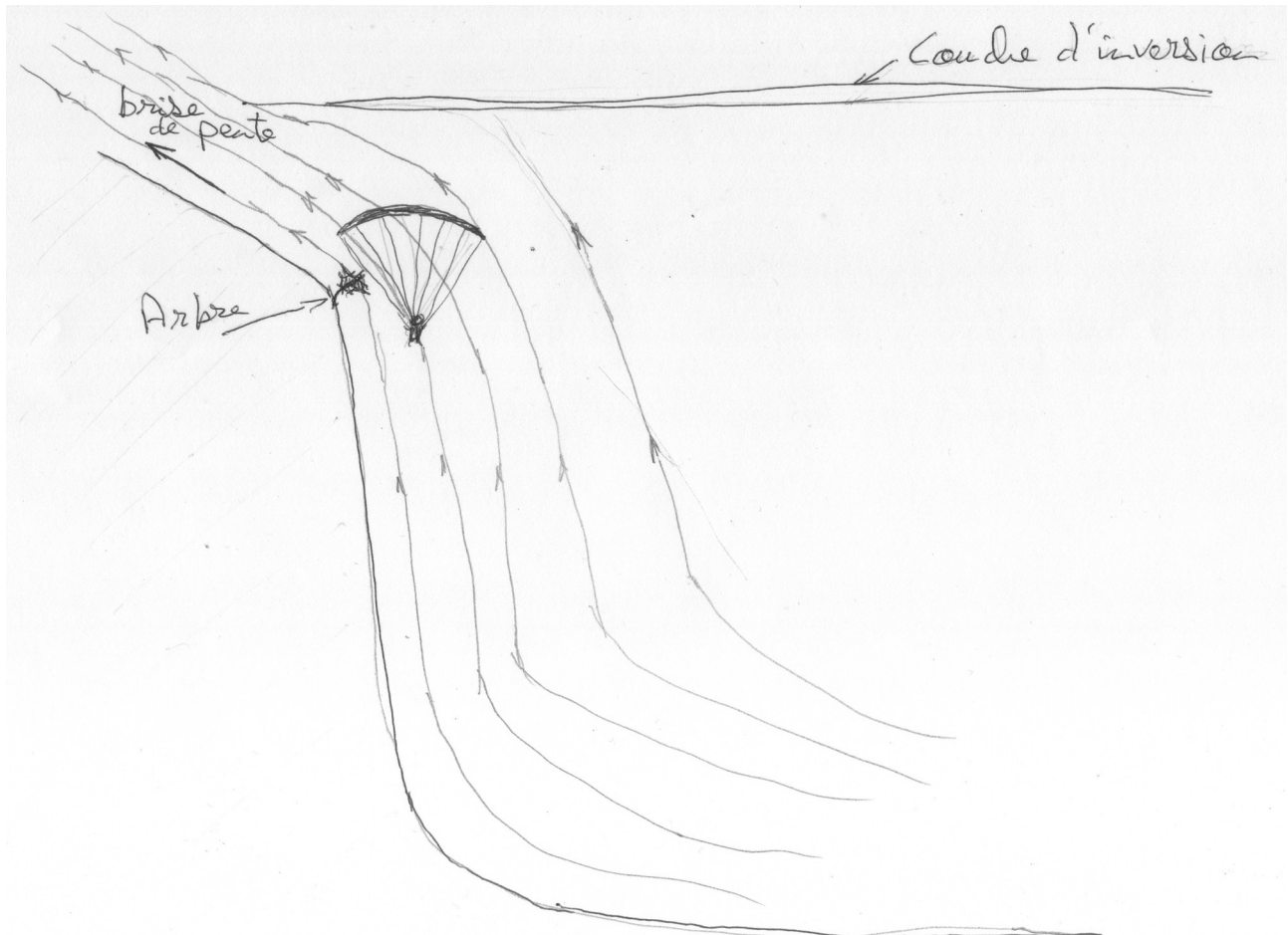
A Saint-Hilaire du Touvet en haut de Chateau Nardent. Est-ce que c'est un site que je connais ? Oui, j'ai fait des stages là-bas et j'y ait fais un vol de deux heures dans des conditions similaires quelques semaines plus tôt. Donc la méconnaissance du site n'est pas en cause. J'ai aussi pris la peine de discuter avec des pilotes connaissant le site sur les éventuels pièges.

Pour autant il y a dire sur le où. Je suis encore en période d'apprentissage du vol thermique – pas totalement débutant mais pas non plus confirmé. Sur cette période d'apprentissage le débriefing à Prévol et avec Thibault a fait ressortir qu'il faut mieux privilégier les sites en face Ouest où en fin d'après midi on trouve des condition plus installées avec des thermiques plus facile à exploiter et plus sains.

Le même jour, d'autres pilotes du club sont allés volé à Aiguebellette qui est en ouest et j'aurai mieux fais d'aller avec eux plutôt qu'à Saint-Hilaire qui est Sud Est.

D'une manière générale, les crosseurs ont tendance à privilégier les faces Est parce qu'ils veulent voler longtemps et du coup partir tôt pour avoir un temps de vol maximal mais pour des simples vols thermiques ou des petits cross de moins de 3h, il est préférable d'aller sur des face ouest plus faciles et plus agréables. Leçon retenue, quand j'ai le choix, je privilégierai les faces ouest.

Deuxième point sur le OÙ qui est plus spéculatif. L'incident s'est produit en haut de la falaise alors que ma voile était au dessus du relief (j'ai percuté l'arbre au niveau des jambes). Je me demande s'il n'y a pas eu un phénomène d'aérogologie spécifique au haut de falaise surtout en présence d'un plafond bas et situé juste au dessus du haut de la falaise. Peut-être que si je n'ai pas réussi à tourner pour éviter l'arbre c'est aussi qu'il y avait un peu de vent latéral me repoussant vers le relief au niveau de ma voile qui, elle, était nettement au dessus du haut de la falaise. C'est plus clair avec un schéma en vu depuis derrière le pilote :



Je ne suis vraiment pas sûr que ce soit ce qui s'est passé mais voilà mon hypothèse : Le long de la paroi on a quasiment pas de vent latéral car il est bloqué par la paroi. Par contre dès que la voile (pas le pilote, la voile!) débouche au dessus de la falaise, le vent change et on a brusquement un vent travers qui nous pousse vers le relief et que l'on avait pas avant. Ce phénomène doit être d'autant plus marqué que la rupture est forte et peut être amplifié :

- S'il y a une couche d'inversion juste au dessus (ce qui était mon cas ce jour-là) qui bloque l'ascendance vers le haut
- S'il y a une pente au dessus de la falaise dont la brise va aspirer le flux montant (il y avait une pente au dessus mais je ne sais pas s'il y avait une brise sur cette pente).
- Si le thermique n'est pas très fort parce que c'est encore tôt et que l'aérogologie est en train de se mettre en place (ce qui était mon cas ce jour-là).
- Si on est près de la falaise – effet venturi.

Remarque : Pour simplifier la compréhension, j'ai représenté des flux laminaires mais ce n'était pas vraiment laminaire et je ne suis pas sûr que la brise de pente ait vraiment été plus forte que l'inversion mais cela ne change pas mon propos qui est sur la présence d'un vent latéral en haut de

la falaise et sur le fait qu'il est lié à cette brise de pente et potentiellement à la présence de l'inversion basse.

QUAND ?

Début mai.

Je ne sais pas exactement à quelle heure s'est produit l'incident mais il devait être au alentour de 13H. Là encore il y a dire. Certes en fin de stage perf les moniteurs disent qu'il ne faut pas voler entre 3h après le lever du soleil et 2h avant le coucher du soleil – éviter les plages horaires thermiques mais j'ai largement dépassé ce stade vu que j'ai déjà fait au moins un stage thermique récemment et volé plusieurs fois en conditions thermiques.

Mais il y a quand même à redire. Certes j'avais le niveau pour voler mais pour autant l'heure n'était pas optimale. Encore une fois, mon objectif n'est pas de voler 6h d'affilé donc je peux me permettre de voler plus tard quand les conditions sont mieux établies et les thermique plus facile. J'ai vu sur les forums que d'autres pilotes partis plus tard ont bénéficié de conditions bien meilleures et en particulier ont pu monter à la dent de Crolles directement depuis le décollage ce qui était mon objectif. Si j'avais décollé plus tard je n'aurais pas été tenté de prendre des risques inconsidérés en collant trop au relief.

De même, ce n'est pas parce que je vole avec des crosseurs qu'il faut que je décolle en même temps qu'eux. On fait la sortie ensemble parce que c'est plus sympa que de voler seul et pour partager les navettes (et éventuellement covoiturer) mais on n'est pas obligés de voler aux mêmes heures. En particulier sur ce vol précis, on avait observé des petits nuages entre le plateau et la dent de Crolles, j'aurais dû attendre qu'ils se dissipent.

Dont acte, pour mes prochains vols je volerai plus tard pour bénéficier de conditions plus faciles.

Ici joue aussi une interaction entre le qui et le quand. Là où j'ai appris à voler la météo est souvent capricieuse et donc en école le réflexe était de dire, dépêchez-vous de voler tant que ça vole. Maintenant que je peux faire des vols plus longs et que je vole sur des sites où la météo est plus prévisible (sur les belles journées), et les rotations moins faciles, il est préférable d'attendre que les conditions soient optimales.

Il y a aussi une interaction entre qui/ou/quand. Ce jour-là j'avais aussi l'option d'aller voler à Aiguebelette et j'avais eu des insomnies. J'aurais dû décider au cours de mes insomnies d'aller voler plus tard à Aiguebelette pour pouvoir dormir plus longtemps dans la matinée.

COMMENT ?

Il fait beau, on a prévu avec un collègue du club d'aller voler à Saint-Hilaire. On se connaît pas très bien vu que je suis un adhérent récent (mais assidu) mais on a déjà volé une fois ensemble et j'avais beaucoup apprécié son calme et son sérieux (et effectivement, encore ce jour là il a été de bon conseil). Il est plus expérimenté que moi, il a pas mal d'heures de vol à son actif et commence à faire des cross.

La journée est belle, on s'est donné rendez-vous à 11h à l'atéro et vu qu'on connaît tous les deux le site, on monte direct au déco Est. Là on discute un peu avec d'autres pilotes des autres clubs lyonnais tout en observant ce qui se passe en l'air. Les conditions me semblent assez saine, pas d'incident en vol sur la période d'observation, pas de voile qui se prend des grosses patates qui pourraient me mettre en difficulté. Il y a un peu de brise mais tout à fait raisonnable et plutôt

régulière. Il y a quelques thermiques mais plutôt petits et gentils. Il y a de petits nuages entre le plateau et la dent de Crolles qui indiquent qu'on ne pourra pas monter haut tout de suite mais cela peut évoluer favorablement par la suite. Pour moi, tous les indicateurs sont au vert. Après un rapide casse-dalle on décide de se mettre en l'air.

Mon collègue part en premier sans trop de difficultés et moi un peu après en dos voile (quand il n'y a pas trop de vent je préfère). J'ai donc décollé sans aucun problème un peu après midi. Mon collègue est déjà hors de vue quand je décolle mais je sais qu'il est parti à droite et je me dirige dans la même direction. C'est pas très régulier, ça bouge un peu mais rien que je ne puisse gérer, j'ai déjà volé plusieurs fois dans des conditions analogue, pas de soucis. Je suis la falaise, arrive aux antennes, essaie d'enrouler un peu devant les antennes, c'est pas facile mais j'arrive à gagner un tout petit peu et constatant que je ne peux pas faire mieux, je poursuit en direction de la combe de Manival. Mon objectif est de monter à la dent de Crolles et on m'a dit que la combe de Manival était un moyen d'y arriver quand c'était pas possible directement. Un peu avant l'entrée de la combe de Manival, je fais des aller-retours. Je trouve un thermique que j'arrive à enrouler après plusieurs tentatives mais très rapidement je suis bloqué. Je vois des voiles un peu plus haut plus vers l'entrée de la combe donc je sais que c'est possible de monter mais je n'y arrive pas. Cela m'énerve un peu et en plus quand je m'approche de l'entrée de la combe, j'ai tendance à me faire dégueuler. A chaque fois j'arrive à reprendre un peu juste à l'entrée de la combe mais c'est clairement trop faible pour me permettre de vraiment monter et sortir au dessus de la crête du plateau. Alors je me souviens d'une discussion avec un collègue du club crosseur qui m'a dit que pour pouvoir avoir de meilleures perfs il faut plus coller au reliefs et que trop de pilotes sont limités parce qu'ils prennent trop de marge par rapport au relief. Du coup je décide de plus coller au relief et effectivement ça a l'air de mieux marcher. J'arrive du coup à monter au niveau du haut de Château Nardent, je suis content quand tout à coup je vois que je me dirige tout droit vers un petit arbre mort qui surplombe la falaise. J'essai vaguement de tourner mais ça marche pas, d'autant qu'au lieu de regarder dans la direction me permettant de l'éviter je continue à fixer l'arbre. Alors au lieu de mettre un grand coup de commande coté vide, je pense un truc dans le genre « Merde, ça va froter un peu au niveau des pieds » et comme un con je relève les jambes en espérant que je vais pouvoir passer à travers les branches (ça va très vite, on n'a pas le temps de réfléchir).

En fait de froter un peu les branches de l'arbre m'ont stoppé net. La voile a immédiatement basculé en avant et s'est écrasée derrière l'arbre. L'arbre surplombant la falaise je suis tombé dans la falaise mais l'arbre étant entre la voile et moi, il a arrêté la voile et ma chute. Je me retrouve donc pendu dans la falaise. Merde il va falloir un secours en montagne, merde, ça m'est arrivé à moi, c'est pas possible ! Je reprends mon calme très rapidement. Un petit coup d'oeil en dessous de moi : non rien à espérer c'est vertical sans aucun espoir sur ce qui me semble être plusieurs centaine de mètres. C'est vertigineux, je préfère ne pas regarder plus. Autour de moi, pas grand-chose : un petit élément de végétation mort avec quelques branches dont la plus longue doit faire 15 cm semble accessible mais franchement je vois pas que ça puisse m'empêcher de tomber. Les freins sont en tensions sur les deux mains même si les élévateurs portent aussi. Je sais que je ne pourrait pas rester longtemps suspendu par les mains, je décide de lâcher la main droite. Je descends de 20 cms ! Terrorisant ! Ok, on va y aller doucement et éviter de lâcher la main gauche. Je fais un appel sur la radio mais à part mon collègue du club, personne ne me connaît sur cette fréquence et je n'ai qu'une vague réponse me demandant qui je suis. Dans cette position impossible de basculer sur la fréquence de sécurité de la FFVL.

J'arrive de justesse après deux ou trois tentatives à attraper la branche de la main droite ce qui me stabilise mais bon, je ne tiendrai pas longtemps à m'accrocher comme ça des deux mains, la gauche au frein, la droite à la branche. Quelques voiles en passant me demandent si je suis conscient, je répond que oui et je demande de prévenir les secours. Une voix qui vient du haut de la falaise m'interroge aussi mais on a du mal à se comprendre. Je suis calme même si j'ai la trouille. Je me dis que les secours sont prévenus que je ne peux rien faire d'autre que de rester calme et attendre.

Au bout d'un moment ça commence à tirer sur les bras. Je regarde ma main gauche et je vois que le frein est presque à la poulie. Je me dis que je dois pouvoir lâcher tout doucement au niveau de la poulie. Effectivement j'y arrive mais avec à nouveau une frayeur (j'ai encore dû descendre de 20 centimètres) et du coup j'ai lâché la branche. Maintenant je suis vraiment décollé de la paroi que je ne peux atteindre ni des bras ni des jambes, je suis vraiment comme sur une balançoire mais du coup j'ai les deux mains libres. Heureusement il n'y a pas trop de vent mais de temps en temps il y a une petite brise qui me fait me balancer un peu et agite des bouts de voile – effrayant surtout la première fois. Je rationalise : de toute façon je ne peux rien faire et si je tombe au moins ça sera une mort rapide – on est tous mortels, c'est pas la pire façon de mourir même si c'est un peu tôt. Je ferme les yeux et essaie de me détendre.

Une fois bien calmé, je pense à appeler les secours avec mon téléphone. Il est dans la poche extérieure de ma veste, tout à fait accessible. Maintenant que j'ai les deux mains libres je peux m'en servir. Je fais gaffe tout de même parce qu'il n'est pas attaché. J'appelle le 112. Je tombe sur un disque pendant une demi-éternité puis finit par avoir le gars des pompiers. Il comprend immédiatement la situation et me dit qu'il organise tout de suite une conférence téléphonique avec les secours en montagne. Ouf. A la discussion avec les secours en montagne, je comprends que non, ils n'ont pas l'air d'être déjà en train d'organiser mon sauvetage d'autant qu'au bout de 2 minutes, le sauveteur me dit un truc du genre, « Ah oui, ça y est je vous vois à la jumelle ! Bon on va venir vous chercher. », et il raccroche. Ok, cette fois je suis sûr que les secours sont en route, il n'y a plus qu'à patienter. (nota, il y a eu un autre parapentiste suspendu à la falaise à peu près au même moment ou juste avant et pas très loin donc les secours ont du faire l'amalgame entre les signalements des deux incident et ne pas comprendre qu'il y avait deux pilotes à secourir).

Quand l'hélico est arrivé, il a commencé par éloigner les parapentistes avec sa sirène puis observer la situation. Ensuite ils ont communiqué un peu avec moi mais je comprenais un mot sur 3 avec le bruit. En fait ils ont déposé les deux sauveteurs un peu plus haut sur un déco de marche et vol et ils sont redescendu à pied au bord de la falaise mais ça a pris du temps parce qu'il faut installer tout le matériel pour sécuriser l'approche. Enfin j'ai pu voir l'un des sauveteurs ce qui est un premier soulagement. Ensuite, ils m'ont envoyer une première corde assez légère et m'ont fait passer une deuxième équipée de mousquetons par téléferique et j'ai enfin pu m'assurer avec un grand Ouf de soulagement. A partir de là j'étais complètement calme et détendu, j'étais en sécurité. Ils m'ont ensuite tiré vers le haut de la falaise, j'ai pu détacher de ma voile et remonter très péniblement (la pente était raide et le sol meuble) avec l'aide d'une corde jusqu'à un sentier de randonnée qui passait un peu plus haut. On a enfin été récupérés par l'hélico sur le déco de marche et vol.

Les secouristes ont été super : très sympas et compréhensifs. Ils ont même proposé d'essayer de récupérer l'aile tout en me disant qu'il y avait à Saint-Hilaire un gars qui le faisait et aurait plus de chance de ne pas l'abimer plus en la sortant. Un grand merci à eux. Ils m'ont sauvé la vie.

Ensuite le collègue du club est venu me récupérer à la gendarmerie (heureusement je lui avait passé un double des clefs de ma voiture) et on est remonté chercher sa voiture.

Au final je m'en sort avec des bleus, quelques égratignures et une voile un peu déchirée récupérée par un gars conseillé par l'équipe de Prévol. A Prévol, non seulement ils se sont décarcassés pour me trouver les coordonnées de trois personnes qui récupèrent les voiles mais l'un des moniteur (Olivier) a pris le temps de me faire un débrief et me donner des conseils pour la suite. Un grand merci à eux aussi, ça a été un grand soutien.

Une fois rentré sur Lyon, j'ai été direct à la mensuelle du club où j'ai pu refaire un débrief avec Thibault qui comme toujours a été de très bon conseil.

Combien ?

Trois secours ce jours là à Saint Hilaire ! Un autre gars m'a volé la vedette en étant encore plus spectaculaire :

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/auvergne-rhone-alpes/isere/photos-c-est-un-miracle-un-parapentiste-suspendu-a-flanc-de-falaise-sauve-apres-une-perilleuse-operation-de-secours-2766410.html>

De ce que je vois, l'autre incident est différent, lui s'est pris une fermeture qu'il n'a pas su contrer et est parti en rotation. On partage potentiellement des facteurs d'incident : aérologie pas facile ce jour-là, vol trop près du relief mais sinon pas grand-chose en commun. Pour le troisième, je ne suis pas sûr qu'il s'agisse de parapente. Quand l'hélico est venu nous chercher une autre équipe partait pour une intervention sur un malaise...

Pourquoi ?

Ici appliquons la règles des 5 Pourquoi.

Niveau 1

Pourquoi je me suis retrouvé suspendu dans une falaise ?

1 Parce que je suis rentré dans un arbre au bord de cette falaise

Niveau 2

1 Pourquoi je suis rentré dans un arbre ?

1.1 Parce que je volais trop près du relief.

1.2 Parce que je n'ai pas réussi à tourner.

1.3 Parce que j'ai sous-estimé la violence du choc en cas de contact et la conséquence de l'impact sur la voile.

Niveau 3

1.1 Pourquoi je volais trop près du relief ?

1.1.1 Parce que je voulais monter à la dent de Crolles

1.1.2 Parce que je n'arrivais pas à monter en étant plus loin du relief

1.1.3 Parce que je ne suis pas encore très expérimenté dans le vol près du relief

1.1.4 Parce que je ne sais pas quelle est la bonne distance par rapport au relief

1.1.5 Parce qu'un collègue plus expérimenté m'avait conseillé de voler près du relief pour être plus performant

1.2 Pourquoi je n'ai pas réussi à tourner ?

1.2.1 Parce que je ne regardais pas au bon endroit

1.2.2 Parce que je ne me suis pas assez penché dans la sellette

1.2.3 Parce que je n'ai pas mis assez de commande

1.2.4 Peut-être parce qu'un vent latéral me faisait dériver

1.2.5 Peut-être parce que ma ventrale était trop serrée ?

1.2.6 Surtout parce que j'arrivais avec un angle trop ouvert et donc pas assez tangent de la paroi

1.3 Pourquoi j'ai sous-estimé la violence du choc en cas de contact et la conséquence de l'impact sur la voile ?

1.3.1 Parce que c'est une situation que je n'avais jamais vécu. **Leçon apprise : Toucher un arbre même un petit et même sur le coté et même (surtout?) s'il est mort ça peut être très dangereux. Je n'en avait pas conscience mais tout contact avec un obstacle en parapente est très dangereux du fait du déséquilibre que cela créé sur la voile.**

1.3.2 Parce qu'en école, on ne m'a pas mis en garde contre la risque de contact avec les obstacle même les obstacles « mous » ? Là je ne suis pas sûr, peut-être qu'on m'a mis en garde et que je ne m'en souvient pas mais cela vaudrait le coup de vérifier avec les moniteurs et les avertir que parfois le message ne passe pas et qu'il faut plus insister.

Niveau 4

1.1.1 Pourquoi je voulais monter à la dent de Crolles

1.1.1.1 Parce que j'avais déjà fait un beau vol de 2h sur ce site en restant dans le bocal et que j'avais envi de faire mieux. **Leçon apprise : Vouloir se dépasser et s'améliorer c'est bien mais attention à ne pas aller trop vite.**

1.1.1.2 Parce que je ne veux pas encore faire de cross – je sais que je n'ai pas le niveau. Donc pour l'instant mon objectif c'est de monter le plus haut possible en restant dans le bocal. Je n'avais pas réalisé que monter à la dent de Croles par la combe de Manival, c'est déjà un cross et pas le plus facile surtout ce jour-là et à cette heure-là. **Leçon apprise : il faut que je me renseigne plus précisément sur les vols que je projette si c'est pas juste un plouf ou rester dans le bocal.**

1.1.1.3 Parce que d'autres pilotes du club m'avait dit que je pouvais le faire. **Leçon apprise : Les autres pilotes ne peuvent pas évaluer précisément mes capacités et surtout si ces capacités sont en adéquation avec un objectif donné un jour donné.**

1.1.2 Pourquoi je n'arrivais pas à monter en étant plus loin du relief

1.1.1.4 Parce que les conditions ne le permettait pas ce jour-là et à cette heure-là compte tenu de mon niveau de pilotage. **Leçon apprise : Se contenter de ce que le site et les conditions offrent ce jour là.** Au lieu d'essayer de gratter près du relief pour essayer de monter à tout prix j'aurai dû profiter d'un très bon vol en basse couche. Une autre option s'offrait à moi qui auraient été excellente : Je ne voulait pas continuer en direction de Grenoble car je ne suis pas encore assez sûr de moi pour me vacher en cas de problème pour revenir et que je ne savais pas quelle altitude il fallait pour traverser la combe. Je ne pouvais pas poser à Saint-Nazaire les eymes parce que je ne l'avais pas repéré et donc j'étais incapable de le trouver vu du ciel. C'est dommage, ça aurait été une très bonne option pour moi et je retient qu'on peut faire un mini-cross entre Saint-Hil et Saint Nazaire. Non, il fallait que je fasse demi-tour et que je retourne tranquillement à Saint-Hil où j'aurai probablement pu tenir en m'exerçant tranquillement au vol près du relief (à ma distance de sécurité) en attendant que les conditions s'améliore et éventuellement pouvoir monter directement à la dent de Crolle.

1.1.3 Pourquoi je ne suis pas encore très expérimenté dans le vol près du relief

1.1.3.1 Parce que jusque là j'ai été très prudent ce qui est une bonne chose. **Leçon apprise : Oui il faut parfois sortir de sa zone de confort mais il faut le faire progressivement.**

1.1.4 Pourquoi je ne sais pas quelle est la bonne distance par rapport au relief

1.1.4.1 Parce que cette distance dépend de beaucoup de paramètres : Le topographie du site, les conditions aérologiques, le niveau du pilote, ses réflexes... **Leçon apprise : Mon niveau de pilotage requiert que je garde encore pas mal de marge par rapport au relief.**

1.1.4.2 Parce que je ne l'ai pas appris en école

1.1.4.3 Parce que mon niveau de pilotage a évolué depuis mon dernier stage. **Leçon apprise : effectivement il était temps de refaire un stage vol thermique et j'aurai dû attendre d'avoir fait ce stage avant de me lancer dans ce type de vol.**

1.1.5 Pourquoi un collègue plus expérimenté m'avait conseillé de voler près du relief pour être plus performant

1.1.5.1 Parce que c'est vrai ! Mais ce que ce collègue a oublié c'est que voler près du relief c'est aussi plus dangereux, que cela demande une bonne maîtrise de sa voile, une bonne évaluation des distances, de ses capacités de manœuvre et de l'évaluation de l'aérogologie... Que tout cela s'apprend progressivement et prend du temps. Ce n'est pas parce qu'on arrive à enrouler quelques thermiques qu'on est capable de voler très près du relief. **Leçon apprise : Se méfier des conseils de certains collègues plus expérimentés qui ne se souviennent pas bien ce que c'est que de progresser progressivement où qui n'ont pas conscience des risques qu'ils ont pris (et de leur chance que cela se soit bien passé) lorsqu'ils sont passés par cette étape de leur progression.**

1.2.1 Pourquoi je ne regardais pas au bon endroit

1.2.1.1 Parce que je n'avais pas vraiment pris conscience du danger et donc pas vraiment décidé de faire un virage serré vers le vide.

1.2.1.2 Parce que je n'étais pas assez lucide.

1.2.2 Pourquoi je ne me suis pas assez penché dans la sellette

1.2.2.1 Parce que le fait de me pencher dans la sellette pour les virages n'est pas encore un automatisme. Je le fais quand je me concentre sur le virage et que je n'ai rien d'autre à penser mais c'est pas automatique. **Leçon apprise : Il faut que je travaille sur le fait de plus utiliser la sellette pour la mise en virage.**

1.2.2.2 Parce que je n'ai pas suivi le conseil appris en école de toujours se pencher un peu coté vide lorsque l'on longe le relief tout en compensant au frein coté falaise. **Leçon apprise : En école ils donnent des bons conseils. Il faut les mettre en pratique et en particulier il faut que je travaille celui-ci qui est nouveau – appris lors de mon dernier stage.**

1.2.3 Pourquoi je n'ai pas mis assez de commande

On retrouve 1.2.1.1 et 1.2.1.2

1.2.3.1 Parce qu'en école on m'a conditionné à ne pas donner des grands coups de commande. **Leçon apprise : En école ils donnent des mauvais conseils ça sert à rien de faire des stages (je plaisante bien sûr): En cas d'urgence – collision imminente - il ne faut pas hésiter à envoyer un grand coup de commande. (et bien faire attention à relever progressivement si possible pour éviter le roulis).**

1.2.4 Pourquoi un vent latéral me faisait peut-être dériver ?

1.2.4.1 Parce qu'il est fréquent qu'un vent vous ramène sur la paroi surtout lorsqu'on sort du thermique. **Leçon apprise : Plus de marge au relief.**

1.2.4.2 Parce que ma voile était passée au dessus du haut de la paroi. **Leçon apprise : plus de marge au relief lorsqu'on arrive en haut d'une falaise et s'apprêter à contrer une dérive plus importante.**

1.2.5 Pourquoi ma ventrale était peut-être trop serrée ?

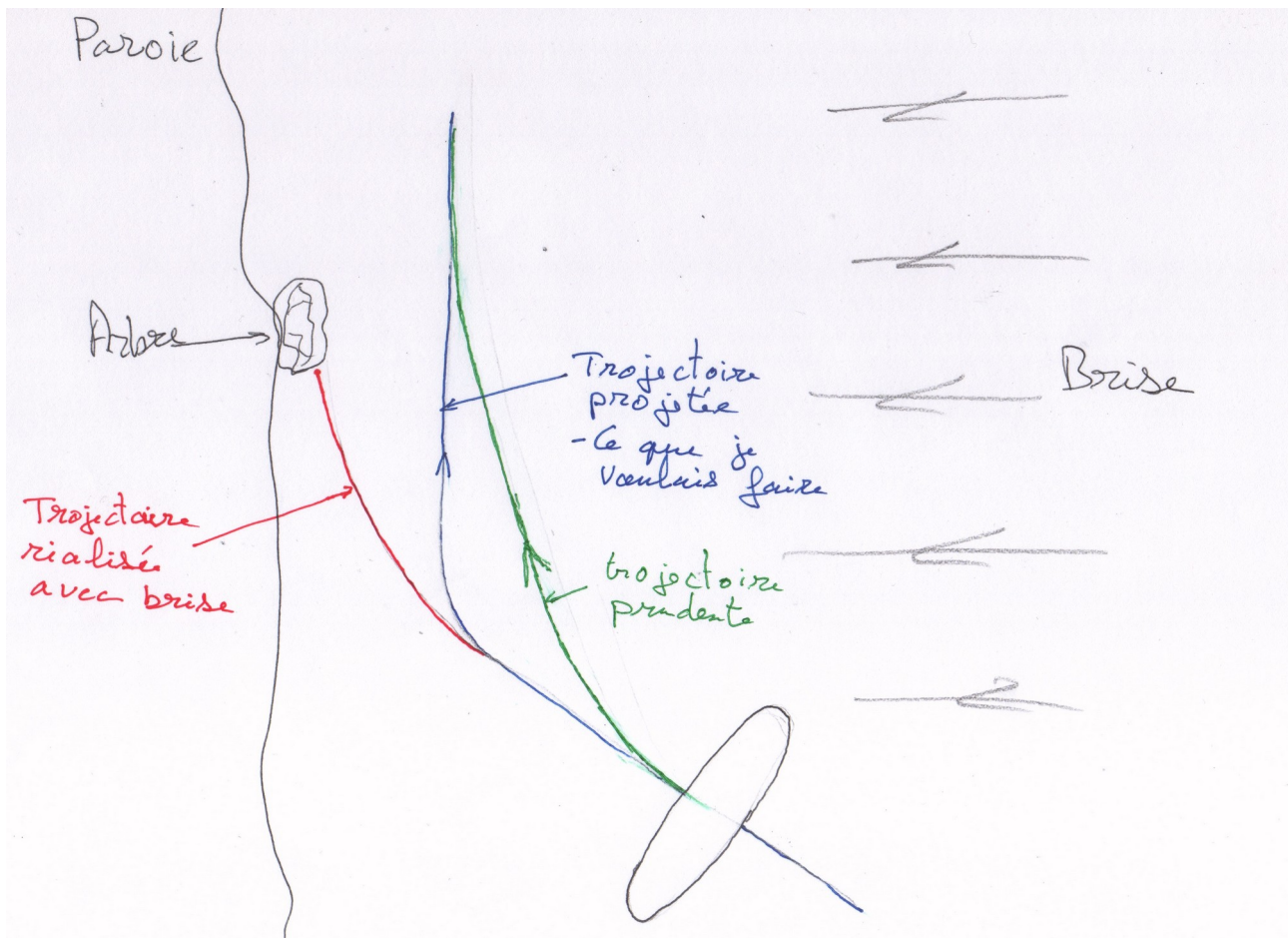
1.2.5.1 Parce que j'ai une nouvelle selette. **Leçon apprise : un bon réglage de selette c'est important.**

1.2.5.2 Parce que je n'ai pas fait de réglage sous portique avec un pro. **Leçon apprise : Pas de petite économie avec la sécurité. Va faire ton réglage chez un pro.**

1.2.5.3 Parce lors d'un vol précédent je trouvais que ça bougeait trop. **Leçon apprise : Une ventrale trop serrée ça peut aussi être pénalisant.** Si je n'étais pas à l'aise, peut-être que c'est parce que les conditions étaient trop instables pour moi ce jour-là et que la solution ce n'est pas de resserrer la ventrale mais de ne pas voler dans ces conditions. Il faut donc que je vérifie avec un pro le réglage de ma ventrale.

1.2.6 Pourquoi j'arrivais avec un angle trop ouvert et donc pas assez tangent de la paroi.

1.2.6.1 Parce que j'étais pressé de recoller à la paroi après un obstacle. **Leçon apprise : Ne pas s'approcher d'une paroi avec un angle trop ouvert.**



Niveau 5

1.1.4.2 Pourquoi je n'ai pas appris en école la bonne distance au relief ?

1.1.4.2.1 Je pense qu'il est difficile pour les écoles de donner de bonnes indications sur ce sujet vu que les stagiaires ont des niveaux différents : difficile de laisser voler un gars très près du relief en l'interdisant à d'autres. Du coup ils sont obligés d'être très prudents. Un biplace pédagogique avec un moniteur connaissant bien son niveau est peut-être une bonne solution pour mieux cerner cette distance au relief – donc à faire en fin de stage.

De plus cette problématique n'apparaît vraiment qu'à partir des stages thermiques – en init, perf 1 et perf 2 on est encore sur du plouf et si j'ai déjà fait plusieurs stages thermiques, pour certains ils sont trop anciens et pour le dernier, les conditions n'ont pas permis de faire beaucoup de vols pour affiner ce paramètre. **Leçon apprise, il faut que je demande un bi pédagogique en fin de stage pour affiner ce paramètre.**

1.2.1.1 Pourquoi je n'avais pas vraiment pris conscience du danger et donc pas vraiment décidé de faire un virage serré vers le vide ?

1.2.1.1.1 Probablement parce que je n'ai pas anticipé la dérive liée au vent. Là encore l'angle ouvert que j'avais a probablement masqué cette dérive jusqu'à ce qu'il soit trop tard et que je n'ai plus assez de temps pour anticiper la collision. **Leçon apprise : Marge dans la distance au relief surtout en haut de falaise et pas d'angle ouvert pour reculer au relief.**

1.2.1.1.2 Parce que je n'avais pas conscience que même un petit contact transitoire avec la végétation peut être très dangereux compte tenu du déséquilibre que cela provoque sur la voile. **Leçon apprise : éviter les contacts avec le relief et la végétation à tout prix.**

1.2.1.2 Pourquoi je n'étais pas assez lucide.

1.2.1.2.1 La mauvaise nuit a dû jouer. **Leçon apprise : Si vraiment je manque de sommeil, ne pas voler.**

Numéros complémentaires :

A aucun moment je n'ai pensé à utiliser mon secours qui pourtant aurait pu être utile si je me décrochais brusquement. **Leçons apprises : 1/ Lorsqu'on est accroché haut, penser à la possibilité de faire secours en cas de chute. 2/ Il faut que je travaille le réflexe secours, c'est pas acquis et c'est important.**

J'ai tapé au niveau des jambes et l'arbre n'était vraiment pas très grand. Je me demande si en dernier recours je n'aurait pas pu tenter de sauter par dessus en faisant une ressource. Très risqué si on ne maîtrise pas la manœuvre mais pour un très bon pilote (que je ne suis pas), c'est peut-être envisageable.

Finalement je ne vais pas acheter de voile Light. Le gain de poids ne justifie pas la perte de chance quand on est suspendu par la voile.

Avoir une corde accrochée à sa sellette pour sécuriser sa position quand on est suspendu c'est important. En l'occurrence je ne pense pas que j'aurai pu m'en servir mais je vais m'équiper quand même.

Si on a besoin des secours, il faut mieux les appeler soi-même directement par téléphone que de compter sur les autres parapentistes. C'est plus rapide, plus efficace et plus rassurant.

Et après ?

Oui, je vais continuer à voler, je vais même le faire le plus tôt possible – dès que je récupère ma voile si elle est réparable ou sinon dès que j'arrive à en acheter une autre. Oui le parapente c'est dangereux et oui, sur ce coup là je suis pas passé loin de l'accident fatal mais à tout considérer le risque est plutôt plus faible maintenant que cet incident m'est arrivé car j'ai pris la peine de l'analyser en profondeur et je vais prendre des actions pour éviter qu'il ne se reproduise et réduire le risque qu'un autre type d'accident ne m'arrive. La décision de faire du parapente ou pas ne change pas du fait que ce me soit arrivé : La pratique du parapente est risquée, je le sais, mais une vie où on ne prend aucun risque ne vaut pas la peine d'être vécue. Ce qui va changer par contre c'est ma prise de risque dans la pratique du parapente. Tant pis si mes vols sont plus courts, je n'irais plus gratter autant contre le relief. Quand les conditions sont bonnes on peut se faire plaisir et faire de long vols sans cela et cela me suffira.

Quelles actions correctives ?

- Refaire un vol en condition calme pour me remettre en confiance.
- Repasser par la case gonflage pour les mêmes raisons.
- Faire un bi pédagogique en condition thermique. Comme ça je pourrais mieux me rendre compte de la marge de sécurité par rapport au relief.
- Prendre plus de marge par rapport au relief, surtout quand ma voile arrive en haut de falaise. Et me méfier du vent travers à ce moment-là.
- Ne pas me diriger vers le relief avec un angle ouvert – venir tangenter progressivement.
- Savoir me contenter de ce que l'aérogologie permet ce jour-là pour mon niveau de pilotage et cela même si d'autres pilotes arrivent à faire mieux et quoique disent les autres parapentistes plus expérimentés qui m'accompagnent.

- Voler plus tard quand les conditions sont plus établies – de toute façon pour l’instant je n’ambitionne pas de faire des vols de 6h.
- Privilégier les faces ouest quand c’est possible.
- Si je vole avec des crosseurs, prendre le temps de bien réfléchir de savoir s’il faut voler en même temps qu’eux où s’il n’est pas préférable pour moi de voler plus tard (ou plus tôt) qu’eux.
- Continuer à faire des stages : Un stage Thermique, puis après un peu de pratique au moins un stage Cross et à voir à quel moment un stage SIV.
- Me familiariser plus avec mon secours. Pour cela je pense que je vais essayer de faire à chaque vol au moins une simulation de prise de poignée de secours. Le meilleur moment me semble être quand on décide de repartir vers l’atéro. En général on a un petit moment de vol calme rectiligne qui s’y prête bien. Il faut que cela devienne un réflexe instinctif. Les stats de la FFVL sont formelles, quasiment tous les morts n’ont pas tenté ou réussi à ouvrir leur secours.
- Quand j’ai le choix des sorties, privilégier le choix du site et l’heure par rapport aux participants. Mieux vaut un vol sympa avec des gens pour qui je n’ai pas d’affinités particulières plutôt qu’un vol pas top avec des gens sympa.
- Il n’y a pas de contact anodin en parapente. Notre équilibre est fragile et chaque contact peut potentiellement provoquer un déséquilibre grave qui entraîne une chute violente. Dont acte, il faut éviter les obstacles à tout prix sauf si vraiment on ne peut rien faire auquel cas la seule solution est la ressource pour casser la vitesse.
- Mieux préparer les vols. J’arrive à un niveau où il faut que je me renseigne plus précisément sur ce qu’il est possible de faire en vol thermique sur le site sans sortir du bocal. Où se balader ? A quel moment faire demi-tour... Et si je veux faire un mini-cross bien me renseigner aussi sur les atéros possibles de secours et sur les cheminements que l’on peut faire en sécurité.
- Vérifier le réglage de ma ventrale si possible sur portique.

Voilà, j’espère que ce retour d’expérience vous sera utile. Bon vol à tous et pour les non volants, rassurez-vous, ce genre de mésaventure est rare.

P.S. Oui, je sais, c’est très long mais j’ai pensé qu’il était intéressant aussi de montrer la démarche.