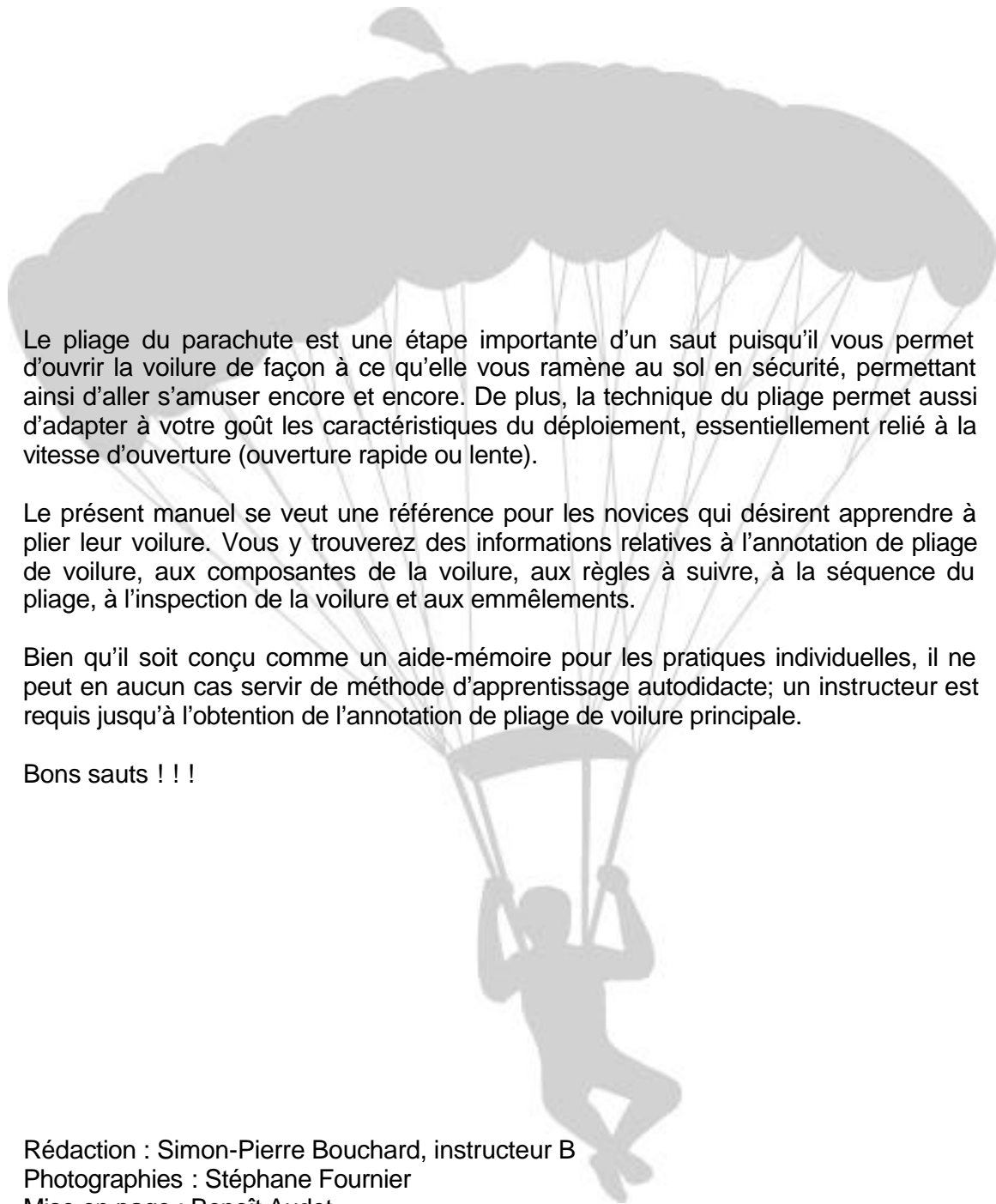


LE PLIAGE

Manuel de l'étudiant



Écrit par
Simon-Pierre Bouchard
Printemps 2000



Le pliage du parachute est une étape importante d'un saut puisqu'il vous permet d'ouvrir la voile de façon à ce qu'elle vous ramène au sol en sécurité, permettant ainsi d'aller s'amuser encore et encore. De plus, la technique du pliage permet aussi d'adapter à votre goût les caractéristiques du déploiement, essentiellement relié à la vitesse d'ouverture (ouverture rapide ou lente).

Le présent manuel se veut une référence pour les novices qui désirent apprendre à plier leur voile. Vous y trouverez des informations relatives à l'annotation de pliage de voile, aux composantes de la voile, aux règles à suivre, à la séquence du pliage, à l'inspection de la voile et aux emmêlements.

Bien qu'il soit conçu comme un aide-mémoire pour les pratiques individuelles, il ne peut en aucun cas servir de méthode d'apprentissage autodidacte; un instructeur est requis jusqu'à l'obtention de l'annotation de pliage de voile principale.

Bons sauts !!!

Rédaction : Simon-Pierre Bouchard, instructeur B
Photographies : Stéphane Fournier
Mise en page : Benoît Audet

Table des matières

Prérequis pour l'annotation de pliage de voileure	page 1
Les composantes de la voileure.....	page 1
Les règles à suivre	page 2
La séquence du pliage	page 3
Inspection de la voileure.....	page 8
Les emmêlements.....	page 9
Questions-quiz.....	page 10

Annotation

Pour d'obtenir l'annotation de pliage du parachute principal, vous devrez démontrer la capacité :

- de nommer les composantes importantes de l'équipement ;
- de plier convenablement une voileure (minimum de 10 pliages réussis sous supervision d'un instructeur) ;
- d'inspecter sommairement votre voileure tout en la pliant ;
- de démêler les emmêlements mineurs.

Les composantes de la voileure

Avant de commencer à plier, il est important de bien connaître les parties principales de la voileure et leurs fonctions. Les voici :

Les élévateurs

relient les suspentes de la voileure au harnais, supportent les poignées de contrôle et permettent la libération.

Les poignées et les suspentes de contrôle

servent de système de direction.

Les suspentes

retiennent le parachutiste à la voileure.

Les cascades

multiplient les points d'attache des suspentes sur la voileure, donc diminuent la tension sur le tissu.

Les stabilisateurs

minimisent l'effet de la turbulence et aident à créer la portance.

Les cellules

pressurisent uniformément la voileure.

L'extracteur

sert de système d'ouverture.

Le glisseur

ralentit l'ouverture de la voileure.

Les bloqueurs des stabilisateurs

empêchent le tissu de se coincer dans les œillets du glisseur.

Le nez et la queue

désignent l'avant et l'arrière de la voileure.

Règles importantes

Afin de garantir un bon pliage, il est important de respecter quelques règles. Votre équipement aura une plus longue durée de vie et la voile aura des ouvertures droites (qui gardent le cap choisi tout au long de la séquence), constantes, douces et surtout sans malfonction.

Ces règles sont:

1. Prenez une routine qui reviendra à chaque saut, c'est-à-dire qu'à chaque fois que vous pliez, vous faites chaque geste, chaque étape dans le même ordre ; ça évite des oublis.
2. Interrompez le moins possible votre pliage ; encore une fois, ça évite des oublis et ça évite les erreurs induites par d'autres personnes (disons que c'est fréquent que quelqu'un accroche du pied les suspentes...)
3. Prenez le temps de bien préparer votre aire de pliage pour éviter les obstacles et les dommages à l'équipement (jumpsuit qui traîne, élastiques cassés un peu partout, sable et petits cailloux...)
4. Attachez les élévateurs ensemble (gros anneaux) à l'aide d'une pull-up ; Vous aurez ainsi un pliage symétrique, ce qui aide à avoir une ouverture qui garde son cap, autrement dit ça évite d'avoir une ouverture débalancée qui produit un virage sec de la voile.
5. Vérifiez sommairement l'état de l'équipement à chaque pliage.
6. Toujours agir de façon symétrique : tout ce que vous faites sur la partie droite doit être fait avec la même intensité sur la partie gauche ; encore ici, ça produit une ouverture qui conserve son cap.
7. Toujours bien dégager la toile des suspentes ; ça évite de la brûler à l'ouverture.
8. Toujours s'assurer que les suspentes restent bien au centre du pliage, surtout les «D » et les suspentes de contrôle ; c'est la première cause de «line over », malfonction plutôt déplaisante...

Séquence du pliage

Plier un parachute consiste en gros à organiser la toile et les cordes de façon à éviter les emmêlements à l'ouverture. Il faut donc porter attention à la continuité des suspentes, à centrer celles-ci dans le pliage et s'assurer de la symétrie du pliage. Voyons maintenant la séquence :

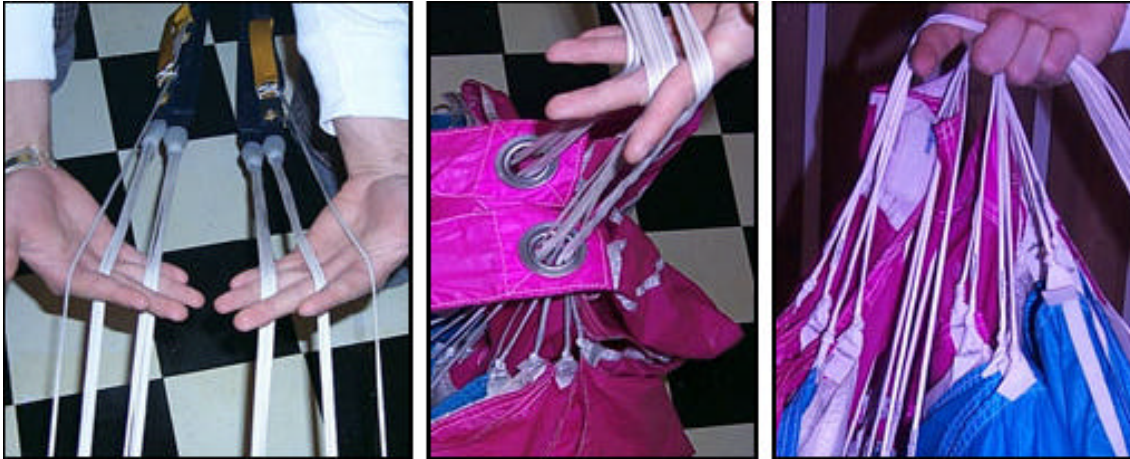
1. Préparer l'aire de pliage
2. Préparer l'équipement



3. Faire les freins



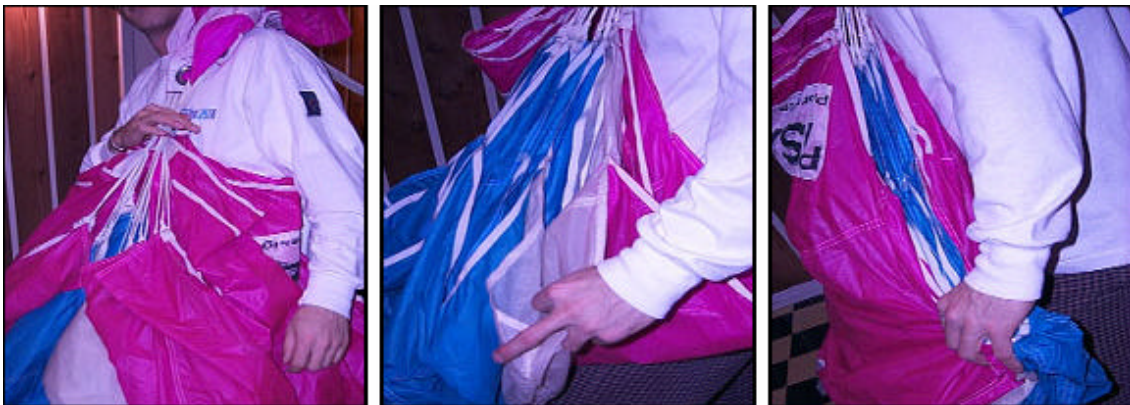
4. Vérifier et démêler la voile (« line check » et inspection sommaire)



5. Suspendre la voile

6. Ouvrir le glisseur et s'en débarrasser sur l'épaule

7. Prendre le nez (compter les 7 ou 9 cellules), agiter la voile et fixer temporairement le nez



8. Sortir les bloqueurs des stabilisateurs

9. Séparer et placer les ensembles de suspentes (A-B-C-D) et la toile par l'intérieur



10. Faire le nez

11. Placer le glisseur



12. Entourer la voilure avec la queue en plaçant le centre de celle-ci juste en haut du glisseur

13. Rouler ensemble la partie droite et la partie gauche de la queue par dessus le nez



14. Étendre la voileure par terre

15. La vider de son air et repousser le tissu par en dessous pour avoir une belle « saucisse »

16. Faire le « S » et le maintenir avec les deux genoux



17. Placer le sac de déploiement bien ouvert et détortiller la drisse

18. Insérer la voileure dans le sac de déploiement

19. Assurez-vous qu'il n'y a pas de toile qui sort par l'oeillet de la drisse

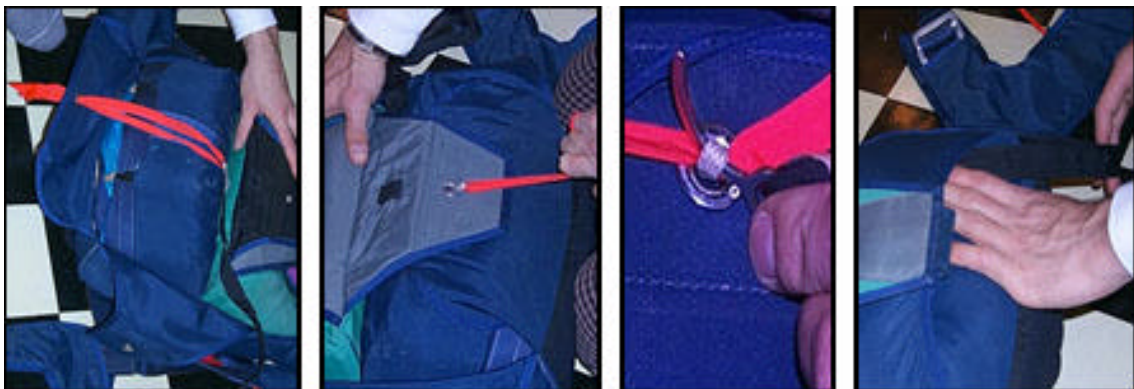
20. Faire le premier « spaghetti » afin de bloquer le sac



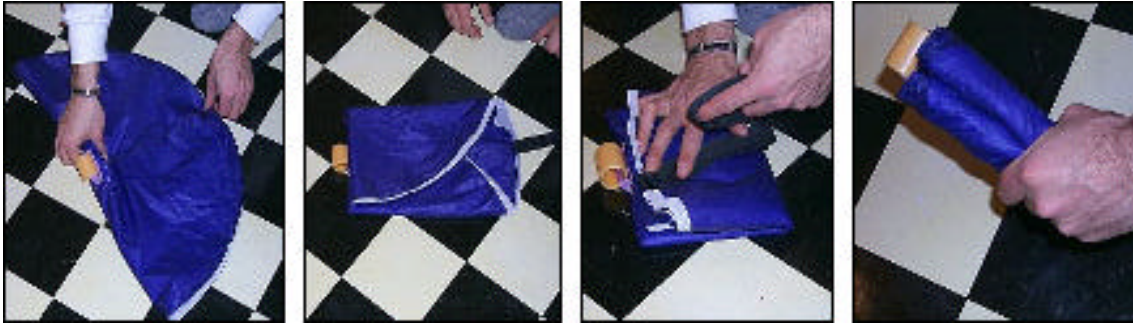
21. Crinquer l'extracteur (s'il est rétractable)
22. Faire tous les « spaghettis » en laissant libre quelques centimètres avant les élévateurs
23. Enlever les poids ou décrocher les cuissardes
24. Ouvrir le harnais et les couvre-élévateurs pour pouvoir y placer la voileure
25. Détacher les élévateurs (enlever la pull-up)
26. Dégager le cône de fermeture et y enfiler la pull-up
27. Placer la voileure dans le harnais dans le même sens que pendant le pliage
28. Placer les élévateurs sur les côtés du réserve
29. Sortir la drisse de l'extracteur par le côté droit du harnais
30. Fermer les couvre-élévateurs



31. Fermer le harnais selon la séquence du constructeur
32. Insérer l'aiguille de fermeture dans le cône
33. Vérifier le chemin de la drisse



34. Plier l'extracteur et l'insérer dans sa pochette



...Et voilà, c'est fini !

Note importante

Cette séquence de pliage est valable pour les équipements de type « throw out », qui sont les plus couramment utilisés ; pour les équipements « pull out », les étapes de pliage de l'extracteur et de fermeture de l'équipement (étapes 29 à 34) sont différentes. Si vous avez à plier ou utiliser un tel équipement, adressez-vous à un instructeur.

Inspection de la voileure

Une bonne inspection de la voileure permet de déceler au sol l'usure de l'équipement et ainsi éviter des problèmes qui surviennent au mauvais moment, par exemple à 2500 pieds d'altitude. Il est donc important d'inspecter minutieusement votre équipement de façon périodique.

Par contre, une inspection visuelle rapide de la voileure doit être faite à chaque pliage. Elle peut se faire rapidement, en observant attentivement chacune des parties de la voileure tout au long du pliage. En ayant en tête que le but de cette inspection est de déceler toutes marques d'usure, posez-vous les questions suivantes lors du pliage :

- Les élévateurs sont-ils échiffés (poilus) ?
- Les poignées de contrôle tiennent bien en place ?
- Les mousquetons (connecteurs) des élévateurs sont-ils bien vissés ?
- Les oeillets du glisseur sont-ils écorchés ou ouverts ?
- Les suspentes de contrôle sont-elles torsadées ?

- Est-ce que les suspentes sont poilues ou étirées en certains points ?
- Les cascades sont-elles encore nettes et solides ?
- Les points d'attaches des suspentes sont-ils encore bien cousus sur la voile ?
- La voile présente-t-elle des marques de brûlures, des trous ou des déchirures ?
- Les coutures sont-elles encore solides ?
- La drisse de l'extracteur est-elle bien attachée à la voile et à l'extracteur ?
- Présente-t-elle des marques d'usure, particulièrement au point d'attache de l'aiguille de fermeture ? L'extracteur a-t-il des trous, des déformations et sa poignée est-elle bien attachée ?

Les emmêlements

Bien que la majorité des pliages se font sur une voile qui n'est pas mêlée, il arrive parfois que celle-ci soit torsadée sur elle-même parce qu'on l'a beaucoup manipulée sans prendre de précaution avant de la replier. Évidemment, il faut être capable de reconnaître une voile mêlée et pouvoir la démêler avant de la replier. C'est pourquoi à chaque pilage on effectue une vérification de la continuité des suspentes. Cette vérification consiste à séparer les différents groupes de suspentes (suspentes de contrôle gauches/droites, suspentes arrières gauches/droites, suspentes avant gauches/droites) entre les doigts et les suivre des élévateurs jusqu'à la voile pour voir si ces groupes ne sont pas torsadés sur eux-mêmes.

Il existe 4 principaux types d'emmêlements de voile ; vous devrez les reconnaître et les éliminer avant de commencer à plier. Voici ces 4 types :

- Voile passée entre les élévateurs gauches et droits, au dessus ou en dessous du glisseur.
- Voile passée entre les élévateurs avant et arrière, au dessus ou en dessous du glisseur.
- Voile passée entre les suspentes.
- Voile passée dans une cascade.

Questions-quiz

1. Pourquoi freiner la voile pour l'ouverture?

2. Une voile avec un petit trou est-elle dangereuse et pourquoi ?

3. Nommer deux méthodes ou systèmes pour ralentir l'ouverture d'une voile.

4. Qu'arrive-t-il si, en plaçant la voile dans le harnais, on fait faire un tour au sac de déploiement ?

5. À quoi servent les cascades ?

6. Quelles suspentes sont les plus longues : les A, les B, les C ou les D ?

7. Pourquoi y-a-t-il des suspentes plus longues que d'autres ?

8. Est-ce qu'un cône de fermeture usé est dangereux et pourquoi?

9. Sur les élévateurs, comment doit-on bloquer les freins : plus haut ou plus bas que l'anneau ?

10. Pourquoi faut-il plier sa voile sans arrêter ?

11. Pourquoi attacher les élévateurs ensemble pour plier la voile ?

12. Généralement, combien de cellules ont les parachutes ?

13. Pourquoi est-il important d'avoir une ouverture qui garde son cap ?
