



Équipe de France de
Voile Contact

GUIDE METHODOLOGIQUE D'INITIATION AU VOILE-CONTACT

Table des matières

Introduction	1
Présentation de la discipline	1
Le brevet de pratique du voile-contact	2
Pré-requis de l'élève	2
Rôles de l'initiateur	2
Équipement recommandé	3
Réglage du harnais	3
Sortie d'avion classique	3
Travail de référence	3
Position des bras	4
Position du corps	4
Position des jambes	4
Sécurité assurée par l'initiateur	4
Avant le saut	4
Pendant le saut	4
Que faire en cas d'emmêlage ?	5
Après le posé	5
Premier niveau	6
Objectif	6
Nombre de sauts	6
Programme	6
<i>Le saut de découverte</i>	6
<i>Le travail de niveau</i>	6
Utilisation des commandes	7
Frein de référence	7
Travail en relâchement	7
Utilisation des avants	7
Notions de vitesses relatives	8
Exercices	8
La baïonnette	8
Exercices	8
Deuxième niveau	10
Objectif	10
Nombre de sauts	10
Programme	10
La vent arrière	13
La perte de visuel	13
Troisième niveau	14
Objectif	14
Nombre de sauts	14
Programme	14
Quatrième niveau	15
Objectif	15
Nombre de sauts	15
Programme	15
Fautes à éviter	15
Conclusion	16

Introduction



Séquence à 2, Le Blanc 2008

Présentation de la discipline

Sport d'équipe par excellence, le Voile-Contact est une discipline du parachutisme qui se pratique voiles ouvertes ; elle fait appel à des conditions athlétiques indéniables, une haute technicité du vol et une maîtrise absolue de son parachute. L'esprit d'équipe, la précision du geste, la maîtrise de soi, la prise de décision et le dépassement des limites sont les principales notions véhiculées par ce sport. Dès la sortie d'avion les parachutistes ouvrent leurs parachutes pour réaliser des formations, en effectuant des appontages avec les pieds sur les voiles de leurs équipiers.

En championnat du monde il existe trois disciplines différentes :

- **La séquence à deux:** Les parachutistes ont une minute trente secondes de travail. Le cycle de 5 figures tirées au sort devra être exécuté un maximum de fois. Les Russes détiennent le record du Monde réalisé en 2007 à Osijek en Croatie avec 15 figures.



Équipe de France Rotation, Granville 2008

- **La séquence à quatre:** Les parachutistes ont deux minutes trente secondes pour réaliser un enchaînement de formations imposées, tirées au sort préalablement par un jury. Ils marquent un point à chaque formation réalisée dans le temps imparti. Aujourd'hui, la France détient le record du monde avec 12 points.

- **La rotation à quatre:** Les parachutistes forment un empilage à quatre dès la sortie d'avion. Une fois cette formation réalisée, le parachutiste le plus haut se détache de celle-ci et réapponte par le bas pour marquer un point. Le cycle se répète ainsi pendant une minute trente secondes. Actuellement, la Russie détient le record du monde avec 22 points.

Le huit formation n'est plus au programme des championnats du monde du fait d'un manque de participants. Les huit parachutistes doivent réaliser une formation, tirée au sort préalablement, le plus rapidement possible. Les juges déclenchent le chronomètre à la sortie du premier parachutiste et l'arrêtent à l'appontage du huitième. La Russie possède le record du monde avec une formation réalisée en 23,37 secondes.



Équipe de France 4- Séquence, Granville 2008

En championnat de France et coupe de France, il n'existe que la séquence à quatre et à 2. La séquence à deux a été mise en place dans le but de promouvoir la discipline en facilitant l'accès aux disciplines à quatre pour les débutants.

Le brevet de pratique du voile-contact



L'objectif de ce brevet est de donner à son détenteur un niveau technique et un savoir-faire lui permettant de pratiquer le voile-contact en toute sécurité avec d'autres personnes de même niveau ou supérieur titulaires du même brevet.

Il se décompose en 4 niveaux:

- Niveau 1 : maîtrise de la sortie d'avion et du geste d'ouverture du parachute, maîtrise de son parachute, maîtrise de sa position dans le harnais et maîtrise des déplacements de base, notions élémentaires de sécurité.
- Niveau 2 : maîtrise du donné de voile centré.
- Niveau 3 : maîtrise de la prise de voile et du pilotage à deux.
- Niveau 4 : maîtrise des donnés en trois et quatre, en pile et en plan, notions avancées de sécurité.

A chaque niveau, nous allons détailler le travail de l'élève et le travail de l'instructeur. Nous détaillons d'abord la terminologie, ensuite les différentes techniques à maîtriser et enfin nous aborderons les exercices pédagogiques que l'élève devra réussir pour passer au niveau suivant.

Pour un bon brevet il faut compter de 15 à 20 sauts pour passer tous les niveaux. L'altitude recommandée pour ce genre de saut est comprise entre 2000 et 2500m.

Il est important de mettre l'élève dans les meilleures conditions de travail possibles: lui prêter un matériel adapté à son gabarit ou à défaut lui régler. Il est préférable de sauter dans de bonnes conditions météorologiques (éviter les journées trop froides, les vents forts, les nuages et la pluie).

Eviter de surcharger l'élève léger avec du plomb, ne pas utiliser de gilets de plus de 6 kgs. L'objectif est de faire des sauts agréables, que l'élève prenne plaisir à pratiquer cette discipline.

Pré-requis de l'élève

- Maîtrise de la sortie d'avion face moteur.
- Maîtrise du geste d'ouverture (Pull-Out ou Hand-Deploy selon le matériel).

Rôles de l'initiateur

- L'initiateur assure la sécurité de l'élève.
- Il démontre les gestes techniques à effectuer par l'exemple (réglages du matériel, position dans le harnais, travailler avec ses commandes par relâchement, prise des élévateurs avants, placements, prises de voile, respect des règles de sécurité, pliage, rigueur dans le travail, etc...).
- Il analyse les sauts de l'élève et le corrige.

Équipement recommandé

- Porter un altimètre (pour gérer sa sécurité et l'altitude de fin de travail qui est de 1000m).
- Porter des gants (contre les brûlures et le froid).
- Porter un casque (protection mécanique contre les chocs, élévateurs à "ouverture ou autre).
- Porter des chaussures basses (facile à enlever).
- Porter des chaussettes hautes (contre les brûlures).
- Combinaison ou pull à manches longues (bras et jambes) (contre les brûlures).
- Emporter toujours un coupe élévateur (Jack par exemple). Il est recommandé d'attacher le coupe élévateur au harnais avec une ficelle (suffisamment longue) pour empêcher toute perte involontaire du couteau.
- Utiliser des voiles destinées à la pratique du voile-contact (Diamant, Contact, Lightning, Express, Triathlon) avec des renforts adaptés (bord d'attaque, suspentes), des prises aux élévateurs avants (boules ou trims), des commandes semi-rigides ouvertes et un système de rétraction de l'extracteur.
- Débrayer le système LO.R ou le Stevens éventuels (il faut souvent temporiser pour attendre d'être en zone dégagée pour ouvrir le secours; il est donc préférable que le parachutiste soit maître du déclenchement de l'ouverture de sa voile de secours).
- En cas d'emport du système d'ouverture FXC, le débrayer.
- L'utilisation d'un système de sécurité du type Cypres ou Vigil est obligatoire.

Réglage du harnais

Il est important d'utiliser un harnais adapté à sa morphologie, suffisamment ergonomique pour ne pas présenter de désagrément majeur en vol.

La sangle de poitrine doit être serrée convenablement, les cuissardes serrées symétriquement. Ceci permet un vol rectiligne de la voile. Cela permet également au parachutiste d'avoir de meilleures sensations.

Sortie d'avion classique

Le premier à sortir de l'avion est la référence pour la base à deux (construction de la première figure).

Pour ce faire, l'élève sort de l'avion en faisant une sortie face moteur et une ouverture commandée (type poignée témoin) sans se précipiter.

Dans tous les cas l'élève attend d'être stable avant d'ouvrir.

L'initiateur sort de l'avion quand il voit partir l'extracteur de l'élève.

Veiller à ne pas partir avec la main sur le système d'ouverture.

Travail de référence

Le premier à sortir de l'avion va servir de référence à son coéquipier. Son travail consiste à :

- Prendre rapidement le contrôle de son parachute en saisissant les commandes et en déstockant les demi-freins. La vérification de la bonne ouverture et la gestion des incidents (twists, glisseur haut, rétraction bloquée...) du parachute est incluse dans cette phase.
- Reprendre l'axe de largage de l'avion et le garder.
- Prendre sa position de référence.

Position des bras

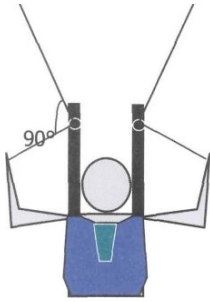


Figure 1 : Position des bras

Le pilotage doit se faire en écartant les bras latéralement. Se forme alors sur la commande un angle droit au niveau de l'anneau de passage des commandes sur les élévateurs. Cet angle engendre une force de frottement assez élevée qui permet de maintenir un taux de frein donné sans se fatiguer mais en étant toujours réceptif aux informations que la voile vous transmet.

En cas de mauvaise rentrée en dessous ou de balancements, les tensions dans la figure ne sont pas répercutées directement dans la voile, mais au contraire atténuées.

On peut relâcher ou au contraire prendre du frein de manière plus précise.

L'erreur classique est de piloter les coudes près du corps avec les mains près du visage et de mettre du frein en appuyant sur la commande vers le bas. Il est difficile de bien doser son frein et de garder un taux de frein constant.

Position du corps

Il est recommandé d'avoir une position tonique, buste légèrement en avant avec les muscles abdominaux contractés.

Position des jambes

Elles doivent être toniques, écartées de la largeur des épaules, légèrement pliées lors de la prise de voiles.

L'écart des jambes et des bras empêche, en cas de rentrée forte en dessous, le passage du corps dans le cône.

La tonicité des jambes et leur léger fléchissement absorbent les balancements et évitent les mouvements parasites qui amplifient souvent les effets d'une mauvaise rentrée ou de tensions dans la figure.

Sécurité assurée par l'initiateur

L'initiateur fait travailler ses élèves dans le cadre des règles de sécurité inhérentes à la pratique du voile-contact. Ces règles n'occulent en aucun cas la sécurité relative à la pratique du parachutisme; elles s'y ajoutent.

Cela commence à partir du briefing du saut pour l'élève jusqu'au pliage suivant de ce dernier.

Avant le saut

- Briefer le saut en rentrant bien dans les détails de chaque geste.
- Rappel des consignes de sécurité.
- Vérification de la conformité du matériel utilisé et du respect des règles élémentaires de sécurité.
- Surveillance des conditions météorologiques.
- Vérification de l'élève et de son équipement avant de monter dans l'avion. . Accompagnement de l'élève jusqu'à l'avion.
- Vérification des aiguilles et du système de déploiement du parachute de l'élève avant mise en place pour la sortie d'avion.
- Choix d'un point de largage adapté au travail effectué en fonction des conditions aérologiques locales.
- Respecter un délai de sécurité avant de sortir derrière l'élève.

Pendant le saut

- Anticipation des gestes de l'élève.
- Surveillance de l'axe et de la zone de poser.
- Surveillance de l'altitude.
- En cas d'emmêlage, privilégier la sécurité de l'élève.
- Si l'élève libère, l'accompagner jusqu'au sol en se posant avant pour lui ouvrir la voie. Essayer de garder un œil en même temps sur la voile et le POD de secours.
- En cas de poser hors zone, chercher un endroit dégagé pour se poser avec l'élève, lui montrer le chemin et se poser en premier.

- Dans tous les cas, se poser avant l'élève dans un endroit dégagé pour lui indiquer une zone de poser sûre.

Que faire en cas d'emmêlage ?

- 1. Communiquer si possible.
- 2. Avant de libérer, vérifier la présence d'autres parachutistes en dessous.
- 3. En règle générale le parachutiste le plus bas dans la figure libère en premier.
- 4. L'utilisation du coupe-élévateur est un dernier recours lorsque le parachutiste est emmêlé avec de la voile ou des suspentes et ne peut procéder à la libération ou à l'ouverture de son parachute de secours sans risque d'interférence.

Après le posé

- Surveiller le ramassage de la voile. . Surveiller le pliage de l'élève.
- Débriefing le saut.

Premier niveau

Objectif

Donner à l'élève les notions de base essentielles à la pratique du voile-contact, position de référence, notions de vitesses relatives entre différentes voiles, déplacements de base, replacements par baïonnette.

Nombre de sauts

Minimum 2 sauts.

Programme

- Saut de découverte (1 saut).
- Travail de niveau (2 à 4 sauts).

Le saut de découverte

C'est en général la première fois que l'élève voit quelqu'un s'approcher de sa voile. L'appréhension naturelle des parachutistes concernant tout intrus dans leur voile rend les choses assez difficiles.

L'élève part premier de l'avion, il se concentre sur sa position en sortie d'avion (face moteur) et sur son geste d'ouverture (il effectue la croix avant d'ouvrir pour temporiser).

Il prend le contrôle de son parachute, prend l'axe (il cherche l'avion ou l'instructeur qui saute derrière lui) et met un taux de frein de référence (mains au niveau des yeux).

L'instructeur sort derrière l'élève pour bien lui montrer ce qu'est une vent arrière avec une perte de visuel.

L'instructeur se place à côté de l'élève, comme s'il voulait l'apporter. Il parle à l'élève et le met à l'aise. S'il sent que l'élève est à l'aise, il réalise une prise centrée.

L'instructeur pilote alors la formation de façon à faire ressentir à l'élève les sensations de vol. A 1000 m il assure la séparation.

Le travail de niveau

Nombre de sauts: 2 à 4 sauts, ne pas hésiter à revenir dessus plus tard si les bases ne sont pas acquises.

L'élève part premier de l'avion, se concentre sur sa position en sortie d'avion (face moteur) et sur son geste d'ouverture (il effectue la croix avant d'ouvrir pour temporiser). Il prend le contrôle de son parachute, prend l'axe (il cherche l'avion ou l'instructeur qui saute derrière lui) et met un taux de frein de référence (mains au niveau des yeux).

L'initiateur saute derrière l'élève pour bien lui montrer ce qu'est une vent arrière avec une perte de visuel.

L'initiateur se place à côté de l'élève, au même niveau que lui, les voiles à un mètre d'écart.

L'initiateur va alors démontrer l'utilisation des différentes commandes à l'élève à travers les exercices suivants.

Un parachutiste dispose de deux moyens de piloter sa voile: piloter aux commandes, qui correspondent à deux freins aérodynamiques ou piloter aux élevateurs avants (appelés communément « les avants») qui correspondent à deux accélérateurs.

Utilisation des commandes

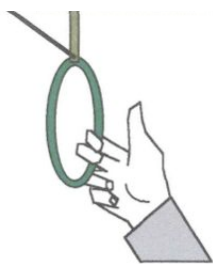


Figure 2 : Prise des commandes

La prise des commandes se fait à deux doigts avec l'index et le majeur. On laisse ainsi le pouce libre ainsi que l'annulaire et l'auriculaire qui serviront lors de l'utilisation des avants.

Le fait de piloter à deux doigts permet un pilotage plus précis. En effet la tension de la commande n'est répartie que sur deux doigts, ce qui donne des sensations plus précises que si elle était répartie sur 3 ou 4 doigts.

Frein de référence

En référence un parachutiste doit toujours voler avec 20 à 30 % de frein (mains au niveau des yeux, bras écartés, cf. Figure 1 : Position des bras). Cela donne une marge de travail pour remettre de la vitesse si l'on s'aperçoit que l'on a trop de frein ou au contraire d'augmenter son taux de frein si on avance trop.

Travail en relâchement

C'est le type de travail privilégié en voile-contact. Ce type de pilotage est moins intuitif. Pour pouvoir travailler ainsi, il faut partir d'une position de référence avec du frein. Il est impossible de travailler par relâchement si l'on est déjà bras hauts des deux côtés. Si je dispose d'un frein de référence, le fait de relâcher de la commande à gauche va me faire tourner à droite et inversement. Ce type de travail présente les avantages suivants:

- Quand on relâche de la commande d'un côté de la voile on en diminue la traînée, sa vitesse va augmenter et elle va avancer et tourner à plat. Le résultat est une glissade sans balancement, avec de faibles vitesses de rapprochement et une faible perte de niveau. L'ensemble permet un pilotage précis et maîtrisé de sa voile.
- Pour refermer son geste, il suffit de freiner du côté où l'on a relâché pour reprendre le taux de frein initial. On conserve ainsi le même taux de frein tout au long du saut, permettant ainsi de se retrouver toujours avec les mêmes dynamiques de vol et donc les mêmes sensations de vol.

Utilisation des avants

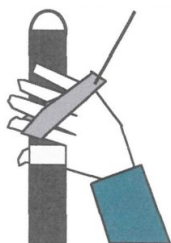


Figure 3 : Détail prise d'avant-droit

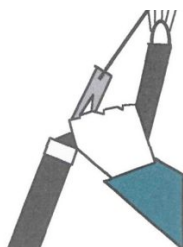


Figure 4 : torsion avant-droit

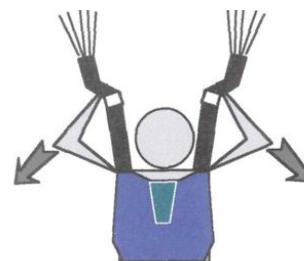


Figure 5 : traction des avants en écartant les coudes

La prise d'avants se fait commandes en main. On passe le pouce derrière l'élévateur avant avec l'index et le majeur devant, au-dessus des prises prévues à cet effet (trims, blocs, boules...). - Figure 3

On casse les avants en refermant son poing avec un mouvement de torsion du poignet. Cela permet de se servir de la cassure des avants comme d'une poignée pour tirer. - Figure 4

Pour tractionner sur les avants, on tire dessus à l'aide de la prise précédemment réalisée en écartant les coudes vers l'extérieur, en bombant le torse et en contractant les abdominaux. - Figure 5

Le fait de freiner un peu avant d'utiliser les avants détend les suspentes; à ce moment là, la prise d'avants est très facile et demande moins de force pour les actionner. Il faut profiter de cet effet le plus possible quand on a besoin d'utiliser les avants.

Notions de vitesses relatives

L'élève va apprendre à doser l'utilisation de ses commandes et des avants. L'initiateur servant de référence, il va pouvoir constater les effets de différents taux de freins et de prises d'avants différentes.

Exercices

L'élève reste en référence et l'initiateur prend les avants dans l'axe pendant 2 à 5 secondes; il reprend son frein de référence et bat des jambes pour indiquer à l'élève qu'il peut venir. L'élève doit restituer le même geste technique et venir se placer à côté de l'initiateur. Cet exercice peut être répété avec des doses plus ou moins fortes d'élévateurs avants. L'élève doit alors arriver à trouver le dosage lui permettant de se replacer à côté de l'initiateur.

L'élève reste en référence et l'initiateur prend du frein dans l'axe pendant 2 à 5 secondes; il reprend son frein de référence et bat des jambes pour indiquer à l'élève qu'il peut venir. L'élève doit restituer le même geste technique et venir se placer à côté de l'initiateur. Cet exercice peut être répété avec des doses plus ou moins fortes de frein. L'élève doit alors arriver à trouver le dosage lui permettant de se replacer à côté de l'initiateur.

La baïonnette

Elle permet, si l'on est placé trop en avant de la référence ou trop au-dessus, de se replacer à côté, en latéral. Elle s'utilise pour se replacer plus finement quand on ne dispose pas d'assez de distance pour faire une vent arrière et une perte de visuel. Elle consiste à :

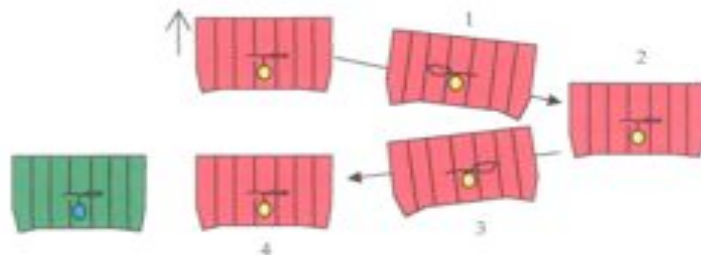


Figure 6 : Baïonnette

1. S'écarter de la référence dans un premier temps avec un angle plus ou moins fort selon la distance à rattraper, en conservant le visuel sur elle;
2. Un point de passage avec reprise de l'axe de la référence pour bien estimer la distance qu'il reste à parcourir et le niveau qu'il reste à perdre. On peut éventuellement continuer à s'écarter si l'on est toujours trop devant la référence pour revenir vers elle;
3. Revenir vers la référence avec un angle plus ou moins élevé selon la distance à rattraper ;
4. Se placer en reprenant l'axe de la référence;

Selon le niveau à perdre, on utilisera les commandes, les avants ou éventuellement un mélange des deux pour l'effectuer.

Attention à doser la quantité d'avants ou de frein utilisée dans la baïonnette en fonction du niveau et de la distance qu'il reste à parcourir jusqu'à sa cible.

Exercices

L'élève reste en référence et l'initiateur fait une baïonnette à la commande; il reprend son frein de référence et bat des jambes pour indiquer à l'élève qu'il peut venir. L'élève doit restituer le même geste technique et venir se placer à côté de l'initiateur. Cet exercice peut être répété avec des doses plus ou moins fortes de frein. L'élève doit alors arriver à trouver le dosage lui permettant de se replacer à côté de l'initiateur.

L'élève reste en référence et l'initiateur fait une baïonnette aux avants; il reprend son frein de référence et bat des jambes pour indiquer à l'élève qu'il peut venir. L'élève doit restituer le même geste technique et venir se placer à côté de l'initiateur. Cet exercice peut être répété avec des doses plus ou moins fortes d'élevateurs avants. L'élève doit alors arriver à trouver le dosage lui permettant de se replacer à côté de l'initiateur.

L'initiateur fait ensuite des baïonnettes en mélangeant avants et commandes pour faire travailler l'élève.

Deuxième niveau

Objectif

L'objectif pour l'élève est d'apprendre à se positionner par rapport à la référence pour donner sa voile. Pour ce faire, il apprendra le travail de vent arrière et de perte de visuel.

Nombre de sauts

Minimum 4 sauts.

Programme

L'élève part premier de l'avion; il se concentre sur sa position en sortie d'avion (face moteur) et sur son geste d'ouverture (il effectue la croix avant d'ouvrir pour temporiser). Il prend le contrôle de son parachute, prend l'axe (il cherche l'avion ou l'instructeur qui saute derrière lui) et met un taux de frein de référence (mains au niveau des yeux).

L'initiateur saute derrière l'élève pour bien lui montrer ce qu'est une vent arrière avec une perte de visuel.

L'initiateur se place à côté de l'élève, au niveau du saumon de la voile, à une demi-voile d'écart.

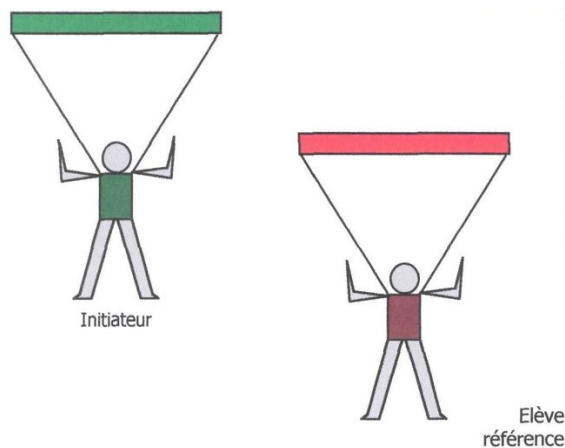


Figure 7 : Placement latéral pour prise centrée vue de derrière

Le placement idéal de l'initiateur (le pilote) est en latéral gauche de l'élève (la référence) avec un écart d'une demi-voile.

L'initiateur a la tête au niveau du saumon de l'élève. Il est placé légèrement devant l'élève et demande à l'élève une ouverture (convergence).

L'ouverture consiste pour l'élève à relâcher de la commande à droite de façon à glisser vers l'initiateur.

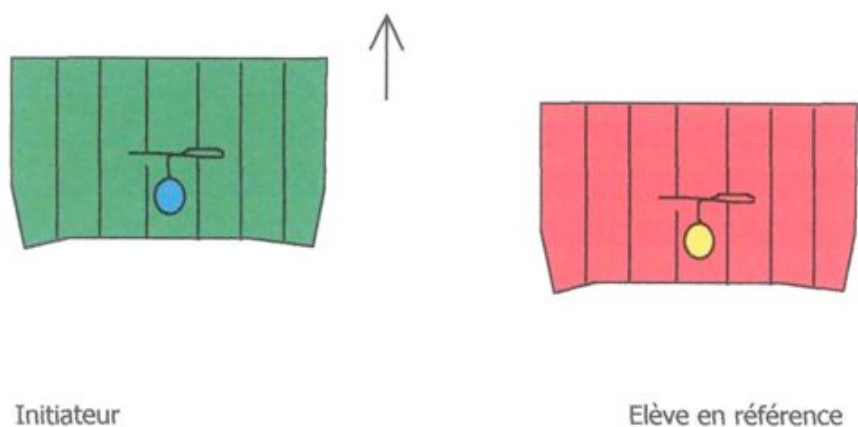


Figure 8 : Placement latéral vu de dessus

Dès que l'initiateur voit les caissons de la voile de l'élève, il ouvre vers l'élève en relâchant de la commande à gauche et en visant le caisson central. Les deux voiles convergent alors l'une vers l'autre.

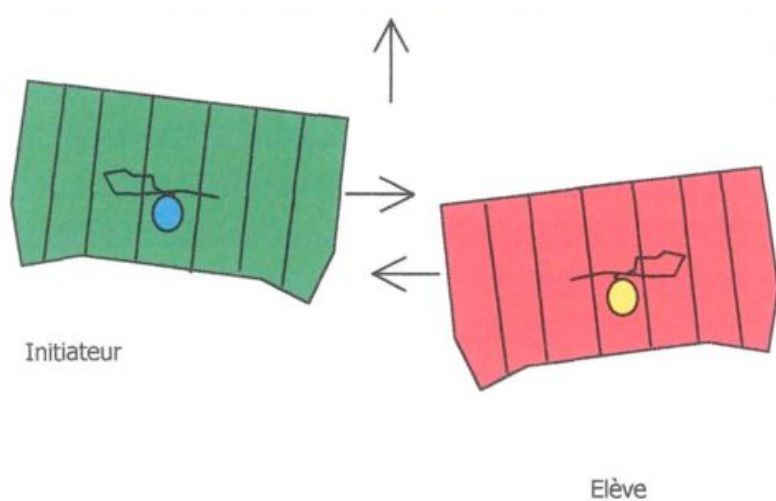


Figure 9: Convergence des voiles (en rattrapage)

Pour finir, l'initiateur et l'élève vont fermer simultanément en reprenant du frein du côté où ils avaient relâché. Cette action de fermeture se fait à peu près quand le corps de l'initiateur passe devant le caisson extérieur gauche de la voile de l'élève.

Le résultat est que les deux voiles arrêtent de converger et se retrouvent dans l'axe avec l'initiateur qui n'a plus qu'à passer ses pieds dans les suspentes du caisson central de l'élève.

Il est évident que je viens de décrire ici le cas idéal où chacun des équipiers a réussi à se placer où il fallait.

En fait, c'est un travail d'équipe. Chacun des équipiers dispose d'un certain nombre d'actions pour affiner son travail; l'élève peut prendre les avants quand il est trop haut.

Ils peuvent aussi faire varier leur taux de frein soit pour monter un peu ou au contraire pour relâcher un peu de vitesse, soit pour passer devant pour l'initiateur, soit pour coller sa voile au corps de l'initiateur pour l'élève au moment de la prise.

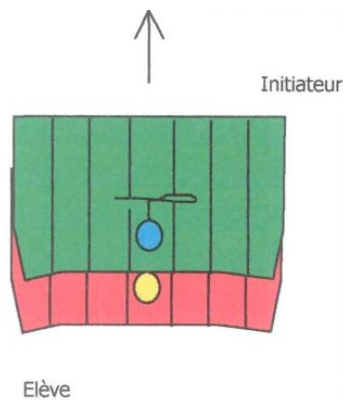


Figure 10 : Placement final vu de dessus



Figure 11 : Donné en dessous des épaules

L'élève doit viser entre les épaules et le postérieur de l'initiateur. Ceci permet à ce dernier de s'installer facilement en faisant une prise directe avec les pieds.

L'intérêt de faire une prise au pied est de garder le même taux de frein et de garder l'axe. Ceci permet, le jour où l'on effectue du travail à trois ou à quatre, aux autres équipiers de travailler par rapport à une référence saine dont la trajectoire est uniforme, ce qui facilite d'autant leur travail.

La prise se fait en crocheter à l'aide du pied droit la suspente centrale droite, le pied gauche venant crocheter la suspente centrale gauche.

Il est important que pendant toute cette opération, le buste et les mains restent bien rigides et face à l'axe, symétriques avec un taux de frein constant. Il n'y a que les pieds et les jambes qui bougent doucement, avec un minimum de balancements.

La prise à la main est à éviter car alors il est difficile de contrôler la formation. En effet, lors du lâcher des commandes pour effectuer une prise à la main, la voile de l'initiateur reprend sa vitesse et c'est souvent ainsi qu'il manque les quelques centimètres nécessaires à la réalisation de la prise.

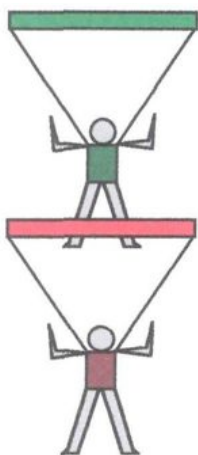


Figure 12 : Pile à deux vu de derrière

L'initiateur finit la prise en se remettant en frein et en remontant en haut de la voile si nécessaire; il prend le contrôle de la formation en reprenant l'axe de départ de la référence si ce dernier n'a pas été tenu.

La non-réalisation d'une prise est en général due à un mauvais placement, à une perte de référence (les deux bougent en même temps sans référence commune) ou à un mauvais travail d'équipe. Quand la prise a échoué, on se replace de façon à pouvoir retravailler.

Que faire si l'élève est:

- Trop haut, devant: l'élève fait une baïonnette en s'écartant à la commande et en revenant aux avants pour se replacer à côté de l'initiateur;
- Trop haut, derrière: il utilise les avants pour revenir à côté de l'initiateur;
- Trop devant avec peu de niveau: il fait une baïonnette doucement à la commande, pour finir à côté de l'initiateur;
- Derrière, même niveau ou trop bas: il devient référence et l'initiateur se replace à côté de lui en faisant une baïonnette aux commandes;
- Devant, plus bas: il devient référence, l'initiateur utilise ses avants pour le rejoindre;
- Devant, même niveau: il se replace de façon à ce que l'élève puisse venir se placer à côté de lui.

Une fois l'élève apponté, l'initiateur va se replacer derrière lui dans l'axe en faisant une vent arrière de 2 à 3 secondes.

L'élève va, à son tour, faire une vent arrière et une perte de visuel pour se replacer à côté de l'initiateur et lui donner sa voile.

La vent arrière

Dénommée ainsi car l'axe de largage s'effectuant généralement face au vent, le parachutiste en vent arrière se trouve donc dans le vent. Il faut profiter de la vent arrière pour régler son niveau vertical par rapport à la référence. La référence étant placée face à nous, il est facile de voir si l'on est plus haut qu'elle ou non.

- Si l'on est trop haut, on prend les avants pendant la vent arrière pour perdre du niveau (attention à prendre un dosage d'avants adapté au niveau à perdre, il est inutile de prendre trop d'avants et finir en dessous de sa cible).
- Si l'on est trop bas ou juste au niveau, on met du frein pendant la vent arrière pour reprendre du niveau.
- On profite aussi de la vent arrière pour se replacer sur son bon axe d'approche. En effet, si l'on est ouvert à droite ou à gauche pendant la vent arrière, on va se ré-axer pour se placer du côté où l'on doit donner ou prendre.

Il vaut mieux se garder toujours une petite marge de sécurité en hauteur. En effet, si l'on est placé un peu trop haut, on pourra récupérer les derniers mètres pendant la perte de visuel. Si l'on est trop bas, c'est irrécupérable.

La perte de visuel

La perte de visuel permet de reprendre l'axe de la référence et de se placer précisément là où on le désire de façon à pouvoir travailler avec la référence. Elle consiste à effectuer un 180° vers l'extérieur de la référence, donc perdre le visuel sur la référence un moment, reprendre le visuel et finir de se placer à côté de sa référence.

Pourquoi faire une perte de visuel alors que l'on pourrait effectuer un 180° intérieur à la formation en conservant le visuel sur la référence?

La proximité avec la formation incite souvent à visser violemment à la commande par enfoncement pour virer court, ce qui s'accompagne d'une grande perte de niveau et de beaucoup de vitesse. Le résultat est une voile difficilement maîtrisable pour le débutant à proximité de la formation d'où un risque de percussioin avec la formation.

Il est préférable de faire son 180° vers l'extérieur de la figure où l'on peut doser le frein du virage, si l'on dérape vers l'extérieur on ne va gêner personne.

Une perte de visuel se décompose en 3 temps:

- Le déclenchement du virage qui va se faire plus ou moins violemment selon la hauteur que l'on a à perdre. Plus on aura de niveau à perdre, plus il faudra faire une perte de visuel violente;
- La sortie de la perte de visuel constitue un point de passage où l'on va estimer sa position par rapport au placement désiré. Si l'on est trop devant, on refait une baïonnette pour se replacer. Si l'on est trop haut, on utilise les avants pour descendre. On peut profiter du fait qu'en sortie de virage à la commande les avants soient mous (plus la perte de visuel est violente plus ils sont mous et plus il est facile de perdre beaucoup de niveau) pour perdre plus facilement son niveau (attention les avants restent mous très peu de temps, juste le temps que la voile reprenne son plan de vol habituel) ;
- Le placement final plus fin à la commande de façon à finir avec une voile ayant le même taux de frein et la même dynamique de vol que la référence à l'endroit désiré.

Troisième niveau

Objectif

L'objectif pour l'élève est d'apprendre à se positionner par rapport à la référence pour aller prendre la voile de l'initiateur.

Nombre de sauts

Minimum 4 sauts.

Programme

Dans les premiers sauts l'élève part premier de l'avion; il se concentre sur sa position en sortie d'avion (face moteur) et sur son geste d'ouverture (il effectue la croix avant d'ouvrir pour temporiser). Il prend le contrôle de son parachute, prend l'axe (il cherche l'avion ou l'initiateur qui saute derrière lui) et met un taux de frein de référence (mains au niveau des yeux).

L'initiateur saute derrière l'élève.

L'initiateur se place à côté de l'élève, au niveau du saumon de la voile, à une demi-voile d'écart et va apponter l'élève centré (cf. Deuxième Niveau). L'initiateur va alors se replacer derrière et l'élève va venir l'apponter centré (même travail que le deuxième niveau mais en inversant les places de l'élève et de l'instructeur).

Dans les derniers sauts, l'initiateur partira premier de l'avion et l'élève viendra l'apponter centré.

Quatrième niveau

Objectif

L'objectif pour l'élève est d'apprendre à se positionner par rapport à une formation à deux ou à trois, pour donner sa voile en trois ou en quatre.

Nombre de sauts

Minimum 2 sauts.

Programme

Faire un briefing de sécurité aux élèves en rappelant les cas d'emmêlage et les procédures à effectuer.

L'initiateur et un ou deux autres titulaires du B3 quittent l'avion pour faire une pile à deux ou trois. L'élève part dernier de l'avion et doit venir se positionner à côté de la formation pour donner sa voile en trois ou en quatre.

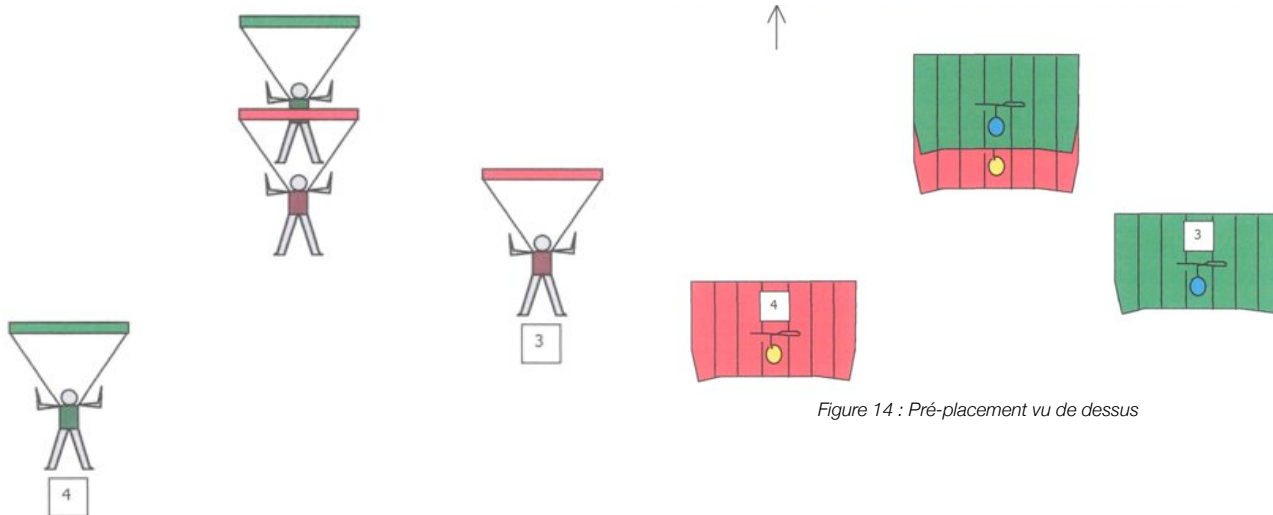


Figure 13 : Entrées en 3 et 4 vu de face (pré-placement)

Figure 14 : Pré-placement vu de dessus

Insister sur la priorité de rentrer axé, donc le trois et le quatre doivent glisser derrière la formation sans avoir une trop grande ouverture, s'il est trop haut se servir de ses élévateurs, inversement s'il est trop bas travailler doucement aux commandes.

Fautes à éviter

- Passer devant la formation (les turbulences générées par la voile peuvent être néfastes au vol de la pile).
- Rentrer de travers (vitesses de rapprochement élevées, risque d'emmêlage).
- Passer sous la figure (en cas de perte de visuel du corps du parachutiste du dessus, il faut dégager doucement du côté d'où vous êtes arrivé).

Conclusion

Comme vous avez pu le constater, ce guide est un support pédagogique pour le travail de l'initiateur B3. Il est destiné aussi bien au dernier breveté qu'aux initiateurs désirant se remettre à niveau.

Après l'obtention de ce brevet il est évident qu'il faut encourager les élèves à continuer, soit en leur trouvant des coéquipiers, soit en les envoyant en stage de perfectionnement.

Vous pouvez à tout moment prendre contact avec l'entraîneur national pour:

- Connaître le calendrier des stages jeunes et de perfectionnement;
- Organiser des stages sur votre centre, encadrés par les membres de l'équipe de France;
- Obtenir tout autre renseignement sur les possibilités de formation, d'encadrement et d'initiation à la compétition

Pour motiver un binôme de jeunes B3, rien de mieux que de les encourager à faire le circuit coupe de France de voile-contact à 2 qui est la porte d'entrée aux équipes à 4 et au haut niveau.

Bons vols!

