

Le malentendu

Nous sommes tellement habitués à la situation dans laquelle nous nous sommes retrouvés que nous n'arrivons pas à en voir l'absurdité.

Quelle situation ? Le fait que le parapente pourrait être pratiqué en sécurité alors qu'il y a une centaine d'accidents graves chaque année. Combien sont causés par la malchance ? Disons 1 à 3 %. Les 97 % restants venant d'une erreur du pilote : mauvais choix d'aile ou de site, pilotage insuffisant...

J'en ai assez de voir des gens arriver avec le sourire et repartir en ambulance parce qu'ils pensaient que le parapente c'était comme la planche à voile.

Si l'on veut vraiment diminuer radicalement le nombre d'accidents et, en passant, sauver le parapente, dont le nombre de licenciés diminue chaque année, il faut agir. Cela fait 22 ans que je vole et 11 que je dirige un centre de parapente recevant des pilotes de plusieurs pays et de tous niveaux. Je pratique d'autres sports aériens, principalement à l'étranger, ce qui m'aide à avoir du recul sur notre sport.

J'ai réalisé une évidence : il est 4 fois plus difficile pour un pilote de parapente de voler en sécurité que pour un pilote d'avion.

Pourquoi ? Parce que le parapente est un sport très accessible, sans limitation naturelle ni limitation légale. L'escalade, par exemple s'autolimité par le fait que vous ne partirez pas dans une voie difficile si vous n'avez pas le niveau.

De plus, l'escalade, contrairement au parapente, maintient la sensation de danger en raison de la verticalité de l'environnement.

Pas de limitation légale non plus comme celles que vous rencontrez pour piloter un avion ou faire de la chute libre. Le responsable d'un club avant de vous laisser sauter vérifiera votre licence, assurance, carnet de sauts et tout votre matériel !

Alors qu'en parapente, après un stage de 5 jours, vous pouvez acheter votre matos et aller voler, personne ne vous demandera rien !

Dans de bonnes conditions sur un site facile, le parapente est très simple.

On arrive avec un sac de 10 kg et 15 minutes après on est à 1000 mètres au-dessus de la vallée. Magique, non ?

Oui, mais le parapente a des points faibles. C'est, entre autres, l'engin qui a la plus faible vitesse max et la plus petite plage de vitesse de tous les aéronefs. Grosso modo de 22 à 34 km/h pour une aile standard, soit 12 km/h de plage de vitesse, 18 avec l'accélérateur, à l'échelle des variations météo, c'est très faible.

Et où volons nous la plupart du temps ? Près du relief, générateur de turbulences !

L'avion lui, se pose et décolle sur des terrains standardisés, dans des vallées dégagées. Il a une large plage de vitesse et vole rarement près du relief.

Il faut plus présenter le parapente comme un sport technique et à risque, ayant des **marges de sécurité faibles**. Proposer un apprentissage plus long, avec après le brevet, une obligation de voler encadré pendant une centaine de vols, soit par un moniteur, soit par un pilote expérimenté qui aurait suivi une formation (à créer). Le futur pilote devrait valider un mini-siv comportant quelques fermetures asymétriques et une technique de descente comme les B.

Cette progression est effectuée naturellement par 30% des pilotes mais les autres après leur formation, se retrouvent parfois à 14 h, seul sur un déco (qui peut être à St-André-des-Alpes !), et voyant des pilotes en l'air, se disent que c'est bon ! Ce système que je suggère permettrait aux débutants de découvrir en sécurité la complexité du parapente.

Mais pour vraiment limiter les accidents, nous n'avons pas d'autre choix que la réglementation. Beaucoup vont faire des bonds en criant à l'atteinte à la liberté du vol libre. Mais où sera-t-elle, quand les pouvoirs publics, fatigués des conneries faites par quelques pilotes, se décideront à nous réglementer ?

Ce n'est pas parce que la réglementation de certains pays n'a pas solutionné grand chose, qu'il faut refuser toutes les réglementations.

N'oubliez pas que nous vivons dans une société dans laquelle nous sommes habitués à être réglementés. Que ce soit pour conduire une voiture ou pour pêcher à la ligne, pratiquement toutes les activités humaines sont contrôlées.

Bien sûr beaucoup de pilotes responsables s'autogérant parfaitement, n'en ont pas besoin, mais regardez un site fréquenté et demandez-vous combien en font partie ?

Pour résoudre ça, je ne vois qu'une solution : avoir des responsables de sites appointés par la Ffvl, (ou autres) qui passeraient pour vérifier votre brevet de pilote, assurance, carnet de vol, pour voir si vous avez volé dans les 6 derniers mois, et si ce n'est pas le cas, il vous suffirait de valider une demi-journée de pente école.

Un brevet, 100 vols encadrés, une assurance et une demi-journée de pente école si l'on n'a pas volé depuis 6 mois : est-ce vraiment trop demander pour sauver des vies et réhabiliter le parapente ?

Christophe Dubois (deltiste, parapentiste, parachutiste, base jumper, pilote d'avion et d'Ulm, directeur de Flying Paradise en Grece).