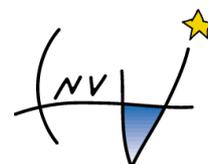


EVACUATION D'UN PLANEUR EN SITUATION D'URGENCE ET UTILISATION DU PARACHUTE DE SAUVETAGE



CENTRE NATIONAL DE VOL A VOILE
SAINT AUBAN

- Edition 4 du 04/03/ 2017 -



PREAMBULE

L'objectif de ce fascicule est de rassembler les connaissances utiles à un pilote pour réussir l'évacuation d'un planeur en situation d'urgence et utiliser à bon escient son parachute de sauvetage.

Il n'a donc pas pour vocation d'enseigner les techniques du parachutisme sportif ni de répondre à la question : « POURQUOI évacuer un planeur ? ». En effet les raisons qui peuvent amener un pilote à prendre une telle décision peuvent être très différentes (perte de contrôle, rupture en vol, collision, vol en conditions IMC, etc.) et incluent des aléas que seule la personne qui y est confrontée est en mesure de juger. Seules seront donc traitées ici les bonnes pratiques qui confèrent le maximum de chance de réussir l'évacuation du bord et les recommandations pour atterrir en sécurité avec un parachute.

L'occurrence d'une évacuation et d'un saut en parachute est statistiquement très faible mais l'expérience prouve qu'elle n'est pas nulle. C'est la raison pour laquelle ce type d'évènement doit faire l'objet d'un enseignement spécifique au cours de la formation du vélivole et être systématiquement envisagé lors de la préparation de chaque vol. Le but est que le pilote, confronté à une situation extrêmement périlleuse provoquant un stress intense puisse avoir, sans délai, les bons gestes qui conditionneront sa survie.

PLAN DU FASCICULE

A/ Généralités sur les parachutes de sauvetage ;

B/ Visite « pré-vol » du parachute de sauvetage ;

C/ Procédure d'évacuation du planeur et ouverture du parachute ;

D/ Orientation de la voile et atterrissage ;

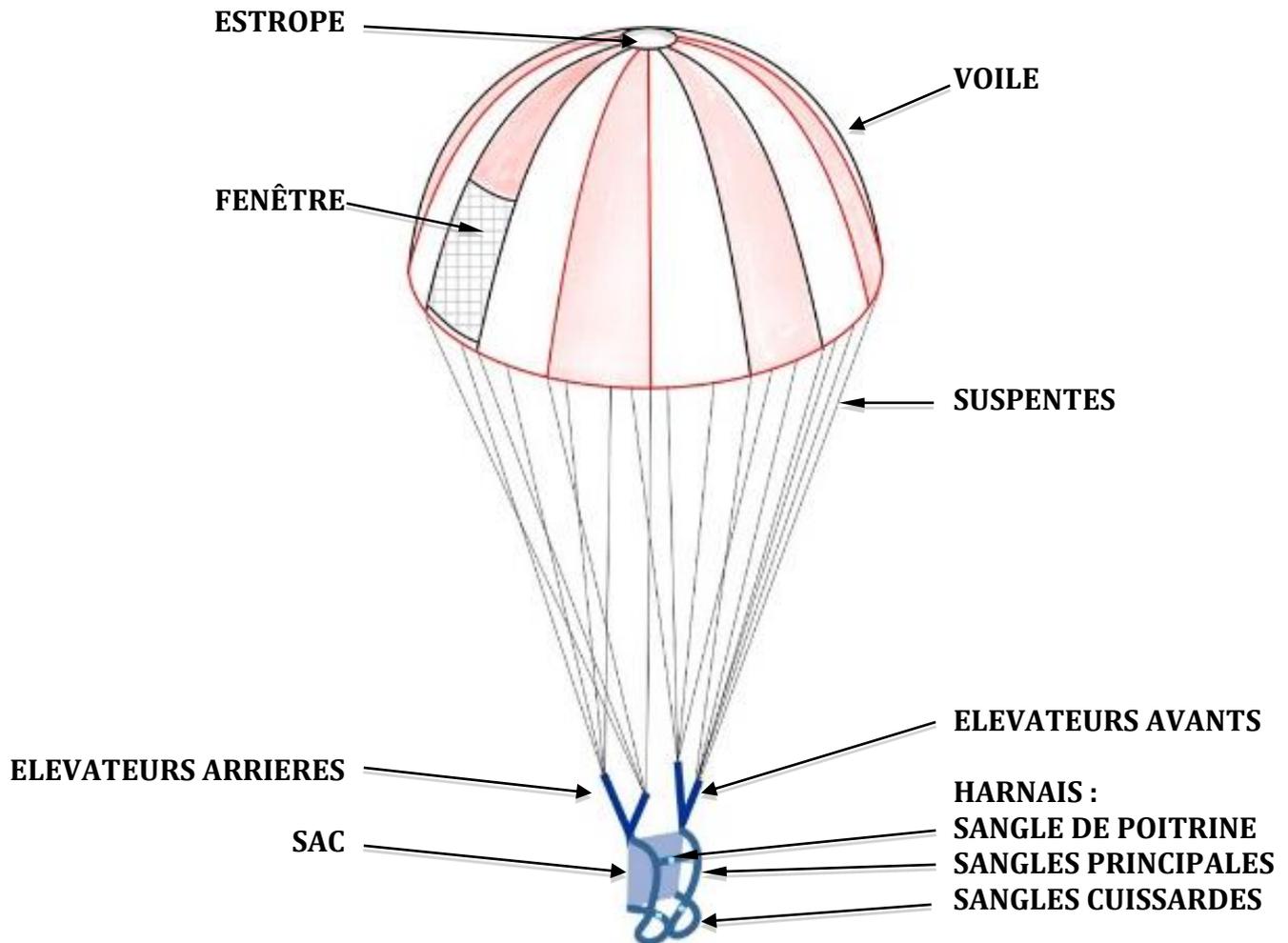
E/ Formation et entraînement des pilotes ;

F/ Recommandations ;

G/ L'essentiel à retenir.

A/ Généralités sur les parachutes de sauvetage

A-1. Description du parachute



A-2. Différences entre parachute de sauvetage et parachute sportif :

Les parachutes de sauvetage sont conçus pour sauver la vie de l'utilisateur qui évacue en vol un aéronef même s'il n'a jamais pratiqué le parachutisme. Ils ne bénéficient d'aucune sophistication particulière et ne sont pas dirigeables ; au mieux ils sont orientables face au vent.

A contrario, les parachutes sportifs autorisent la pratique d'une activité de loisir régulière. Leur ouverture est suffisamment progressive pour permettre au pratiquant d'enchaîner plusieurs sauts dans la journée même après une phase de chute libre. Leur encombrement est plus important que celui d'un parachute de sauvetage et ils disposent de commandes autorisant quelques évolutions. Cependant, leur pilotage nécessite un minimum de formation, d'entraînement et d'expérience.

Parachute de sauvetage	Parachute sportif
<ul style="list-style-type: none"> - Voile ronde garantissant une ouverture rapide ; - Ensemble qui ne se pilote pas, ne présentant pas de risque de décrochage et n'offrant pas la possibilité d'arrondir à l'atterrissage ; - Fenêtres directrices et propulsives avec ou sans poignées de commande OU rien suivant le type de parachute ; - Finesse entre 0 et 0,5 si fenêtre propulsive ; - Estrope (trou au sommet de la voile) ainsi qu'une faible porosité du tissu permettant de stabiliser la descente ; - Système d'ouverture du type "voile première" ; la voile n'est pas pliée dans un sac de déploiement ce qui permet une ouverture quasi immédiate ; - Matériaux ultralégers et résistants rendant le parachute à usage unique ; - extracteur à ressort ; - Poignée d'ouverture sur le côté gauche ; - Configuration du sac-harnais de type "Dorsal" (Back) ou de type "Siège" (Seat). 	<ul style="list-style-type: none"> - 2 voiles de type "aile" (1 principale et 1 de secours) ; - Voilure pilotable avec le risque d'erreur associée (décrochage), et possibilité d'arrondi à l'atterrissage ; - 2 poignées de commande agissant sur le bord de fuite de la voile ; - Finesse comprise entre 1,5 et 5 ; - Porosité nulle du tissu qui rigidifie le profil ; - Système d'ouverture du type "suspentes première" ; la voile est pliée dans un sac de déploiement et les suspentes, lovées dessus, temporisent l'ouverture ; - Matériaux légers et très résistants permettant un usage quotidien pendant 15 à 20 ans ; - Voile principale dotée d'un extracteur "hand-deploy" ; - Voile secours avec extracteur à ressort ; - Multiples poignées pour la mise en œuvre du parachute ; - configuration du sac-harnais du type « tout dans le dos »

A-3. Conception et caractéristiques des parachutes de sauvetage :

Les parachutes de sauvetage répondent à des normes de certification très précises (TSO aux Etats-Unis, ETSO pour l'Europe, JTSO pour la France) garantissant une ouverture rapide même dans des conditions extrêmes :

- vitesses d'ouverture certifiées entre 0 et 150 kts exigeant une résistance élevée des matériaux ;
- perte de hauteur nécessaire à l'ouverture inférieure à 100 mètres quelle que soit la vitesse de chute grâce au système d'ouverture "voile première" sans sac de déploiement ;
- Système d'ouverture et architecture du sac-harnais garantissant une ouverture rapide et sûre quelle que soit la position du pilote par rapport au vent relatif lorsqu'il tire la poignée (chute à plat ou non, face vers le sol ou descente sur le dos).

Selon la vitesse de chute à l'instant de la traction sur la poignée, le temps d'ouverture de ces parachutes varie de 1 à 3 secondes. La perte de hauteur lors de l'ouverture est faible ce qui accroît les chances de survie de l'utilisateur. L'inconvénient est néanmoins que le déploiement de la voile peut être violent et accompagné d'une décélération très forte.

Les types de parachutes de sauvetages fréquemment utilisés dans les planeurs sont les suivants :

- Flexpack I et II (Société Parachute de France) ;
- Spekon et Mertens (Allemagne) ;
- National, Strong et Sofetie (Etats-Unis) ;
- Air-pol (Pologne) ; Mars (Tchéquie) ;
- GQ (Grande-Bretagne) ; ...

La multiplicité des types nécessite de préciser pour chacun d'eux la procédure d'utilisation et notamment celle relative à l'orientation de la voile (voir chapitre D). Dans la mesure du possible, les clubs trouveront avantage à uniformiser leur parc de parachutes de sauvetage afin de développer des habitudes d'équipement et d'utilisation.

La formation et le rappel annuel réalisés par les instructeurs doivent être adaptés au parc détenu.

En cas d'utilisation des parachutes de la marque "NATIONAL", il est nécessaire de sensibiliser les pilotes sur le choix du parachute adapté à leur poids. Dans la mesure du possible, un marquage sans adhésif ni encre sur le tissu du sac pourrait être réalisé comme suit :

Type	Taille voile	Poids équipé	Marquage conseillé
NATIONAL 360	38 m ²	45 à 80 kg	P
NATIONAL 425	45 m ²	50 à 95 kg	M
NATIONAL 490	52 m ²	55 à 110 kg	G

Le fabricant "NATIONAL" a choisi ce système pour mettre en adéquation la surface de la voile et le poids du pilote. Cela permet d'obtenir une ouverture et une descente sous voile plus confortable et sûre, sans phénomène de balancement, avec un taux de chute voisin de 6 m/s.

Les autres fabricants ne proposent généralement pas de types de parachutes différents en fonction du poids de l'utilisateur. Par conséquent, il peut y avoir une différence sensible du taux de chute pouvant aller de 5 à 7,5 m/s suivant le poids sous la voile.

B/ Visite "pré-vol" du parachute de sauvetage

Avant d'utiliser un parachute, il est nécessaire de vérifier les points suivants :

- **La date du dernier pliage** : en fonction des clubs, elle peut être vérifiée sur la fiche du parachute, sur l'étiquette apposée au niveau des aiguilles ou encore sur un tableau général regroupant ces informations ;
- **L'état général du sac** : absence d'humidité ou tâche de pollution (hydrocarbures...), pas de déchirure ou de dégradations provoquées par des rongeurs. **Attention** : lors de la manutention des parachutes, il ne faut pas les saisir par les parties fragiles (encolure, rabats de sac...) mais par les sangles principales du harnais en faisant attention à ne pas tirer accidentellement la poignée d'ouverture. Il faut vérifier que les rabats soient bien en place et couvrent toute la voile et l'extracteur ;
- **L'état et le positionnement des aiguilles** : vérifier qu'aucune aiguille n'est tordue ni trop enfoncée, ce qui rendrait difficile voire impossible l'extraction de la poignée d'ouverture. Vérifier que les sertissages des aiguilles et que les œillets sont intacts. Les aiguilles doivent être tout de même suffisamment enfoncées.



MAUVAIS POSITIONNEMENT



BON POSITIONNEMENT

Sur certains types de parachutes (par exemple NATIONAL), les aiguilles sont protégées par 2 rabats rendant leur vérification malaisée. Il est possible de provoquer des détériorations sur ces rabats si la vérification est faite quotidiennement. Dans ce cas, chaque club devrait définir une conduite à tenir. A titre d'exemple, le plieur qualifié peut vérifier tous les "X" jours l'état des aiguilles des parachutes dont les rabats sont difficiles à ouvrir et à repositionner. Ceci peut même être mentionné dans les spécifications d'agrément de l'atelier de pliage.



**Parachute NATIONAL :
Zones sensibles pouvant être
détériorées**

- **Le positionnement de la poignée d'ouverture dans son logement** : la poignée doit être placée dans son logement dans le bon sens, le câble doit parfaitement coulisser dans sa gaine et présenter un "mou" d'environ 10 cm. Cette vérification permet de contrôler qu'il n'y a pas de blocage ou de mauvais cheminement du câble jusqu'aux aiguilles ;



- pas de mou de câble

- poignée dans le mauvais sens

MAUVAIS POSITIONNEMENT



BON POSITIONNEMENT

- **L'état de la gaine** entre la poignée d'ouverture et le logement des aiguilles, embouts bien cousus ;
- **Les harnais et les boucles** : ils doivent être vérifiés en s'équipant une première fois du parachute. Ceci permet de contrôler le bon état et le fonctionnement des boucles ainsi que l'intégrité des sangles. Il est indispensable de prendre le temps de bien ajuster son parachute et de vérifier en particulier ses propres réglages: ils ne doivent ni être trop serrés pour ne pas altérer le confort en vol, ni être trop lâches pour éviter de passer au travers du harnais en cas d'évacuation.

AUTO-CONTRÔLE :

- sangle de poitrine ajustée et à bonne distance du visage

- poignée bien en place



- entre les épaules et la partie haute du harnais, pas plus d'un travers de main

- bon réglage du harnais en hauteur

- sac bien remonté dans le dos

- excès de sangles rangés dans les cuissardes

Si le harnais est mal ajusté, l'utilisateur risque d'être mal positionné pendant la descente sous voile ce qui pourrait lui occasionner des blessures à l'atterrissage.



MAUVAIS EQUIPEMENT :

- **harnais trop relâché, réglage en hauteur inadapté**
- **sangle de poitrine trop haute, près du visage**
- **sac trop bas**
- **sangles cuissardes relâchées et excès laissés libres**

- **Avec le parachute sur le dos bien ajusté, bien repérer la poignée d'ouverture** : Elle est toujours située sur le côté gauche. Tout en la regardant, faire le geste de l'attraper sans la tirer et continuer le mouvement dans l'axe de la gaine du câble (vers le bas pour un parachute dorsal, vers le haut pour un parachute siège).

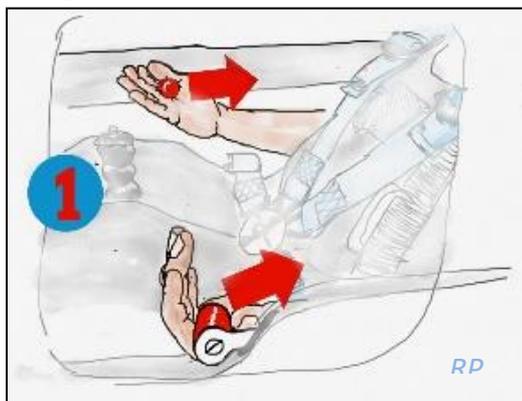
C/ Procédure d'évacuation du planeur et d'ouverture du parachute

Les particularités de chaque planeur doivent être prises en compte avant chaque vol afin d'être en mesure de réaliser une procédure d'évacuation la plus rapide possible. Le facteur "temps" joue contre le pilote lors d'un tel événement. La procédure doit être acquise dès le premier vol et révisée à l'occasion de chaque lâcher machine ou lors du vol annuel avec instructeur et autant de fois que cela est nécessaire.

Détail de la procédure :

- **sur planeur biplace, l'ordre d'évacuation** sera donné par le commandant de bord ou par l'autre pilote si le commandant de bord est dans l'incapacité de le faire. **Il est indispensable de parler très fort** pour couvrir le bruit ambiant notamment en cas de rupture du planeur en vol.

Larguer la verrière



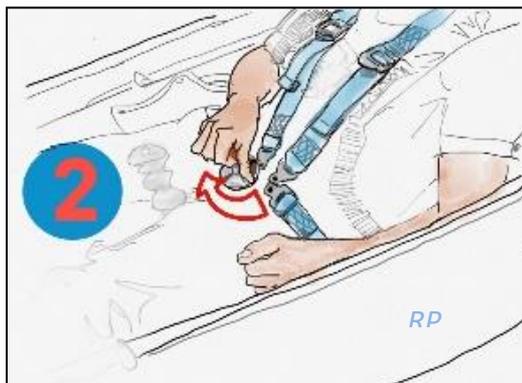
est décrite dans chaque manuel de vol.

Le largage de la verrière ainsi que le sens de fonctionnement, doivent être connus par tous les pilotes. Par convention, les poignées sont toujours de couleur rouge.

Il peut être utile de pousser celle-ci vers l'extérieur afin de s'aider du mouvement de la verrière.

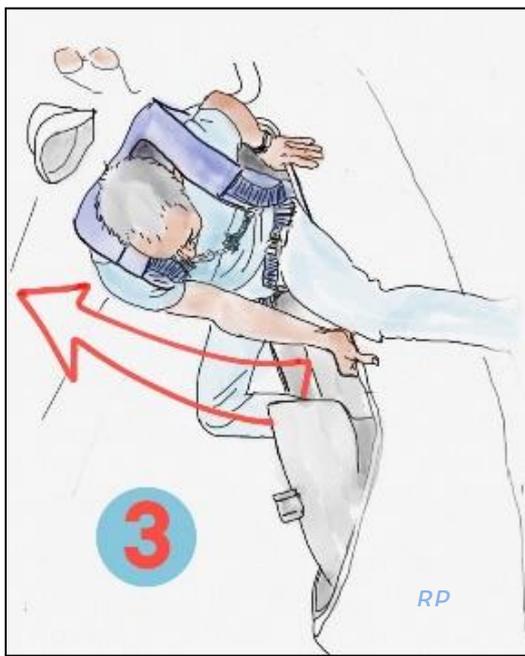
Après le largage de la verrière de la place avant pour éviter qu'elle ne gêne les pilotes, il sera possible et nécessaire de relever le tableau de bord.

bord.



Dégrafer les ceintures

Procéder suivant le type de boucle, puis écarter les ceintures de manière à ce qu'elles n'entravent pas l'extraction du cockpit.



S'extraire du cockpit

En dégageant les jambes du dessous du tableau de bord pour éviter d'être emprisonné par celui-ci, prendre le maximum d'appuis pour se redresser et quitter le cockpit.

Les positions inusuelles du planeur, les facteurs de charge associés ainsi que le vent relatif peuvent gêner les actions du pilote. Il devra donc mettre en œuvre toute son énergie pour évacuer.

Eviter d'avoir la main sur la poignée d'ouverture du parachute pendant la phase d'extraction du cockpit. Cela priverait d'une possibilité de saisir un appui et risquerait de provoquer une ouverture prématurée du parachute et de heurter violemment une partie du planeur.



Tirer la poignée d'ouverture

Une fois en dehors du cockpit, rechercher visuellement la poignée d'ouverture et **ne plus la quitter des yeux**. Sa position peut varier en hauteur suivant l'ajustage du harnais. La recherche visuelle se fera dans le sens de la hauteur, le long de la sangle principale gauche.

La saisir fermement à une ou deux mains et la tirer en effectuant un geste ample dans l'axe de la gaine. En moyenne, l'effort de traction est de l'ordre de 10 kg.

Si possible et en fonction de la hauteur disponible, attendre quelques secondes avant d'ouvrir le parachute dans le but de s'éloigner suffisamment du planeur ou de toute partie pouvant graviter autour de celui-ci. Jeter la poignée d'ouverture afin d'avoir les mains libres pour la suite de la procédure.

D/ Orientation de la voile et réception

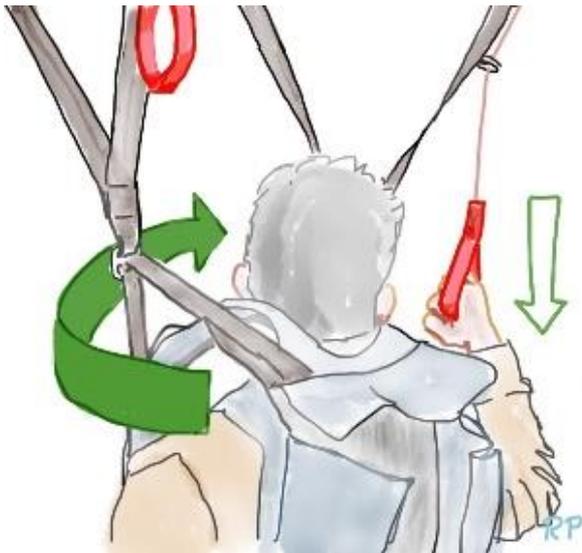


En fonction de la hauteur de l'évacuation et d'un taux de chute compris entre 5 et 7,5 m/s, le temps passé sous voile peut être très variable, de quelques secondes à plusieurs minutes. C'est la raison pour laquelle la séquence décrite sera raccourcie ou adaptée en fonction de ce paramètre.

D-1) Procédure normale

- **Recherche de la dérive** : rechercher tous les signes indicateurs de vent, déplacement de la voile par rapport à des points caractéristiques survolés, fumées, ondulations de la végétation ou sur la surface de l'eau, etc....

- **Orientation de la voile face au vent** :



ORIENTATION AVEC UNE POIGNEE DE COMMANDE

Si le parachute est doté de poignées de commande sur les élévateurs arrière, on tire celle qui est du côté vers lequel on veut aller. La vitesse de rotation est différente selon le type de parachute, de l'ordre de 30 secondes pour effectuer un tour complet. La vitesse de descente étant relativement élevée, on peut commencer à s'orienter à une hauteur comprise entre 150 et 200 mètres.

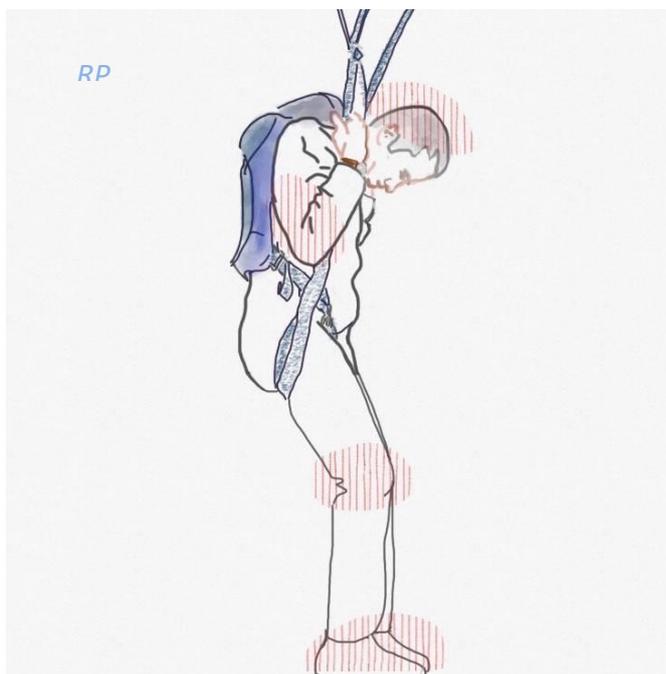


ORIENTATION AVEC UN ELEVATEUR ARRIERE

S'il n'y a pas de poignée de commande, il faut saisir un élévateur arrière et le tirer pour tenter de s'orienter. L'effort à fournir sera beaucoup plus important et la rotation beaucoup plus lente, voire nulle si la voile n'est pas équipée de fenêtres. Dans ce dernier cas, on se concentrera sur sa position d'atterrissage et sur la procédure de réception au sol (roulé-boulé) qui peuvent être réalisés même si l'orientation par rapport au vent n'est pas optimale.

- Prise de la position d'atterrissage :

à 50 mètres du sol environ (soit moins de 10 secondes avant le touché), prendre la position d'atterrissage et ne plus la quitter jusqu'au contact avec le sol. La position doit être tonique mais sans raideur et il est impératif de rester "bien groupé" en s'interdisant de refuser le sol.



Les pieds doivent être joints et serrés, semelles parallèles au sol. Les jambes sont serrées et toniques, légèrement fléchies de manière à avoir les pieds sous le corps. Les mains se situent à hauteur et en avant des épaules sur les sangles principales du harnais, coudes au corps. La tête est rentrée dans les épaules, menton à la poitrine, haut du corps légèrement arrondi.

De cette façon, les zones hachurées en rouge qui sont les plus sensibles, seront mieux protégées.

-Roulé-boulé

La réception par roulé-boulé, bien connue par les parachutistes militaires, consiste à :



1



1- juste avant la prise de contact, orienter légèrement les pieds de travers par rapport à l'axe du déplacement horizontal (dérive), pour éviter une chute à plat de face.



2



2- au contact du sol, fléchir les jambes avec tonicité en évitant de se laisser tomber.



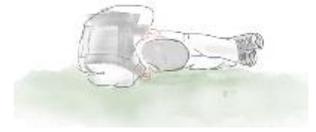
a



b



c



a- présenter une fesse au sol par rotation du tronc

b- se laisser rouler sur le dos vers l'épaule opposée à la fesse ;

c- laisser passer les jambes serrées au-dessus du corps jusqu'à l'immobilisation totale.

Même pendant le roulé-boulé, **tous les membres doivent rester groupés** pour éviter les chocs. La force de l'impact à l'atterrissage est équivalente à un saut d'une hauteur de 3 mètres.

Quelle que soit l'orientation du pilote par rapport au vent, la technique de roulé-boulé peut toujours être réalisée même vers l'arrière. Il faut surtout bien penser à rentrer la tête entre les épaules, menton à la poitrine.

En cas d'évacuation à basse hauteur, il faut concentrer son esprit et son énergie sur l'essentiel : la **prise de la position d'atterrissage et le roulé-boulé**. Face à l'urgence, les autres actions précitées ne sont pas indispensables à la sauvegarde du pilote.

D-2) Atterrissages particuliers

Le but n'est pas ici de lister de manière exhaustive tous les cas d'atterrissages, mais de donner quelques conseils sur les principales situations à risque :

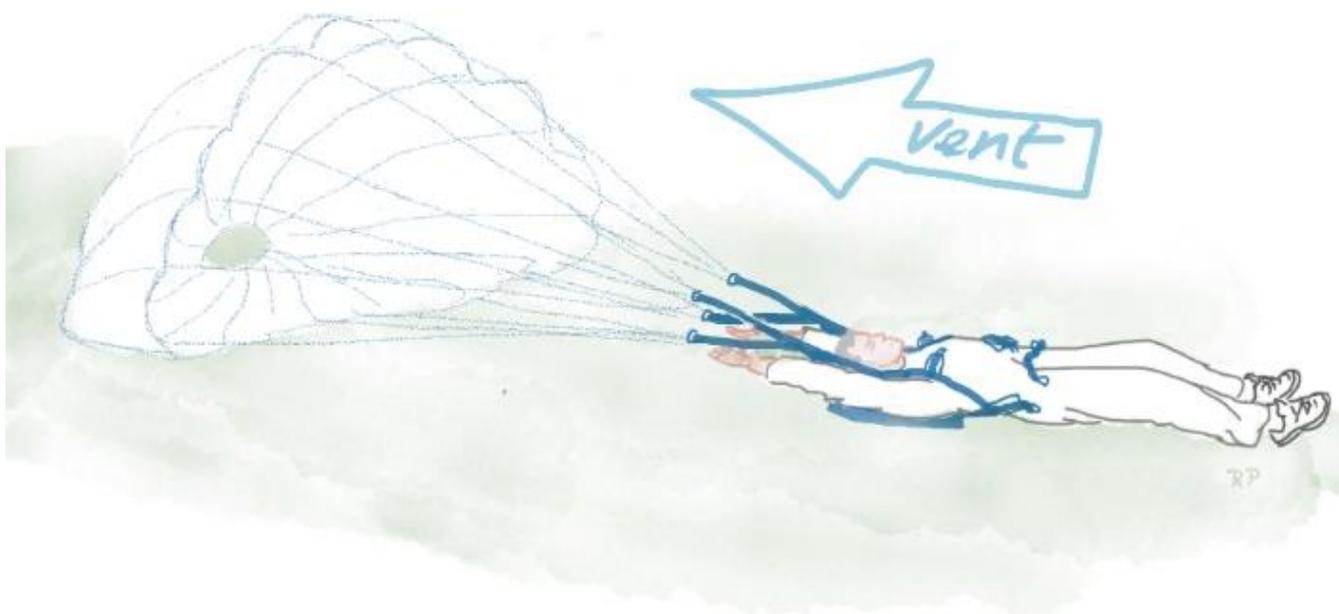
- Atterrissage par vent fort :



Dans ce cas particulier et s'il est constaté sous voile que le vent est fort, on peut déboucler la sangle de poitrine puis mettre au moins un bras en barrage pour ne pas basculer hors du harnais vers l'avant, l'autre bras pouvant toujours servir à s'orienter face au vent.

Une voile ronde reste gonflée au sol lorsque le vent dépasse 3 à 4 m/s (à partir de 11 à 15 km/h). Si la voile reste gonflée sans traîner le pilote, il suffit de se relever et courir vers la voile en en faisant le tour jusqu'à ce qu'elle se dégonfle.

Si la voile traîne le pilote, il faut se mettre immédiatement sur le dos, tête et épaules relevées pour les protéger et chercher à déboucler d'abord la sangle de poitrine puis chaque cuissarde. On cherchera enfin à sortir du harnais en relevant les bras dans l'axe du corps.



- Atterrissage sur un plan d'eau :

Sous voile, on débouclera la sangle de poitrine puis on mettra au moins un bras en barrage pour ne pas basculer hors du harnais vers l'avant, l'autre bras pouvant toujours servir à s'orienter face au vent. Il faut se préparer à passer quelques secondes dans l'eau pendant lesquelles on dégrafera à l'aveugle les 2 sangles cuissardes. Dès que l'on sera libéré, l'idéal sera de sortir du harnais en s'enfonçant davantage dans l'eau et de nager face au vent pour se dégager de la voile et des suspentes.

- Atterrissage sur une zone boisée :



Pour éviter des graves blessures au niveau des artères fémorales et du visage, il faudra d'une part replier les jambes sous les fesses et se cacher le visage avec les bras, d'autre part se préparer à reprendre immédiatement la position normale d'atterrissage si l'on n'est pas retenu par les arbres.

Si l'on reste accroché, il faudra bien juger de sa hauteur par rapport au sol avant d'entreprendre de se déséquiper et de risquer une chute. Il sera alors préférable de rester plusieurs heures accroché à un arbre en appelant les secours.

- Eviter les obstacles de faible largeur :

La voile n'est pas dirigeable, au mieux orientable. Cependant il existe une méthode simple pour éviter des obstacles de faible largeur, poteau, ligne électrique, mur, haie d'arbres, etc.

Avec une certaine anticipation et en se servant du vent pour dépasser l'obstacle, on exercera une traction sur deux élévateurs, avant, arrière ou latéraux du côté où l'on veut se déplacer. Quel que soit le type de parachute, on saisira les élévateurs au plus haut vers les suspentes et on les ramènera vers soi au niveau des épaules. Cette position demandera un certain effort mais pourra provoquer une translation de la voile pendant quelques secondes. Une fois l'obstacle passé, on reprendra la position normale d'atterrissage. Si cette méthode échoue, il ne faudra pas refuser l'obstacle. En cas d'atterrissage sur un bâtiment ou un mur, on cherchera à prendre contact, les pieds en premier.

E/ Formation et entraînement des pilotes

Le but principal de cette formation est de donner le maximum de connaissances et de présenter les actes réflexes qui permettront, en situation d'urgence et de stress intense, de les réaliser avec un minimum de blocage et de perte de temps.

La formation à l'évacuation d'un planeur et à la mise en œuvre d'un parachute de sauvetage peut être organisée en trois phases :

- La formation initiale dès les premiers vols ;
- Une formation à chaque lâcher machine, prenant en compte les spécificités du planeur concerné ;
- Un rappel annuel à l'occasion des vols d'entraînement avec instructeur.



Trois ateliers peuvent être facilement organisés dans ce but :

1 - Exercice d'évacuation au sol :

Pour réviser la procédure d'évacuation propre à chaque planeur, il faudra dans un premier temps se référer à son manuel de vol.

Pour créer un peu de stress et donner lieu à un effort de mémorisation par rapport à l'emplacement des commandes essentielles, il est souhaitable que le pilote, équipé et sanglé dans un planeur, de préférence biplace, ait initialement les yeux bandés, le temps de procéder aux manœuvres de largage de la verrière et de dégrafage des ceintures. Des précautions doivent être prises afin que la désolidarisation de la verrière du planeur n'occasionne pas de dommages à celle-ci.

Un excellent entraînement aux gestes qui permettent de s'extraire du cockpit, consiste à prendre l'habitude de descendre du planeur avec son parachute bouclé. Cette précaution permet de prendre la mesure des difficultés liées à la présence du parachute (poids et encombrement). De plus, la répétition de cette procédure évitera sous l'influence du stress, d'avoir le mauvais réflexe de déboucler le parachute au moment de l'évacuation.

Lors de l'exercice et après chaque sortie du cockpit, les instructeurs devront insister sur les points suivants :

A) porter le regard sur la poignée d'ouverture et ne plus la quitter des yeux ;

B) la saisir fermement à une ou 2 mains si besoin et la tirer en effectuant un geste ample dans l'axe de la gaine.

2 - Exercice en harnais suspendu :

L'utilisation d'un parachute périmé, solidement attaché à une structure et sécurisé, pourra servir à l'apprentissage des manœuvres d'orientation de la voile, de la position de réception et des atterrissages particuliers.

3 - Exercice de réception au sol, roulé-boulé :

Pour commencer, l'apprentissage du roulé-boulé pourra se faire à même le sol. Progressivement, il pourra faire suite à un saut depuis une hauteur d'environ un mètre, la position préconisée pour l'atterrissage ayant été préalablement adoptée. Dans tous les cas, il sera souhaitable que la surface de réception soit souple (tapis ou gravier non tassé).

En complément à ces trois ateliers et à l'occasion des opérations de pliage de parachutes, on pourra proposer à un nombre limité de pilotes la possibilité de s'équiper d'un parachute de sauvetage puis de tirer sur la poignée d'ouverture afin de juger de l'amplitude du geste et de l'effort à fournir.

Ces séances de formation compenseront efficacement le manque de connaissance et l'inexpérience des pilotes en terme de saut réel en parachute. Dans cette perspective, toute initiative individuelle qui conduirait à effectuer un saut au sein d'un para-club, permettra de découvrir l'évacuation d'un aéronef ainsi que la descente sous voile et constituera un atout certain pour traiter une telle situation d'urgence.

F/ Recommandations

Equipement du pilote :

Même pour un vol local, le pilote doit s'équiper d'une bonne paire de chaussures (au minimum des chaussures de sport). L'idéal est qu'elles soient montantes quelle que soit la saison. Il faut éviter de revêtir des vêtements trop amples ou trop volumineux qui pourraient masquer la poignée d'ouverture.

Pour le survol de zones inhospitalières, les vêtements doivent permettre de loger un téléphone portable et de petits équipements de survie (couverture).

L'équipement d'une balise de détresse (PLB) sur le parachute est fortement conseillé. Elle doit être fixée de manière à ne pas gêner l'accès à la poignée d'ouverture et au déploiement des élévateurs. De plus, elle doit rester accessible pour être utilisée après l'atterrissage.

En cas de doute sur les conditions de l'atterrissage, le déclenchement de la PLB pendant la descente sous voile est une bonne solution pour prévenir les secours.



Installation d'une PLB (SPOT) sur parachute NATIONAL :

- elle n'empêche pas le déploiement des élévateurs.
- elle est sécurisée par un mousqueton et une dragonne pour parer au choc à l'ouverture
- sa position est optimale par rapport à la réception GPS

Stockage et manutention des parachutes :

Pour profiter de leur durée de vie qui varie de 15 à 20 ans, il est nécessaire de prendre soin des parachutes ; ils doivent être manipulés avec précaution. Les parachutes de sauvetage sont fabriqués principalement en nylon, un matériau solide mais vulnérable notamment aux rayons UV, à l'humidité excessive, aux produits corrosifs et aux hydrocarbures ainsi qu'à la poussière. Ils doivent être stockés dans leur housse, à l'abri de la lumière, à une température comprise entre 15 à 30 degrés et à une humidité relative de 10 à 70%. Même en piste, les parachutes doivent être placés autant que possible à l'abri du soleil direct. Il faut éviter de les laisser sous une verrière fermée en plein été ! L'entreposage à même le sol ou l'herbe est également à proscrire car des corps étrangers ou des insectes peuvent entrer à l'intérieur, les dégradant à moyen et long terme.

Votre parachute n'est pas seulement un coussin, il peut aussi vous sauver la vie !

G/ L'essentiel à retenir

Après la décision d'évacuer, les actions essentielles sont :

- larguer la verrière ;
- dégrafer les ceintures ;
- s'extraire du cockpit ;
- visualiser la poignée ;
- tirer la poignée ;
- orienter la voile ;
- prendre la position d'atterrissage ;
- effectuer un "roulé-boulé".

Ne jamais oublier que ce qui est évident au sol ne l'est plus en situation d'urgence. C'est la mémorisation et la répétition de ces actions essentielles qui permettront de les acquérir sous forme de réflexes et de les restituer sans trop d'hésitation. Ainsi, en situation de stress intense engendré par la nécessité d'évacuer un planeur, le pilote pourra spontanément reproduire ce qu'il a appris, limitant ainsi le risque de blocage et de tunnellation.

Ce document a été réalisé par la Commission Sécurité / Formation de la Fédération Française de Vol à Voile.

Date de parution en ligne : le 01 décembre 2016.

Mise à Jour : version 3 du décembre 2016.