

SIV STORY

PASSAGE INCONTOURNABLE DANS LA PROGRESSION, LES STAGES DE PILOTAGE/SIV SONT UNE CLÉ DE LA SÉCURITÉ. MAXENCE JORCIN ET CHRISTOPHE WALLER SE SONT PENCHÉS SUR LES ORIGINES DE CES DRÔLES DE STAGES...

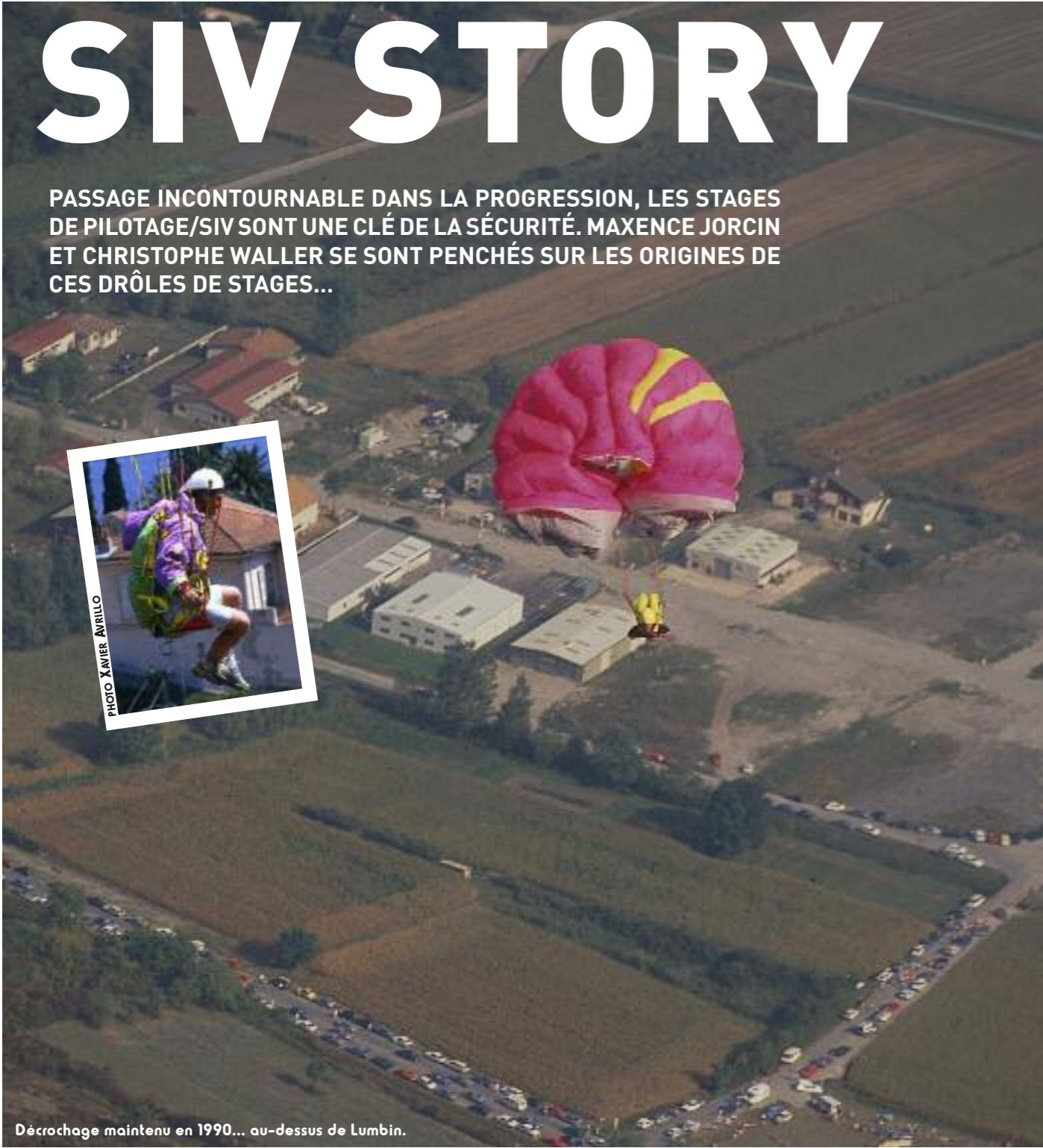


PHOTO XAVIER MURILLO

Décrochage maintenu en 1990... au-dessus de Lumbin.

Nous, moniteurs actuels, n'avons rien inventé. Nous avons juste repris le flambeau et fait évoluer la progression. Voici l'histoire de ceux qui se sont battus pour la mise en œuvre des premiers stages, il y a bien longtemps. Ce sont les précurseurs, les pionniers, ceux grâce à qui nous en sommes là aujourd'hui. Ils ont pour noms... Michel Werli, André

Rose, Vincent Teulier, Christophe Lidy, Patrick Avenne, Marc Boyer, Ali Gali, Didier Exiga et Heniu Dyduch. Bien sûr, il y eut d'autres acteurs, mais nous avons sélectionné les plus engagés, et nous les avons questionnés pour comprendre pourquoi, quand et comment les stages SIV ont commencé. Voici leur histoire... qui est aussi la notre.



PHOTO XAVIER MURILLO

Comment est née l'idée ?
 •Ali Gali : En 1987, le parapente a une progression exponentielle et les constructeurs décident de créer un organisme de tests afin d'éviter les erreurs des premiers deltistes.

Leur intention est également de contrer l'idée d'un parapente "sport dangereux pratiqué par des irresponsables". Ils créent l'ACPUL (Association des Constructeurs de Planeurs Ultra Légers), premier laboratoire de tests de voiles au monde. L'histoire des stages SIV (Simulation d'Incidents de Vol) est liée à celle de l'homologation des voiles...

•Heniu Dyduch : Bien avant qu'on parle de stages, Michel Werli s'entraînait à mal mener ses voiles dans tous les sens pour explorer leurs réactions. Le premier décrochage massif filmé nous avait beaucoup impressionnés. Puis Ali Gali, Patrick Avenne, Christophe Lidy, Nanou Berger s'y sont mis aussi. Lors des premiers brouillons de tests d'homologation, à Roquebrune Cap Martin, le stress des constructeurs qui faisaient tester leur voile était palpable ! Je me rappelle encore du sketch d'Ali Gali : après un décrochage dynamique et une forte abattée, il tomba dans la voile, en ressortit à 50 mètres du sol, la voile en vrac, pendula un coup dans l'eau, un coup sur le sol, pour finir heureusement dans l'eau, pas loin du bord !



PHOTO MICHEL FERRER

•Ali Gali : Il y avait un gros décalage entre le matériel qui évoluait très vite, et la formation des pilotes, inadaptée.

Les premiers stages...
 •Patrick Avenne : Dès le début, les stages se firent au-dessus de l'eau, avec un bateau de sécurité, une caméra, et les stagiaires équipés de gilets de sauvetage et d'un parachute de secours. Les premiers stages étaient calqués sur la batterie des tests d'homologation Afnor. Nous ne connaissions rien d'autre à l'époque. L'objectif était de simuler des incidents en faisant des fermetures, décrochages, parachutales, vrilles, et en apprenant aux élèves comment ressortir de l'incident. Avec les voiles de l'époque, nous avons souvent eu très très chaud ! Des voiles qui explosaient, des stagiaires en tumbling, la totale ! A chaque stage nous mettions le doigt sur un nouveau problème. Les constructeurs nous tombaient dessus, nous jugeant trop rebelles et estimant que leur image en prenait un coup.

•Didier Exiga : Nous devons classer les voiles suivant leurs réactions. Les manœuvres des tests étaient : fermeture asymétrique, frontale, recherche et sortie de phase parachutale, décrochage, vrille. Les tests permettaient de répartir les voiles en 2 catégories : PA (pilotage aisé) et PE (pilotage exigeant). Les premiers pilotes de tests jouaient avec le feu car ils découvraient les réactions des voiles et il y en avait encore de très dangereuses. Yves Goueslain avait fait un salto au milieu de ses suspentes en sortie de décrochage et nous sommes tous tombés au moins une fois dans la voile. Il fallait avoir le cœur bien accroché ! En tous cas, nous avons vite compris qu'il fallait former les pilotes. Pour leur donner les armes nécessaires pour sentir à quel moment ils sortaient du domaine de vol et comment gérer la situation. L'idée est venue de Denis Gankine et de quelques pilotes tests : créer



PHOTO D.R.

des stages Acro. Une dénomination peu rassurante, qui allait rapidement être transformée en SIV. D'autres dénominations comme MIV pour Maîtrise des Incidents de Vol, ou SMIV pour Simulation et Maîtrise des Incidents de Vols, ont également eu cours ici ou là.

•Didier Exiga : Il fallait du courage pour faire la totalité du programme ! Pas trop de problèmes de cravates à l'époque, mais des abattées souvent très impressionnantes, des ailes qui tombaient du ciel à vitesse grand V, des secours qui ne s'ouvraient pas toujours bien... Bref, du travail dans le vif, sans bases suffisantes. Et les stagiaires devaient tout assimiler en 4 ou 5 jours ! Les moniteurs étaient souvent confrontés à des situations imprévisibles. Avec l'expérience, beaucoup ont trouvé à la volée des palliatifs pour que les mauvaises surprises ne se reproduisent pas. J'avais le sentiment qu'il existait de grosses différences entre quelques formateurs sérieux, compétents et soucieux d'avancer dans la progression au rythme des élèves et du matériel, et d'autres manquant de formation et oubliant parfois les aspects émotionnels liés aux ailes parfois très vives des années 90 et aux formations trop rapides. Beaucoup d'élèves et de moniteurs commençaient à avoir peur. La réputation des stages SIV a commencé à devenir négative.



PHOTO XAVIER MURILLO

“Les premiers pilotes de tests jouaient avec le feu car il y avait encore des voiles très dangereuses. Yves Goueslain avait fait un salto au milieu de ses suspentes en sortie de décrochage et nous sommes tous tombés au moins une fois dans la voile.”

devions donc connaître la technique appropriée pour chaque voile, par exemple, pour sortir d'un parachutage, comportement assez fréquent à l'époque. D'autant qu'il y avait ces fameuses "sellettes de pilotage" qui accéléraient nettement les incidents de vol. Aujourd'hui, on parle à tout va du "pilotage sellette", mais il était bien plus important à l'époque ! Bref, nos stages acro avaient aussi un petit côté psy... pour soigner tous les terroristes !

•Didier Exiga : Il fallait du courage pour faire la totalité du programme ! Pas trop de problèmes de cravates à l'époque, mais des abattées souvent très impressionnantes, des ailes qui tombaient du ciel à

•André Rose : Des moniteurs ayant vu l'opportunité de faire des stages d'hiver au soleil se précipitent. Il y a trop de monde. On voit des moniteurs qui font faire aux stagiaires des vrilles et des décros... qu'ils n'osent pas faire eux mêmes. Avec le DTN de l'époque, Gérard Julien, nous constatons rapidement sur la plage de Roquebrune que cela devient un peu n'importe quoi. Bref, ça dérape !

•Vincent Teulier : Du coup, le nombre d'accidents augmente et la fédération menace de ne plus couvrir ce type de stages s'ils ne se structurent pas davantage. Il fallait évoluer !

Evoluer, mais comment ?
 •André Rose : L'urgence, c'était de former des pilotes tests usines et des moniteurs. Débute alors un travail de réflexion avec la FFVL et le syndicat des moniteurs. En 1989, j'organise un stage pour former des pilotes "usines" afin que les constructeurs puissent avoir des intervenants formés aux évaluations. En même temps je sélectionne des pilotes de tests "ACPUL" sur des critères de compétence, de sérieux et de discrétion sur leur travail. Sont retenus : Nanou Berger, Patrick Avenne, Vincent Teulier, Marc Boyer, Didier Exiga, Christophe Lidy et Ali Gali. Restait à faire pareil pour les moniteurs. La FFVL nous a alors missionnés, Didier Exiga, Vincent Teulier et moi, pour mettre en place un protocole de formation des moniteurs à l'encadrement de la pratique des stages SIV...



PHOTO JÉRÔME MAUPONT



PHOTO P.MAG

•Vincent Teulier : Notre démarche consistait à mettre en place une approche des situations de vol qui pouvaient être source d'incident, d'accident, ou de niveau de stress élevé chez le pratiquant. Il a fallu identifier

ces situations, les codifier, et proposer des solutions pour chaque cas. Le premier public visé était les moniteurs afin qu'ils puissent transmettre ces connaissances. La première session de formation a eu un tel succès qu'il a fallu en ouvrir plusieurs autres. Une attestation de qualification SIV était délivrée à ceux qui avaient suivi la totalité du programme. Ainsi, nous avons constitué le premier cahier des charges du SIV, avec entre autre, les contraintes de site, de logistique et de compétences. La qualification SIV était née.

(Ndlr : Vincent Teulier rédige alors la première fiche de progression du SIV. Elle comportait un tableau expliquant chaque manœuvre, sa dénomination, sa technique de réalisation, les consignes, les risques associés, les préconisations, etc).

•Patrick Avenne : La progression est restée calquée sur les tests d'homologation, en échelonnant les exercices, du plus light au plus strong. Mais nous avons beau connaître les réactions de la plupart des voiles de par notre activité de pilotes de tests, la découverte des méfaits de la neutralité spirale nous a bientôt contraints à gamberger à nouveau...

•Didier Exiga : Des écoles se sont spécialisées (Aéroslide par exemple), la formation des moniteurs s'est améliorée, les médias nous ont aidés en vantant les bienfaits de la SIV... La confiance des pratiquants est ainsi revenue progressivement. L'arrivée des stages dits de "pilotage" a apporté un gros plus avec des formations plus douces, et donc mieux adaptées à un public réticent à aborder les manœuvres radicales de la SIV. Un mélange de SIV et de pilotage a sûrement apporté une formation plus étoffée.

•Marc Boyer : Erreurs de pilotage, mauvaise utilisation des basses vitesses... des pilotes se

sont retrouvés confrontés à des réactions qu'ils étaient incapables de contrôler. Les phases de tempo, de contre, le contrôle de l'autorotation n'étaient pas assez maîtrisées. Entre 1995 et 2000, les manœuvres proposées en SIV se sont adoucies en même temps que les thèmes de pilotage pur prenaient plus de place. C'est comme cela que la SIV a peu à peu cédé la place au pilotage. Les pilotes avaient autant besoin de progresser en pilotage que de mettre en place des automatismes liés aux incidents de vol.

Michel Werli chef d'orchestre.



PHOTO XAVIER MURILLO

•André Rose : En 1998, nous avons pris position contre l'enseignement du décrochage : un pilote s'était tué en sortie de décrochage, en tombant dans sa voile. Un procès s'en était suivi et le constructeur de l'aile avait été condamné.

(Ndlr : De nouvelles fiches de progression voient alors le jour, avec de plus en plus de notions de pilotage : gérer une spirale, une abattée avec une temporisation, provoquer du tangage, des virages dynamiques, des

wings over, l'importance de la sellette, etc.

L'apparition de la voltige a-t-elle fait évoluer le pilotage ?

•Vincent Teulier : Grande question : où commence l'acro ? En 1987, le décrochage faisait partie de l'apprentissage en école. Le premier à avoir défini l'acrobatie en parapente est Michel Werli.

•André Rose : Pour moi l'acro c'est avec un avion, pas avec un parapente. La rigueur, l'exactitude des manœuvres de voltige avion n'ont rien à voir avec les

•Christophe Lidy : Au début, l'idée était de garder la voile ouverte au-dessus de la tête. Aujourd'hui au contraire, on joue plus dans les mouvements dynamiques. Cela vient directement de la voltige.

•Didier Exiga : L'arrivée de l'acro a vraiment hissé les connaissances et possibilités sous nos machines. Mais pour améliorer la qualité du niveau des enseignants, je pense qu'un recyclage régulier devrait être obligatoire. L'information sur l'évolution du pilotage ne peut plus rester restreinte aux seuls

manœuvres spectaculaires, certes, mais parfois confuses que l'on peut voir en parapente. C'est mon point de vue et il n'a pas changé au fil des ans. Mais j'ai maintenant tourné la page et ma vision est peut être un peu décalée...

•Patrick Avenne : Moi, j'aurais posé la question à l'envers : qu'est-ce que le pilotage a apporté à l'acro ? Et je répondrais : tout !

•Marc Boyer : Lorsque la voltige a commencé à se structurer, après avoir été montrée du doigt



PHOTO D.R.

et critiquée, elle a apporté un souffle nouveau et une façon différente d'aborder le pilotage d'un parapente. Le parapente a évolué grâce à des gars comme Michel Werli, l'homme qui faisait des décros à tout va, Andy Hediger, le premier à réussir le tonneau, Richard Gallon, le roi des gros vracs, jamais de bobo, Seb Bourquin, le roi des wagas, Christophe Waller, qui a tenté tous les trucs, sans oublier Raül

Conclusion de Maxence Jorcin et Christophe Waller

Nous tenons à remercier ces pionniers qui nous ont mûché le boulot ! Seuls parmi eux, Didier Exiga et Marc Boyer encadrent toujours ce type de stages. Nous, moniteurs d'aujourd'hui, avons repris la suite en adoucissant la progression, la rendant plus progressive, l'adaptant au matériel d'aujourd'hui. On dit que les voiles actuelles sont plus sûres : c'est vrai, et les comportements se sont standardisés, mais même si les voiles actuelles sont beaucoup plus saines et amorties, il ne faut pas oublier qu'un



PHOTO JACQUES PAUL STÉFANI

Rodriguez bien sûr ! La façon d'enseigner le parapente a bénéficié de tout cela. La mécanique de vol, la dynamique d'un parapente restent les mêmes, mais les méthodes d'enseignement ont pu évoluer grâce à la voltige. Car la voltige réclame une très bonne compréhension des lois mécaniques et aérodynamiques pour pouvoir les mettre à profit. Plus tard David Eyraud a su formaliser tout cela avec intelligence.

décrochage mal géré peut toujours se finir dans la voile ! Que des 360° engagés trop fort peuvent entraîner une neutralité spirale. En cas de fermeture, si on ne fait rien, ce n'est pas la voile qui va nous éviter le relief ! Il faut donc être toujours aussi vigilant et ne pas se reposer sur le matériel, même s'il a très bien évolué. Il faut plusieurs semaines pour former un bon pilote, qui deviendra un vieux pilote. Ce n'est pas en 2 ou 3 jours de stage pilotage/SIV que l'on peut tout apprendre, même si c'est beau-

coup mieux que rien. Pendant leur formation, les jeunes du pôle Espoirs de Font-Romeu réalisent au minimum trois stages SIV, sans oublier l'encadrement permanent en cross, les cours théoriques, etc. Il faut du temps, car chaque manœuvre suppose des prérequis à automatiser. Vouloir aller trop vite, c'est refaire les mêmes erreurs qu'il y a 20 ans... Nous ne passons pas forcément assez le message aux pilotes, qui pensent parfois qu'ils vont tout faire, tout voir en un stage, et repartir avec toutes les manœuvres en poche (360°,

"L'expérience des uns ne profite pas toujours aux autres. Des pilotes qui volent malgré la présence de cunimbs, des pilotes qui font des manœuvres de voltige trop bas, ça arrive encore !" (André Rose)

QUE FONT ILS AUJOURD'HUI ?

•Michel Werli : Premier pilote à oser mettre sa voile en décrochage, tester les fermetures et autres incidents, bien avant que les tests existent, il a fait partie de l'équipe de France. Aujourd'hui, Michel a une petite entreprise d'enseignements publicitaires (ADCO près de Gap). Il vole toujours mais n'enseigne plus.

•Vincent Teulier : Il a beaucoup travaillé à l'évolution vers la norme européenne EN, et de la SIV. Aujourd'hui directeur du laboratoire français de test Aérotests, il est également responsable d'une station de ski.

•André Rose : Créateur et longtemps directeur du laboratoire Aérotests, il a contribué de manière très active aux différentes évolutions des normes. Il est maintenant concepteur de kayaks de mer pour Bic Sport.

•Christophe Lidy : Il fut aussi membre de l'équipe de France et travaille aujourd'hui avec Pierre Naville, à l'école des Passagers du Vent à Talloires.

•Patrick Avenne : Membre de l'équipe de France aussi. Moniteur de ski et de parapente (à Talloires) et toujours pilote test.

•Marc Boyer : Encore un ex équipe de France. Il dirige son école Soaring à Luchon (Pyrénées) et organise notamment des stages SIV et voyages paraplénisme. Il est toujours pilote test.

•Ali Gali : Longtemps en équipe de France, il a été 2 fois champion de France (1987 et 1994). Il crée des sites internet et fait toujours des baptêmes biplace à Morzine.

•Didier Exiga : Un titre de champion de France et 10 ans en équipe de France. Aujourd'hui il entraîne les jeunes du pôle Espoirs de Font Romeu, enseigne dans son école de parapente Vol'aime, il est aussi moniteur de ski et toujours pilote test.

•Heniu Dydych : Premier président de l'ACPUL, président du WG6 (groupe de travail européen sur la norme EN) et directeur d'ITV, il vient de créer une école de parapente en Chine.