



ANALYSE : ACCIDENT PASCAL VALLÉE

Pascal Vallée sous le prototype de la Dudek Snake 18 quelques mois avant l'accident. La voile n'est nullement à mettre en cause : c'est la rupture d'une drisse de frein, usée par des tubes en alu faisant office de poignées "mania" (ou "acro"), qui a provoqué l'accident à une altitude de 25-30 m/sol. Bien plus haut, Pascal serait passé aux arrières et aurait posé sans problème. Au ras du sol, l'incident se serait sans doute soldé par une glissade, avec de moindres conséquences.

Le 9 février, le Champion du Monde Pascal Vallée a eu un accident lors d'un simple vol de démonstration. Dans l'intérêt de la sécurité de tous les pilotes, Pascal a décidé de publier une explication pédagogique de son crash.

Contexte du vol

Ce jour-là, je décidais de faire une démonstration de décollage et d'atterrissage pour un ami, qui n'avait jamais vu voler un paramoteur. Donc pas d'esprit d'entraînement ou de performance, un simple petit vol plaisir avec un ami de longue date.

Déroulement de l'accident

Alors que j'effectuais mon second et dernier vol de 5 min de la matinée, j'engageais un virage dynamique sur la droite (mon côté préféré à cause du couple), dans le but de revenir sur mes pas et d'effectuer un changement de direction de 180°. Je me trouvais à environ 25-30 m du sol.

Lorsque j'ai voulu stopper la rotation pour

reprendre mon axe (commande à gauche), la suspente de frein a cassé sur ma sollicitation. Elle ne pouvait pas casser à un pire moment ! Inévitablement, sans contre à la commande, la mise en spirale s'est accélérée, j'ai tenté un contre à la sellette et essayé de saisir l'élévateur D de gauche pour ralentir mon mouvement mais je l'ai malheureusement loupé (les choses se passent à une vitesse incroyable et on ne dispose que d'une fraction de seconde pour réagir).

La suite est simple : sans possibilité d'agir sur mes commandes, je suis resté bras hauts à droite et le crash fut inévitable. Tout le côté droit de mon corps a touché en premier, ce qui explique les fractures: bassin, col du fémur, coude.



Pascal Vallée, Champion du Monde de paramoteur et victime malheureuse d'une drisse ayant lâché au plus mauvais moment...



Que ce soit en libre ou au moteur, les noeuds des drisses de frein et l'état général des drisses doivent être vérifiés régulièrement. Il est certain que nous pouvons très bien piloter sans, mais si la rupture intervient au mauvais moment comme pour Pascal, l'accident est inévitable.

Cumul de circonstances

Mon aile est le prototype de la Snake en 18 m², sur les freins de laquelle j'ai ajouté des tubes en aluminium pour la gestion des virages en mania. J'utilise ce système depuis 2008 qui est totalement différent d'un système de freinage standard. C'est le tube en aluminium qui a usé la suspente et créé sa rupture.

Malgré qu'à chaque vol, je vois l'état de la suspente en prenant mes commandes en main, dans ce cas-là je n'ai rien vu. J'ai aussi eu la malchance d'être à la mauvaise hauteur : plus bas, la trajectoire aurait été différente et j'aurais certainement glissé et rebondi avec des conséquences moins lourdes ; plus haut j'aurais eu plus de temps pour réagir voire pour utiliser le secours.

Conclusion

Malgré que je progresse d'année en année, comme la plupart d'entre-nous, et malgré ma volonté de me remettre en question, une trop grande confiance dans le matériel s'est installée petit à petit. Moi qui ai peur de me faire mal, et ai tendance à être excessif sur la préparation de mon

matériel, je peux dire qu'ici la sanction est lourde. C'est sûr qu'à l'avenir, mes contrôles sur ce point seront encore plus méticuleux.

C'est une fois de plus une bonne leçon d'humilité qui me rappelle que l'on n'est jamais à l'abri de commettre des erreurs.

Mon état

Je vais avoir quelques mois difficiles. Après 23 jours allongé, je devrais pouvoir passer au fauteuil. Fin mars, je serai admis au Centre européen de rééducation du sportif (CERS) à Capbreton en rééducation intensive pour plusieurs mois.

L'avenir

La priorité étant ma santé, je ne ferai des projets que lorsque j'aurai récupéré mes facultés. Je tiens à remercier mes partenaires qui se sont mobilisés et me soutiennent fidèlement dans cette épreuve difficile. Mon mental est intact et j'ai hâte d'attaquer la rééducation.

Merci à tous pour vos messages et témoignages de sympathie qui me touchent énormément, bientôt nous nous retrouverons dans les airs... :-)



Barbara Uranga (future Mme Rodriguez) du Team SAT en 2004 : les pilotes acro autour de Raul Rodriguez étaient les premiers à modifier leurs poignées de freins en y ajoutant des tiges en bois ou des tubes afin d'obtenir une transmission plus directe des forces.

PILOTER AUX ARRIÈRES...

Un parapente (ou une voile paramoteur) se pilote très bien sans les freins : depuis les débuts de notre activité, les élèves apprennent à passer aux arrières si par malheur, les freins classiques deviennent inopérants - que ce soit à cause d'un nœud ou d'une rupture.

Il faut juste être vigilant quant au décrochage : aux arrières, le décrochage intervient plus abruptement qu'aux freins. La solution consiste à ne pas trop travailler dans les basses vitesses : utilisez les arrières pour enclencher des virages modérés, n'essayez pas de tourner trop serré.

Une autre possibilité de piloter : actionner les "C" ou, sur des voiles trois lignes, les "B". Ce type de pilotage est utilisé par les compétiteurs parapente afin de corriger les trajectoires à grande vitesse sans trop ralentir la voile. Pour le poser, cette technique est moins utilisable, la ressource étant trop faible par rapport à celle déclenchée par une action sur les arrières. Attention, même aux arrières, la ressource n'est pas aussi efficace qu'aux freins. (SB)



Photo : Sascha Burkhardt

Une solution professionnelle : les EasyBrakes de Kevin Payne, ancien directeur de Firebird, sont constitués de deux tubes aluminium vissés ensemble sur une plaque en plastique. La suspente attachée à un anneau n'est pas en contact avec les bords coupants des tubes. Elle est attachée de manière classique sur un anneau. Le risque de rupture n'est donc pas plus grand qu'avec des freins classiques. Les Easybrakes sont un peu lourds, mais toujours disponibles (<http://kevpayne.de/Ebrake.html>, 39 euros). Il existe de nombreuses autres solutions plus légères. Des constructeurs comme Skywalk proposent des „poignées acro“ en option sur leurs parapentes.

Les Rol'Confort de Gilles Daviet: cela fait plus de dix ans que nos journalistes utilisent les Rol'Confort pour certaines combinaisons d'aile/moteur. Ces dispositifs ne sont pas particulièrement bon marché avec leur prix de 95 euros, mais elles se rétractent de manière fiable. Par sécurité, le pilote ne les lâche pas avant leur retour complet à la butée. Une commande prise dans l'hélice pourrait avoir des conséquences dramatiques...

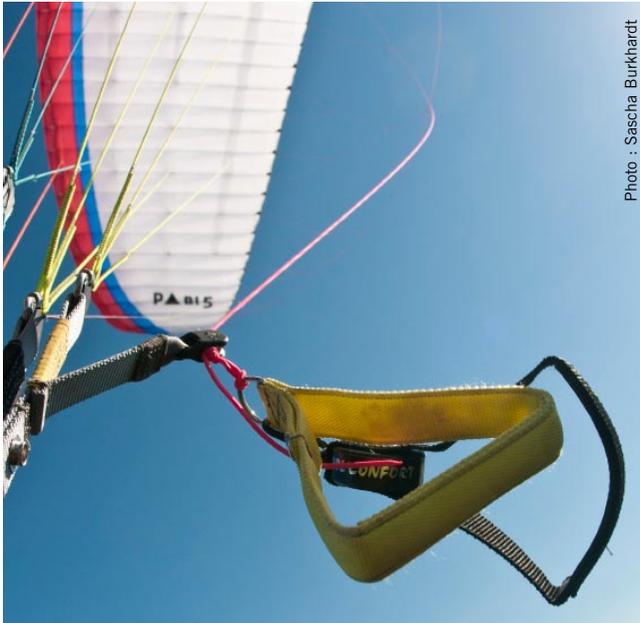


Photo : Sascha Burkhardt

DANGERS SPÉCIFIQUES AU PARAMOTEUR

En paramoteur, nous évoluons plus souvent près du sol qu'en parapente : une rupture est d'autant plus dangereuse. Mais surtout, l'hélice constitue une source de danger supplémentaire : il peut arriver qu'elle happe une poignée de frein mal réglé. C'est d'ailleurs déjà arrivé à Pascal Vallée au début de sa carrière : juste après le décollage, la poignée fut aspirée à travers le filet de protection de la cage, quand Pascal avait lâché les commandes afin de s'asseoir dans la sellette. La drisse a fait quelques tours autour de l'hélice avant de rompre. Ce coup de frein subit a provoqué une mise en virage et un atterro à plat ventre - il a eu de la chance. Si c'était arrivé plus haut, et surtout si la drisse n'avait pas cassé, la même mésaventure aurait pu provoquer une mise en spirale violente avec des conséquences très graves.

Faites donc très attention au bon réglage des freins et surtout, ne bricolez pas des rallonges de freins qui ne se rétractent pas de manière fiable lorsque le pilote les lâche. Utilisées selon le manuel d'instruction et accompagnées jusqu'à la butée avant de les relâcher, les rallonges du type Rol'Confort ne devraient pas constituer de danger. (SB)

Des rallonges de freins Rol'Confort en utilisation sur un chariot Flyke, combinées à une poignée de gaz Caméléon : deux dispositifs très pratiques...

rpassion.free.fr
mycameleon.fr



Photo : Sascha Burkhardt