

METHODOLOGIE 3Px3

par Sébastien de l'école CARPE DIEM



Pourquoi cette méthodologie?

Très souvent le pilote débutant ou confirmé, à tout moment de sa progression, est un peu perdu quant au chemin qu'il doit suivre: comment continuer à progresser, de manière autonome et sécurisée?

Or il existe autant de progression que de pilote. Chacun aura la sienne en fonction de ce qui lui donne du plaisir en l'air, de son lieu de pratique, du temps consacré, du budget, de ses facultés personnelles, de sa sensibilité.

Cette méthodologie, appelée **3Px3**, donne un nouveau point de vue sur la pratique du vol libre, et la manière de l'envisager. Et par conséquent, sur la manière de conduire sa propre progression.

Le but est donc de vous apporter là une méthode qui vous permette de :

- optimiser le temps consacré à l'activité
- gagner en efficacité
- augmenter la sécurité
- atteindre des objectifs
- conserver le **PLAISIR** par dessus tout !

POURQUOI 3Px3 ?

Notre discipline repose sur 3 Principes:

- Les 3 Paramètres
- Les 3 Piliers
- Les 3 Phases

Chacun de ces principes contient également 3 Parties.

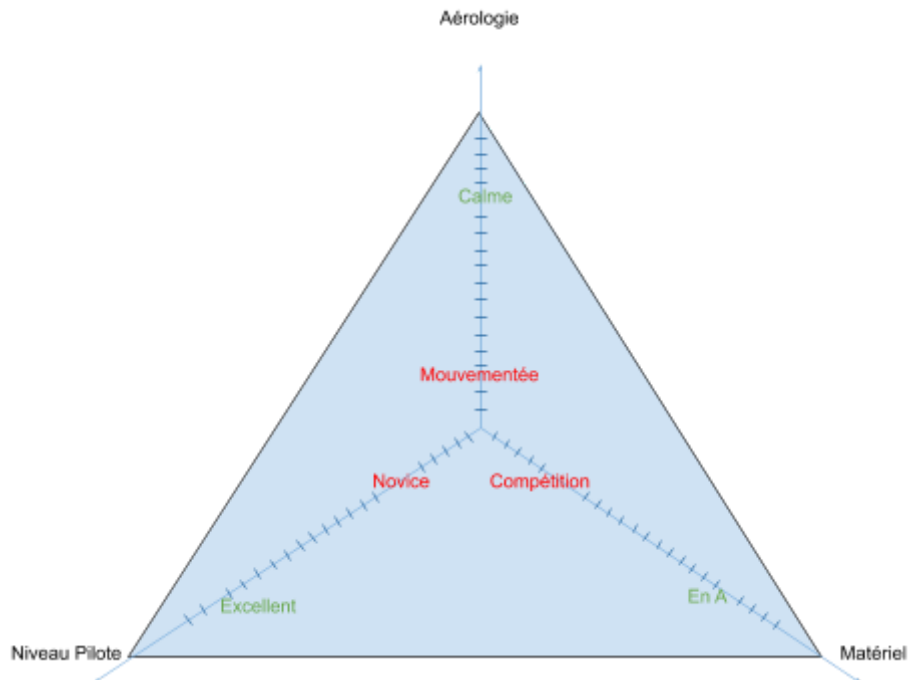
Découvrons les ensemble...

LES 3 PARAMÈTRES:

Lorsque nous pratiquons le vol libre, nous sommes en interactions avec 3 Paramètres que sont:

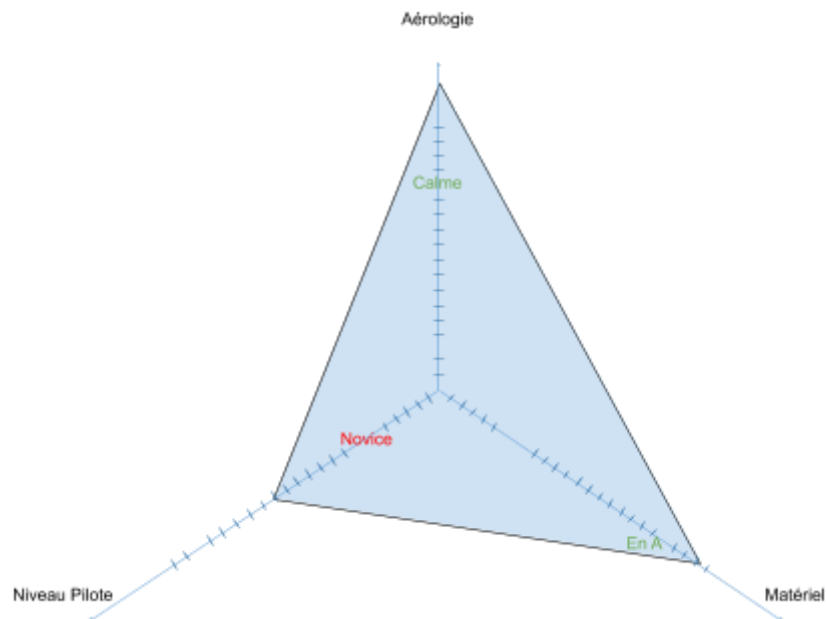
- L'Aérologie
- Le niveau du Pilote
- Le matériel

On peut se représenter tout cela sous forme d'un triangle:



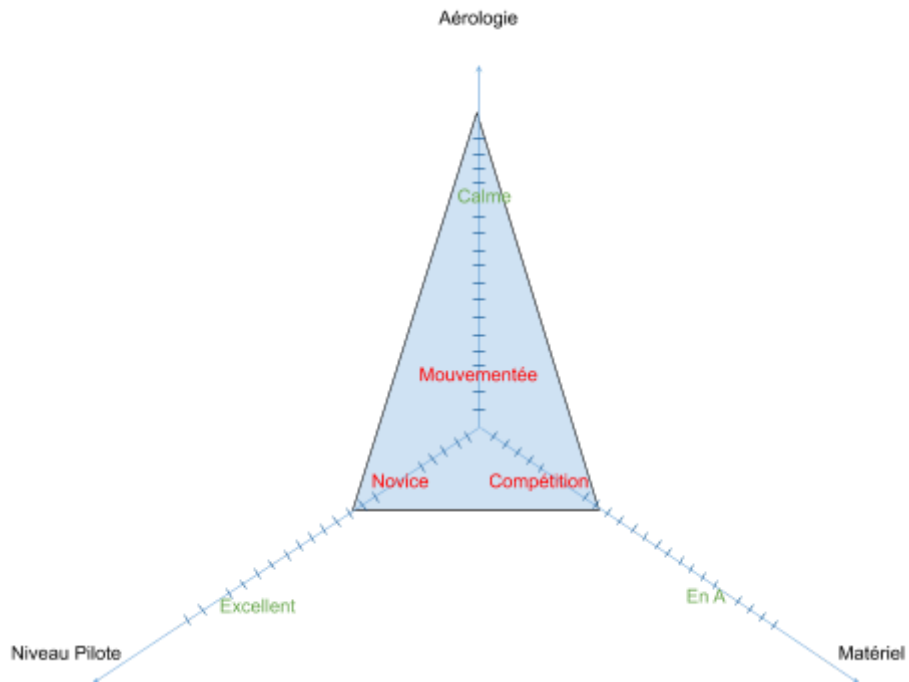
Lorsque tout est congruent, alors la sécurité est maximale.

Si je vole dans une Aérologie calme, que je suis sous une aile école avec une sellette mousse-bag en bon état, et que j'ai 100 vols sur les 2 dernières années, je suis en cohérence. Le triangle a cette forme:

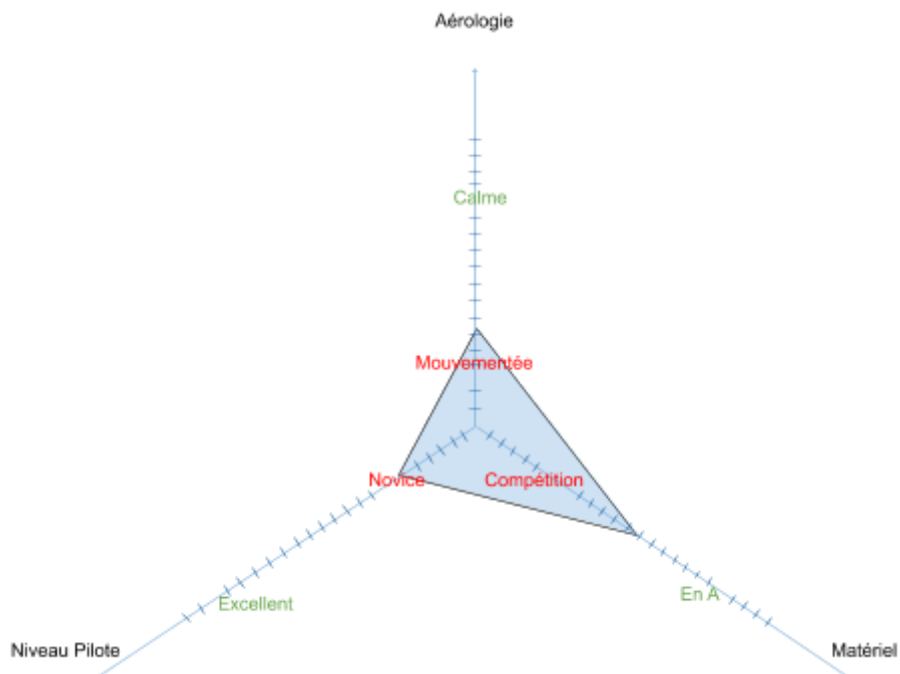


On note que la surface du triangle reste raisonnable et que 2 branches viennent compenser la plus faible.

Autre cas : je suis dans une aérologie calme, j'ai toujours 100 vols sur les 2 dernières années, mais j'ai emprunté une aile En D à un pote, pour voir la différence avec mon aile école: dans ce cas le triangle est réduit. Toutefois, rien de dramatique, selon le niveau du pilote et ce qu'il compte faire durant le vol.



Dernier cas: Je suis dans une aérogologie turbulente en montagne, j'ai 50 vols sur les 3 dernières années en bord de mer, et je découvre ma dernière acquisition, une B+ : on est là dans une situation qui ne laisse rien augurer de bon... le triangle est largement réduit.



Nous ne sommes pas dans une situation d'avenir !

Ces 3 paramètres ne **sont pas figés** !

En effet, ils évoluent sans cesse, contrairement à ce que l'on pourrait penser pour certains...



L'Aérologie:

Bien évidemment, c'est le paramètre qui évolue le plus facilement. Chacun devine aisément qu'il est très variable, parfois même à quelques minutes d'intervalle.

Pour évoluer dans une aérologie qui correspond à son niveau, il faut être capable de l'évaluer. Et c'est, peut être, la plus grande difficulté du jeune pilote autonome.

Il arrive même aux meilleurs, de se faire surprendre, parfois dans un sens (l'aérologie est plus "pourrie" que prévue), parfois dans l'autre (c'est étonnamment doux dans le ciel). Il est donc important d'éviter les analyses hâtives, les copier-coller (ce sera comme hier à la même heure!), et de se donner un peu de marge en plus du temps de réflexion, et de se doter d'outils permettant de faire des analyses efficaces. L'objectivité sera votre meilleure alliée.

On trouve ce que l'on cherche !

Aussi ne regardez pas que ce qui vous arrange au cours de votre analyse, sinon elle sera biaisée...

Important:

L'aérologie étant un paramètre très "mouvant", son analyse doit être quasi permanente une fois le sol quitté, surtout dès que les vols durent un peu.

Le Niveau du Pilote:

Cela vous surprendra peut-être mais c'est un paramètre variable. Qui peut changer très rapidement, qui plus est !

En effet, et nous y reviendrons plus longuement lorsque nous aborderons les Piliers, le niveau du pilote repose sur plusieurs domaines faisant appels à différentes capacités. Ces dernières peuvent, sous le coup d'un stress puissant, s'altérer en quelques secondes. Cependant, cette situation se produit si l'on vit un événement non anticipé (incident le plus souvent).

Le niveau peut également varier d'un jour à l'autre, ce qui peut être problématique si on n'en a pas pris conscience.

Le plus grand danger vient surtout du niveau qui s'émousse peu à peu. Telle la voiture dont les roues se dégonflent très lentement, ce n'est que le jour où nous refaisons la pression que nous nous rendons compte de combien nous avons perdu, et du confort et de la sécurité qui s'étaient échappés petit à petit. En parapente c'est exactement la même chose. Par exemple, plus on fait durer les vols, et moins en fait. Donc on fait moins de décollages et moins d'atterrissage. On passe aussi moins de temps à travailler au sol car plus nos capacités augmentent et plus on a de créneaux où aérologie et niveau technique sont cohérents. La conséquence, bien souvent, est qu'on régresse en gonflage.

Immédiatement je pense à ces 2 pilotes qui se sont tués à 2h00 d'intervalle, sur un déco un peu raide et alimenté l'été dernier : les 2 ont mal maîtrisé leur décollage face voile, et ont

quitté le sol twistés. Un retour à la pente à 60 km/h leur a été fatal. Je ne connais pas leur cursus de pilote mais il y a fort à parier qu'ils n'avaient pas travaillé le gonflage par vent soutenu récemment.

Cette lente dégradation du niveau de pilotage touche toutes les phases du vol. Et je pense qu'elle est une des explications au fait que la majorité des pilotes décédés au cours des 10 dernières années soient des pilotes expérimentés, de plus de 55 ans, sous des ailes En C et plus. Mais cet avis n'engage que moi !



Le Matériel:

Ce paramètre, qui peut sembler très stable, ne l'est pas vraiment. En effet, pour un pilote qui possède plusieurs ailes ou plusieurs sellettes, il conviendra de bien prendre en compte les spécificités de chacune d'entre elles. Un biplace ne tourne pas comme une aile d'acro par exemple.

Autre raison de la variabilité de ce paramètre, beaucoup moins flagrante mais qui rejoint les pneus de la voiture qui se dégonflent très lentement: le calage de votre aile. Avec le temps il bouge et le comportement de l'aile, peu à peu, change. Souvent pour devenir plus fainéante, et vous rapprochant millimètre par millimètre, de l'incidence de décrochage. Rien de plus simple que de faire contrôler régulièrement son matériel, et d'y jeter également un oeil pour vérifier toutes les liaisons par exemple (maillons des élévateurs, liaison secours/sellette, état du bord d'attaque...)

Vous l'aurez compris, de ces **3 paramètres**, celui qui est le plus difficile à cerner à l'instant T, et qui a une grosse influence sur la sécurité en vol, est sans nul doute l'aérogologie. Nous volons avec un aéronef qui offre un énorme paradoxe: celui d'être le plus facile et simple à mettre en oeuvre, tout en étant le plus sensible à l'aérogologie.

Travaillez, apprenez, observez pour devenir rapidement capables de positionner le curseur Aérogologie de manière assez fiable sur votre triangle !

PARTIE 2:

Dans la précédente partie nous avons détaillé les **3 premiers P** de la méthode, c'est à dire les **3 Paramètres**.

Maintenant abordons les 3 P suivants.

Les 3 Piliers:

De manière schématique, on peut dire que nos compétences sont constituées de 3 piliers:

- La technique
- L'analyse
- Le mental

Détaillons chacun d'entre eux:

La Technique:

Il s'agit là de la technique liée au pilotage. Par exemple savoir décoller face voile, être capable de faire une tempo parfaite, de reposer au décollage, savoir tirer son parachute de secours et s'en servir... Le panel technique du pilote est quasi sans limite car chaque geste peut être travaillé et retravaillé dans des contextes bien différents. On peut progresser sur la précision, le timing, la sensibilité, etc...

Le pilier de la technique est peut être le plus facile à développer. Pour cela, il suffit de prendre une aile et de jouer au sol avec: rien que de cette façon, vous progresserez. Bien entendu, ce ne sera pas suffisant pour faire de vous le meilleur technicien mais cela constitue déjà une base solide.

Nous ne nous attarderons pas sur ce pilier car tout le monde comprend ce dont il s'agit, mais nous pouvons le résumer par "Comment je fais..."



L'Analyse:

Voilà un pilier aux contours un peu plus flous. Il concerne tout ce qui est "compréhension" de la discipline et peut regrouper l'analyse aérologique et météorologie, la mécanique de vol, la réglementation aérienne, les connaissances en matériel, les plans de vol et trajectoires...

Il est indispensable de comprendre ce que nous faisons, de cerner les tenants et les aboutissants de chacune de nos actions, de chacun de nos choix. Grâce à cela nous allons pouvoir ANTICIPER et imaginer le plan A, le plan B, le plan C. Nous allons pouvoir faire les meilleurs choix, avant, pendant et après le vol. Nous serons en mesure de comprendre ce qui a marché et pourquoi ça a marché, pareillement pour ce qui n'a pas fonctionné.

L'anticipation est primordiale. Or comment anticiper si nous ne sommes pas en mesure de deviner ce qu'il va se passer?

Dès qu'on a un doute sur le plan A, on vérifie la faisabilité du plan B. Encore faut il se rendre compte que le plan A est sur le point de merder !

Être capable d'Analyser c'est augmenter sa sécurité. Comprendre les choses c'est aussi augmenter son plaisir.

Par exemple, le pilote qui a compris le fonctionnement du système de brises saura identifier les endroits où il ne fait pas bon poser. Celui qui saura faire une bonne analyse météo choisira un site convenable pour son vol rando.

Nous pouvons résumer ce pilier par "Pourquoi je fais..."

Le Mental:

C'est un pilier tout aussi essentiel que les 2 premiers. Toutefois on n'en parle que trop peu, et surtout on ne sait pas trop ce qu'il concerne.

Nous y inclurons tout ce qui touche à nos dispositions mentales : plaisir, motivation, capacité à prendre du recul, niveau de confiance, émotions...

Tout cela viendra impacter notre niveau global et notre sécurité.

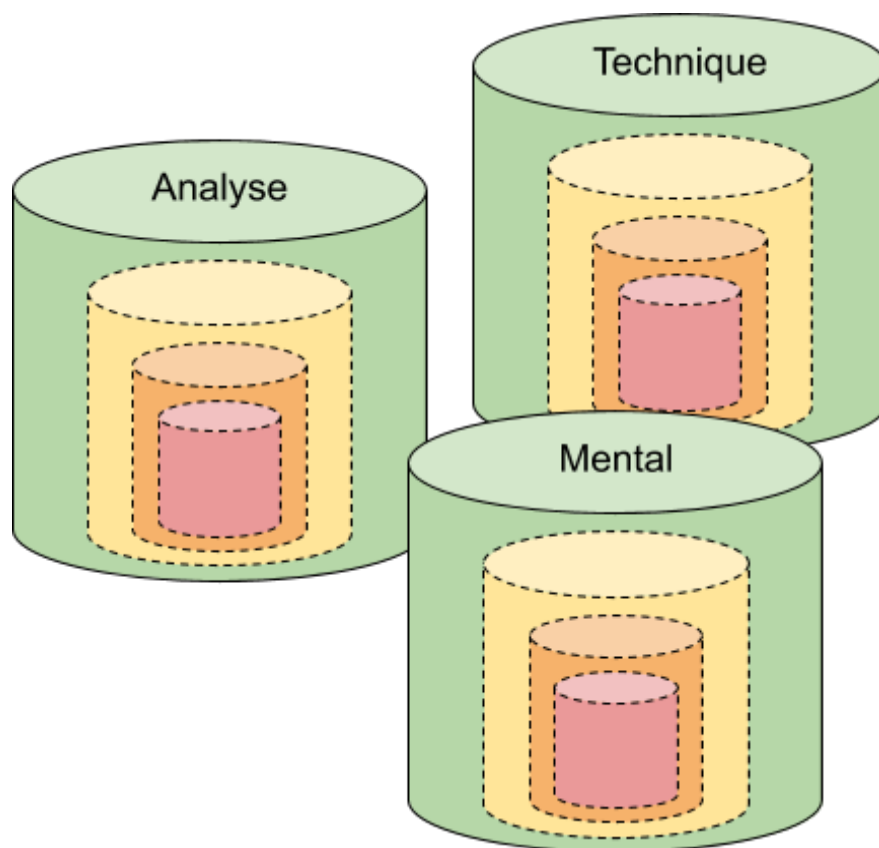
Des émotions trop fortes (peur, euphorie par exemple) peuvent nous bloquer dans notre

progression, ou au contraire (trop) nous booster... Elles peuvent aussi conduire à l'effet de "tunnelisation" qui nous conduit très souvent vers l'accident.

On l'a vu avec le pilier précédent, l'Analyse est indispensable. Or comment poser des analyses justes si le mental n'est pas disponible ? Comment faire les bons choix ? De la même manière, si le mental n'est pas clair, comment être au top de son niveau technique ?

Le vol libre est une activité suffisamment sérieuse pour qu'on s'y adonne avec recul et lucidité (toujours dans le but de prendre plaisir et d'assurer sa sécurité).

Il sera donc primordial que nous nous attachions à développer ce pilier au même titre que les 2 autres.



Le travail consistera donc à étoffer nos piliers (nous verrons la méthode un peu plus loin), peu à peu, et si possible de manière égale de façon à ne pas créer un trop grand déséquilibre qui pourrait nous amener à surestimer notre niveau .

Car notre niveau sera celui du pilier le plus faible, et non la moyenne des 3 piliers.

Je m'explique: Nous avons un pilote qui est techniquement bon. Il a travaillé le tangage, le roulis, et maîtrise plusieurs techniques de descente rapide. Il est dans une bonne dynamique technique, en pleine réussite sur ses derniers vols. Il a un mental de warrior, peur de rien. Il vole sous une aile tranquille, genre B-. Il se met en l'air dans une aérologie qui lui semble calme depuis le décollage. Manque de bol, après 2 min de vol, il est confronté à une masse d'air pourrie, brassé par du foehn... Aussi bon pilote qu'il soit, il aura du travail

pour maintenir son aile au dessus de sa tête et parvenir à se poser convenablement et en sécurité. S'il avait développé son pilier Analyse, sans doute se serait-il épargné ce vol franchement désagréable qui l'aura bien secoué, et peut être même effrayé au point de bloquer sa progression, voire pire, de le faire régresser. Son point faible étant l'Analyse, il était confiant en son pilotage, trop sans doute à cause d'un mental qui manquait d'objectivité et de recul.



Parfait !

Voyons maintenant les **3 derniers P**:
Les 3 Phases de vol !

Sans surprise aucune, il y a :

- Le décollage
- Le Vol
- l'Atterrissage

Jusque là, rien de nouveau, on est d'accord...

Mais si on se penche un peu plus sur la question, il y a des différences notables entre ces phases. Surtout si ensuite on les associe au contexte.

Le Décollage:

Tout vol débute par un décollage (mis à part les largages en hélico ou en montgolfière, ce que nous ne vivons pas tous les jours!). C'est con à dire, pourtant c'est la vérité. Donc le décollage va conditionner le reste du vol. Si c'est un miracle qui nous permet de nous mettre en l'air, et qu'on en a conscience (certains décollent par miracle, souvent même, mais n'en ont aucunement conscience...), alors il y a peu de chances pour qu'on surkiffe la suite.

D'abord parce qu'il faudra se remettre de ses émotions, ensuite parce que cela aura forcément un impact sur le pilier Mental, et enfin parce que cela nous aura pomper de l'énergie (encore un coup aux piliers Mental et Analyse).

Au contraire, si on est sereins au déco parce que notre pilier Analyse est sûr et qu'il nous affirme que les conditions sont adéquates à notre niveau technique, alors notre vol démarrera dans les meilleures dispositions : malgré un déco alimenté, on gonflera tranquillement, et décollera en sécurité, serein et attentif. Non pollué par le stress, assuré par le travail technique, nous débuterons le vol dans les meilleures conditions qui soient (Voyez comme tout est lié !).

Maintenant associons cela au contexte: il est très différent de décoller d'un site aménagé avec une moquette où on a toute place pour s'étaler, préparer son aile, des manches à air et d'une pente parfaite, avec des ailes autour qui balisent la masse d'air, que de s'élancer depuis un déco exigu en montagne, avec des herbes hautes, une pente raide mais courte surplombant une falaise.

Le pilote est le même, l'aile aussi, mais l'environnement viendra ajouter du stress qui viendra impacter les piliers Analyse et Technique. Un pilier mental fort, dans cette

configuration, viendra protéger les 2 autres piliers qui seront bien sollicités (décollage technique + peu d'éléments pour faire une analyse aérologique précise).



L'Atterrissage:

Tout vol finit par un retour au sol: les lois de la nature sont plutôt strictes là dessus. Si possible donc, un atterrissage. C'est aussi con à dire, pourtant c'est aussi la vérité. Donc l'atterrissage va conditionner le reste du vol. Si, si, je t'assure !

Imaginons que nous fassions un super vol: déco nickel, joli cross de 2h00, avec pour la première fois, une transition, un joli raccrochage sur la montagne d'en face, et un magnifique triangle qui nous a permis pour la première fois de voir la vallée sous un autre angle, une autre lumière. Et pour couronner le tout, on était avec le pote qui a débuté le parapente en même temps: moment partagé, plaisir décuplé. Top.

Vient alors le moment de l'atterrissage où tu te goures: tu poses vent de cul, tu finis vite et long et ton aile vient attrapper des branches d'arbre. Retour au sol un peu brutal, rien de cassé heureusement mais l'aile est déchirée. Bim, 350€ de réparation. Tout à coup ton vol a moins de saveur... Les superbes images que tu as dans la tête sont ternies par la couleur verte des billets de 100€ que tu vas devoir lâcher...

Comme quoi un vol n'est fini qu'une fois l'aile affalée et maîtrisée.

Un atterrissage aussi dépend fortement du contexte: après un vol court, un vol intense? avec une sellette string ou bien de site bien protégée? un atterro connu ou inconnu? du monde autour ou tout seul? grand, petit? plat, en pente? Dégagé, des obstacles, ouvert, encaissé, turbulent ou pas...? Autant d'éléments qui vont nécessiter d'avoir un pilier Analyse en état de marche, un pilier Technique susceptible d'être sollicité, et un pilier Mental apte à tout concilier. Bref, faut pas arriver en mode "Low Batterie".

Donc nous venons de voir les 2 phases les plus essentielles du vol, car incontournables. Sauf que, dans l'esprit de la plupart des pilotes, c'est la phase du vol qui compte. C'est une **GRAVE ERREUR**.

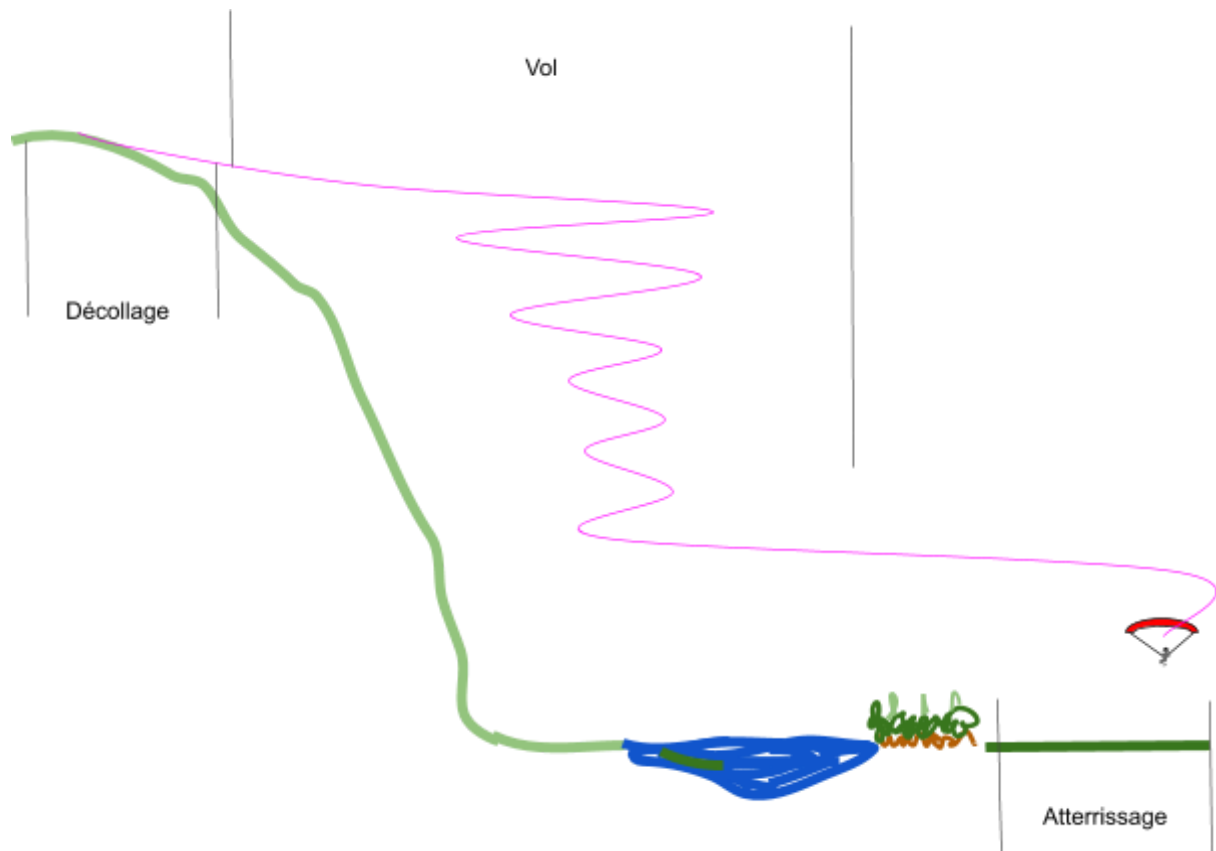
En effet, cela conduit à négliger le décollage et l'atterrissage, et le travail de ces 2 phases qui doit rester continu toute la vie de pilote. Et cela conduit aussi à griller les étapes d'une progression solide et sécurisée, en cherchant de façon trop précoce à tenir en l'air et allonger la durée de leur vol.

Le Vol:

C'est ce qu'il y a entre le décollage et l'atterrissage. Et on peut y glisser tout, n'importe quoi, et même rien... Rien d'autre que des appuis sellette pour prendre le cap de l'atterro et se laisser glisser dans l'air calme et doux du vol du soir par exemple. Ou une série de figures acrobatiques. Ou encore 200km de cross.

On ne va pas s'y attarder plus que ça, car on pourrait en parler durant des heures mais, vous l'aurez compris, il conditionnera notre atterrissage. Par conséquent, il sera judicieux de faire en sorte qu'il ne vienne pas nous mettre dans le jus au moment de faire notre prise de terrain, soit parce qu'on est trop bas, soit parce qu'on était en admiration devant le coucher de soleil, soit parce qu'on n'avait pas fait gaffe que 5 autres pilotes ont eu la brillante idée de

poser en même temps que nous. La liste des conneries n'est pas exhaustive, nous avons le potentiel pour en écrire encore au moins une dizaine facile !



Voilà, le décor est planté. Il ne nous reste plus qu'à voir comment les P3P s'articulent, puis comment mettre tout ça en pratique.

Passionnant, non !?

Partie 3:

Les 2 premières parties nous ont permis de découvrir de quoi est composée la méthode 3P3:

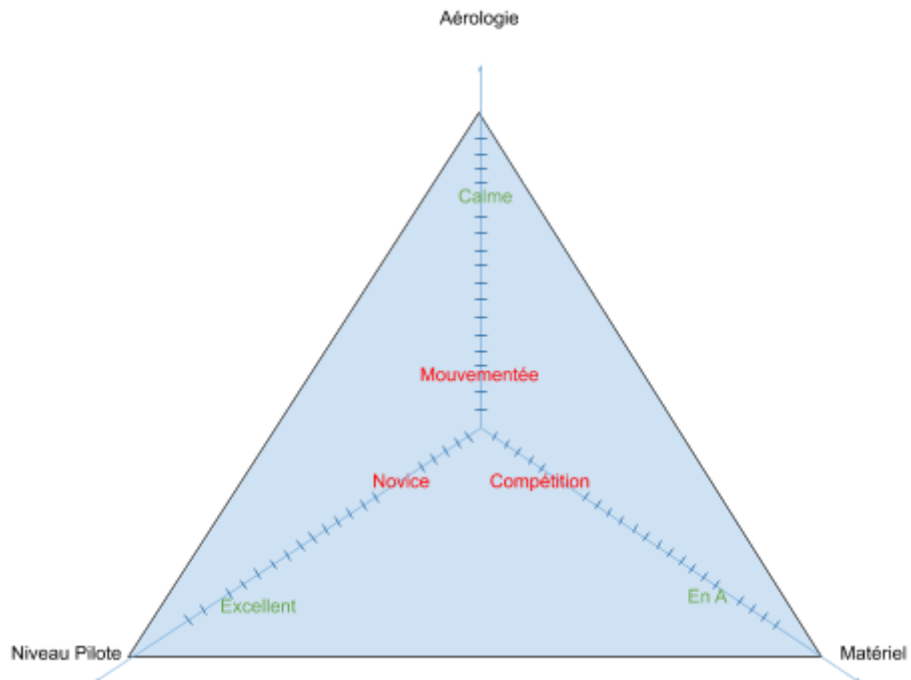
Les 3 Paramètres que sont le Niveau du pilote, l'Aérologie et le Matériel.

Les 3 Piliers que sont la Technique, l'Analyse, le Mental

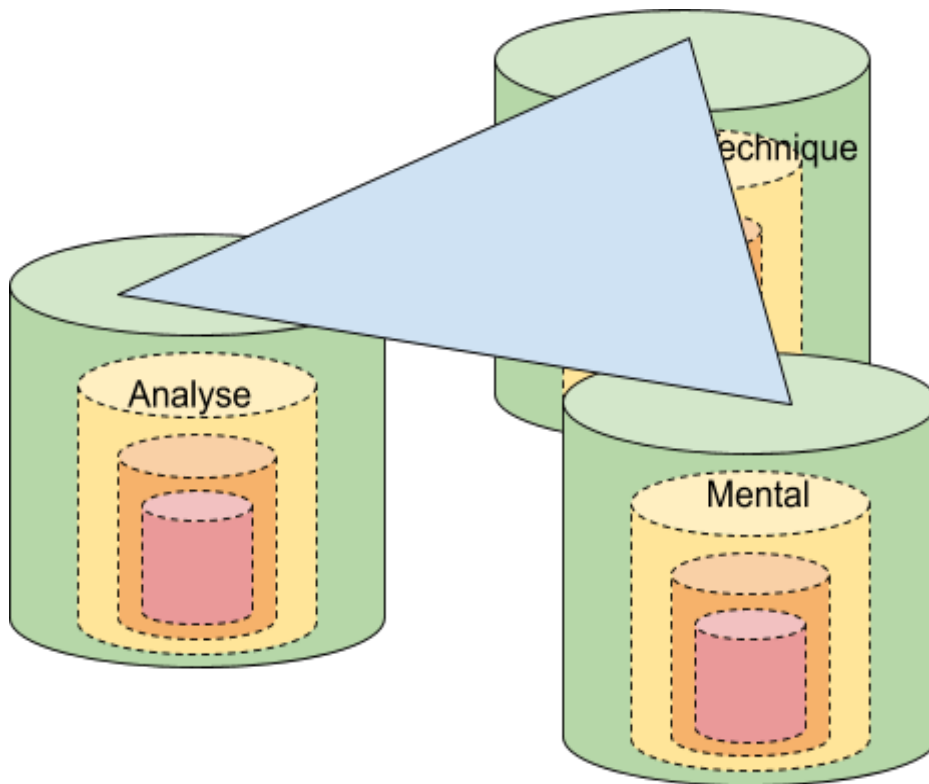
Les 3 Phases de vol que sont le Décollage, le Vol et l'Atterrissage (rattachées à leur contexte).

Voyons maintenant comment tout cela s'articule !

Rappelez vous, les 3 Paramètres peuvent être représentés par un triangle:



Nous allons positionner ce triangle sur les 3 piliers, de telle manière que ces derniers le supportent :

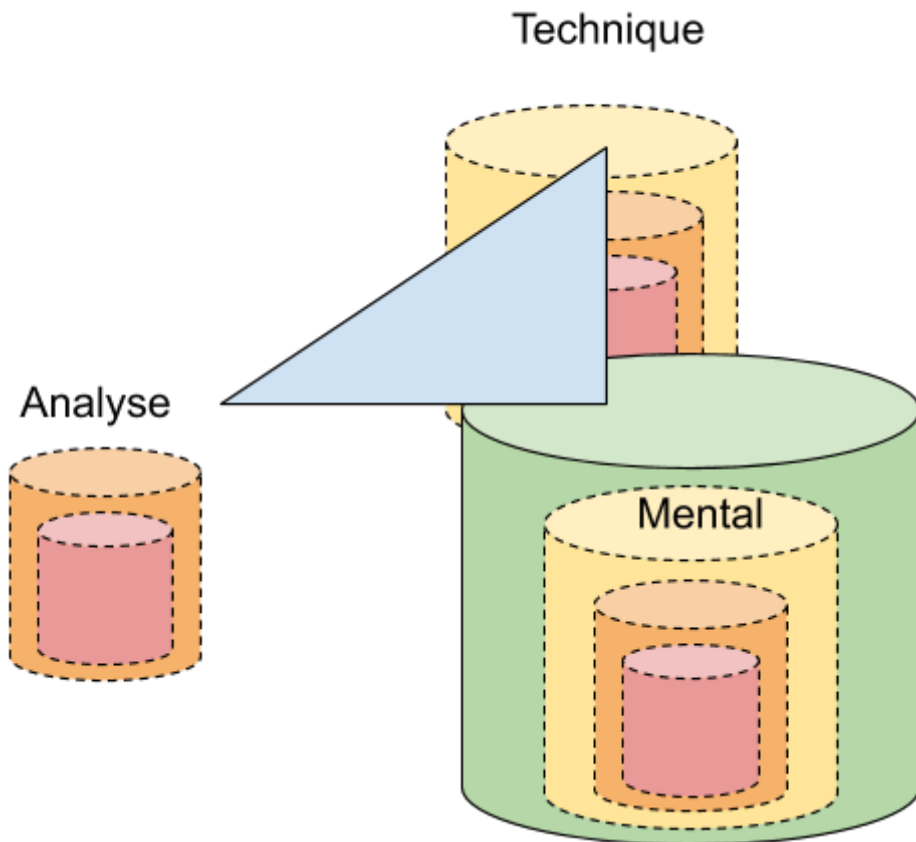


Ici le schéma d'un pilote qui s'est formé et qui garde un triangle large: SECURITE

Ce schéma nous aide à comprendre que nos piliers (c'est à dire nos compétences) servent de support à notre pratique. Et que notre pratique ne dépend pas que de nos compétences, mais également de nos choix !

Un pilote qui a de solides piliers et vole avec un triangle large sera en SECURITE.

En revanche, celui qui réduit son triangle avant d'avoir étoffé ses 3 piliers se met en DANGER.



Ici le schéma d'un pilote qui a trop réduit son triangle par rapport à ses piliers : DANGER

Et rappelez vous, **cette réflexion** est à mener pour **chacune des phases du vol** !

Vous l'aurez sans doute remarqué, augmenter la taille des piliers revient aussi à élargir le triangle sur la branche Niveau du Pilote. Ce qui veut dire également que lorsqu'on est débutant, on a de petits piliers et un triangle réduit par nature:

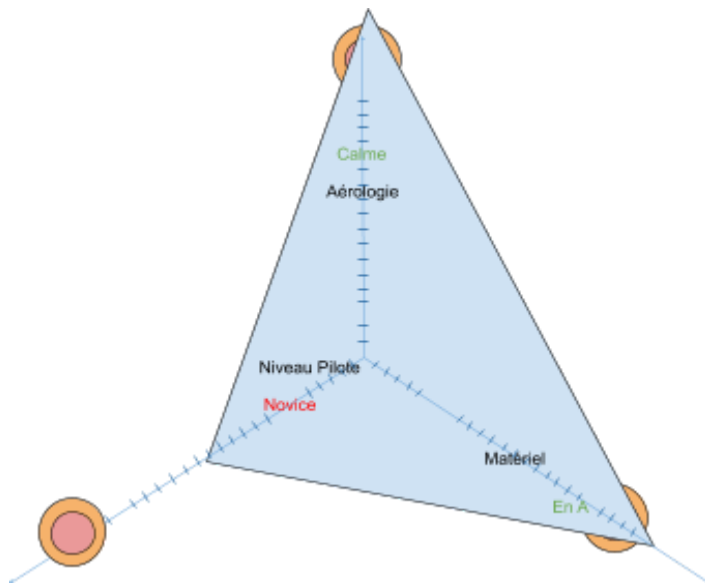
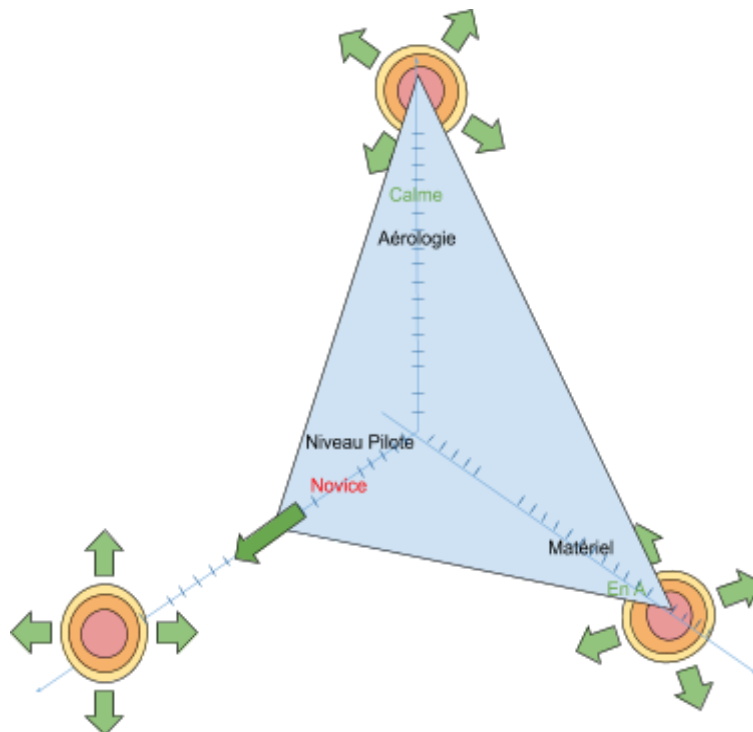


Schéma du débutant classique

Avec ce schéma il devient évident que pour rester en sécurité le pilote débutant doit voler avec du matériel facile et sûr, dans une aérogologie calme. Et qu'il devra prendre le temps d'étoffer ses piliers (ce qui agrandira naturellement son triangle car son niveau augmentera), avant d'envisager de réduire son triangle en changeant d'aile ou en se mettant en l'air dans une aérogologie moins calme!



L'analyse des accidents sur ces dernières années tend à démontrer que ce ne sont pas les pilotes débutants qui sont le plus victimes d'accidents graves ou mortels, contrairement à ce que l'on pourrait penser spontanément.



A la lecture de ce schéma, on en déduit que les pilotes expérimentés ont un triangle trop petit au regard de leurs piliers. Leur évaluation n'est donc pas bonne alors qu'ils sont censés être mieux armés que le débutant pour jauger du niveau de leurs piliers, et des curseurs de leurs paramètres. Où se trompent-ils?

Sans doute est-ce un mélange de différents paramètres. Mais je penche pour une combinaison: surestimation du niveau pilote + niveau du matériel pour les paramètres, surestimation des piliers technique + mental. Peut être que l'augmentation du Pilier Analyse, de par l'expérience notamment, vient tromper le pilote sur son niveau général et le conduit à le surestimer. Une observation de notre situation par rapport à notre zone de confort est peut être un moyen d'arriver à une estimation plus objective (nous y reviendrons plus tard). Avec cette méthode 3P3, on peut plus facilement dissocier ses différentes compétences et faire un point pour identifier les faiblesses à corriger !

La Mise en Oeuvre de votre plan de Progression:

Maintenant que tout cela est clair, que le cadre est posé, les tenants et aboutissants identifiés, passons maintenant à la mise en pratique, Votre mise en pratique !

Voici les différentes étapes:

- Estimer le temps que vous consacrerez au Parapente
- Déterminer l'origine de votre PLAISIR en parapente
- Déterminer le pourcentage de pratique:
Rando-Vol; Cross; Voltige
- Déterminer le matériel nécessaire/disponible
- Déterminer les objectifs généraux
(par exemple faire un 100km en cross, ou faire 4j de vol bivouac, ou maîtriser l'hélico)

Faire la synthèse et vérifier la congruence

Je m'explique: si vous souhaitez pratiquer la voltige et le vol rando, il vous faudra 2 types d'aile et 2 sellettes et différents secours. A moins d'être prêt à porter un sac volumineux et très lourd.

L'Acro demande beaucoup de temps (répétition des gammes), le vol rando aussi selon la durée de la rando...

Donc devenir un as de l'acro ne sera pas forcément compatible avec une pratique assidue du vol/rando.

Surtout si vous ne pouvez consacrer que 4h00 par mois au vol.



→ Déterminer le niveau de chaque pilier:

- Technique
- Analyse
- Mental

→ Déterminer la cohérence des niveaux de pilier
(y en a-t-il qui soit plus faible que les autres)

→ Déterminer la cohérence du niveau aux 3 phases de Vol

→ Déterminer les freins présents
(physiques, psychologiques, logistiques...)

→ Déterminer les objectifs de chaque pilier

→ Déterminer les moyens à mettre en oeuvre pour chaque pilier, et pour chaque phase
(par exemple lire tel ou tel ouvrage, travailler la confiance en soi, prévoir des vols axés sur la technique pure...)

Une fois cela fait, il ne vous reste plus qu'à travailler. Mais ce ne doit pas forcément être un labeur !

Pour progresser, 1000 moyens s'offrent à vous:

- des ouvrages
- de l'observation
- du gonflage
- des vols
- des tutos en vidéos
- de l'observation
- des vols
- des cours en école
- de l'observation
- du gonflage
- des vols
- des discussions avec d'autres pilotes
- de l'observation
- des vols
- des exercices au sol

- de l'observation
- des vols....

Vous l'aurez compris l'observation, le gonflage et les vols sont la base.



Observer d'accord, mais quoi ?

Hé bien tout !

Affûtez votre regard...

Tous les jours, observez le ciel. Si vous avez fait une analyse météo la veille au soir, vous aurez des éléments à mettre en comparaison. Regardez les nuages, les oiseaux, les balises... Là où vous vous trouvez y a-t'il un flux d'air? à quoi peut-il être dû?

Vous êtes au décollage?

Profitez en pour observer les uns et les autres. Comment se comportent ils? Quelles techniques utilisent ils? Qu'est ce qui fonctionne bien, qu'est ce qui fonctionne moins bien? Et l'aérogologie, comment est elle? Des cycles, du laminaire? Les ailes dans le ciel, les oiseaux... Vous êtes débutants? Montez plus tôt au décollage (pour votre vol du soir) et passez y du temps. Vous pourrez peut être même discuter avec d'autres pilotes !

A l'atterrissage? Idem, observez, analysez. Ce qui est réussi et aussi ce qui est raté, mais pas pour se moquer, pour comprendre l'erreur !

Il y a tant à voir pour celui qui est là pour observer...

Vous avez donc à votre disposition tout un panel d'outils vous permettant de développer vos piliers, et donc votre sécurité, où que vous soyez, quelle que soit votre situation géographique et quelle que soit le moment de la journée !

Des objectifs pour chaque vol :

Maintenant que vous avez en tête la méthode, le mieux est de déterminer un ou plusieurs objectifs pour chacun des vols. Cela marche quel que soit votre niveau.

Mettez vous des objectifs atteignables et en nombre raisonnable. Par exemple, cumuler découverte d'un nouveau site + 1er décollage face-voile + exercices de tangage + nouvel atterrissage risque de faire beaucoup : c'est une sortie trop importante de la zone de confort (nous y reviendrons un peu plus loin).

Un objectif pour 2 phases de vol sur les 3 est déjà bien !

Par exemple 1er déco face voile, sur site connu, et atterrissage de précision dans un carré de 10mx10m. Entre les 2, l'objectif peut être simplement de prendre du plaisir !

A la suite de chaque vol, faites le point sur ce qui a bien fonctionné et ce qui a moins bien marché. Reprenez ce qui n'est pas acquis. Revenez aussi régulièrement aux fondamentaux: poignées témoin, petits exercices techniques en fin de vol, précision d'atterrissage par exemple.

Dans la prochaine partie nous verrons quelles sont les clefs pour assurer notre sécurité !



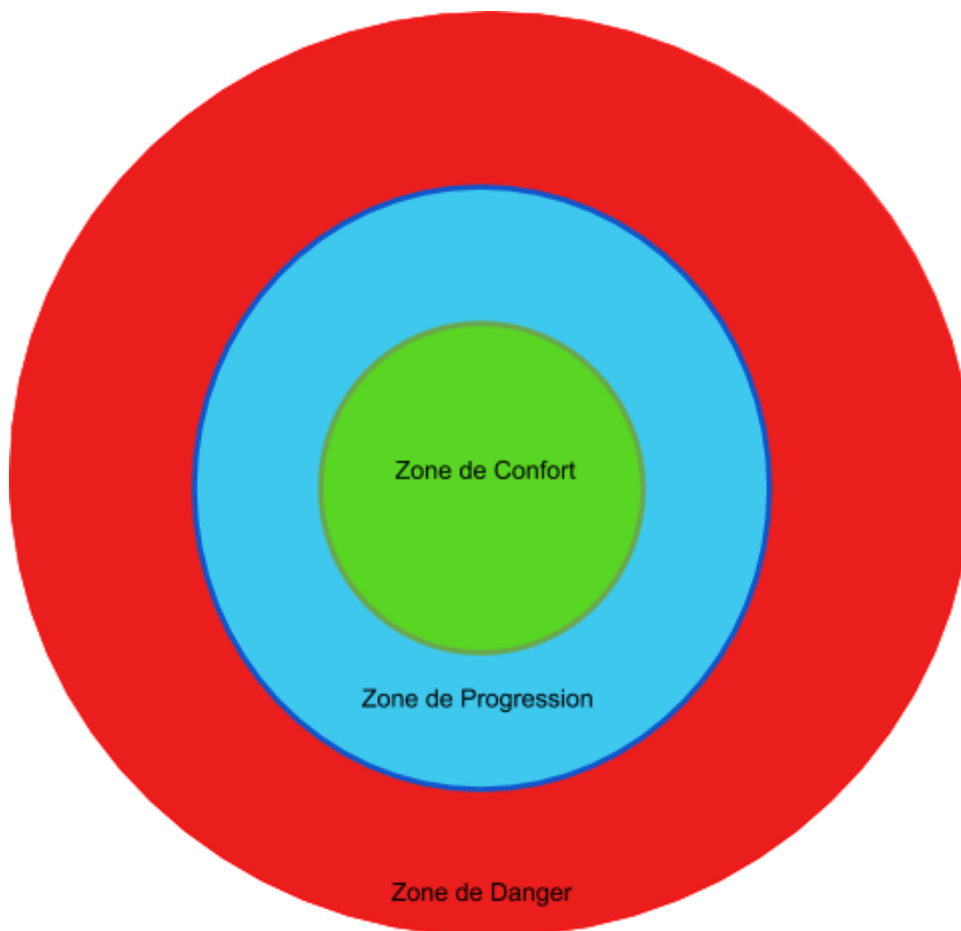
LA CLEF DE LA PROGRESSION MAÎTRISÉE:

Pour progresser, il va notamment falloir se rapprocher de nos limites pour tout ce qui concerne la pratique, surtout en vol, ce qui reviendra à sortir de notre ZONE DE CONFORT.

Qu'est ce que la Zone de Confort?

C'est tout ce que nous connaissons, que nous maîtrisons, qui est sans surprise. Dans cette zone on est dans le contrôle, sans subir d'anxiété.

Il existe beaucoup de représentation de cette zone. Une des plus simplistes est la suivante:



Autour de cette Zone de Confort (ZDC) se trouve la Zone de Progression (ZDP). Au delà, la Zone de Danger (ZDD).



IMPORTANT :

Notre ZDC n'est pas fixe. Elle est même très mouvante, d'un jour à l'autre, d'une heure à l'autre. Parfois cela s'explique (soucis persos ou pros ou familiaux, manque de sommeil...) et parfois pas. Peu importe. L'essentiel est d'en avoir conscience.

Et puis elle est très personnelle : il n'y a que vous qui savez où vous en êtes dans cette ZDC à l'instant T. Même si tous les pilotes autour ont l'air très sereins au décollage, que rien ne laisse présager d'une masse d'air turbulente, vous avez le DROIT de ne pas sentir les choses, de vous sentir trop en dehors de votre ZDC. Et de faire le CHOIX DE RENONCER. Et n'ayez aucune gêne à renoncer. Au contraire même, soyez **fier** de cette décision. Vous verrez d'ailleurs que la plupart des autres pilotes seront compréhensifs, voire admiratif d'être capable de faire un tel choix!

Le but donc, va être de sortir de notre Zone de Confort pour évoluer dans la Zone de Progression sans s'approcher de la Zone de Danger.

Pas facile me direz vous ! Certes, mais si on s'y prend bien, c'est très réalisable !

- Pourquoi devons nous en sortir?

Pour 2 raisons majeures:

Primo parce que c'est la meilleure façon de progresser : si on se contente de répéter ce que l'on sait faire, la progression est longue et laborieuse, l'ennui et la lassitude s'installent.

Secundo **parce que le Parapente vous sortira à un moment ou un autre de votre ZDC**, que vous le vouliez ou non. Tout pilote l'a vécu et le vivra encore. Une erreur d'analyse, un souci technique, un imprévu, d'autres ailes dans le ciel... Il y a 1001 raisons pour se trouver en dehors de notre ZDC.

Le fait de "s'entraîner" à être en dehors de la ZDC nous amène à connaître cet état et à mieux le supporter. Le pilote qui se fait sortir de sa ZDC et qui n'en a pas du tout l'habitude (Stratégie d'évitement du risque) aura beaucoup plus de mal à gérer la suite, contrairement au pilote habitué qui aura de meilleures réactions.



Face au risque, il existe 2 Stratégies:

L'Évitement du risque

- peu fiable (surtout en parapente> aérologie incertaine)
- déstabilisante au moment de l'erreur
- pas de choix du risque> subir des choses

L'Exposition au risque

- risque choisi, mesuré > risque attendu
- Préparation au risque
- possibilité d'anticipation des choses



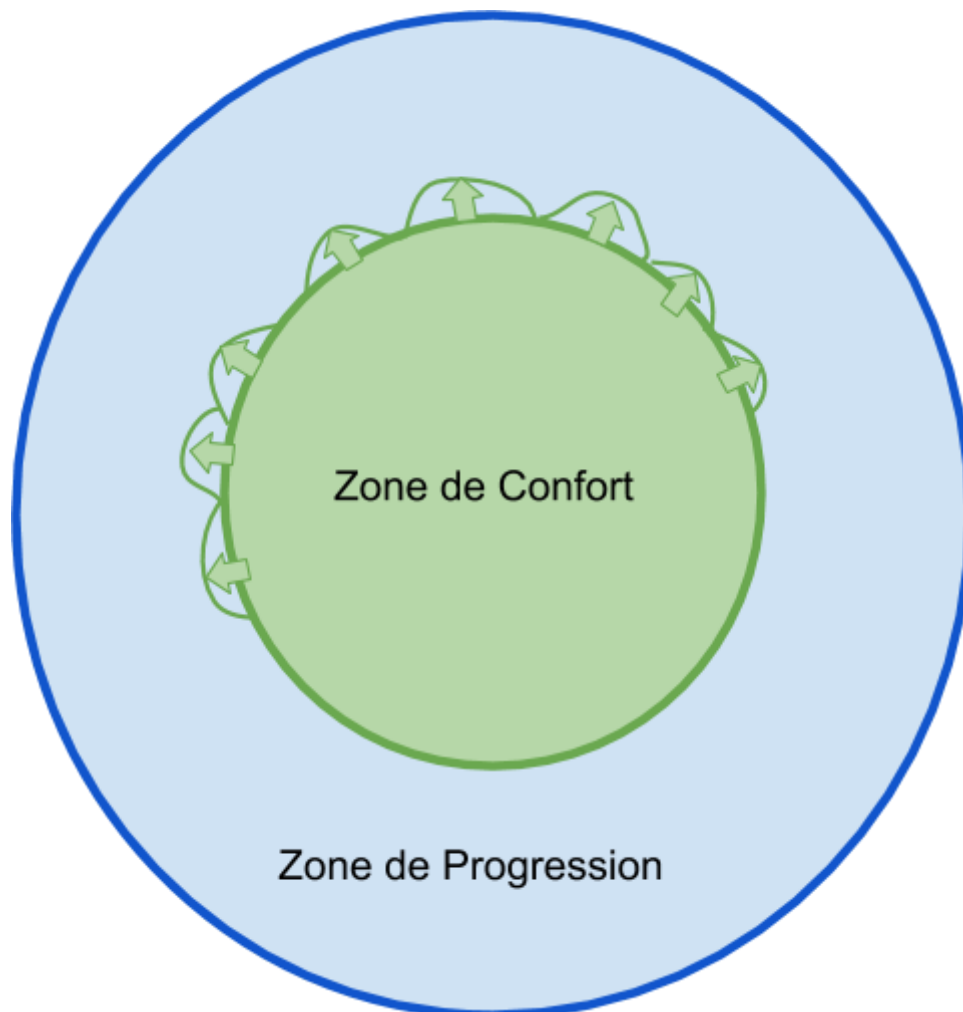
Chaque sortie de la zone de confort génère un stress. Lorsque celui-ci n'est pas attendu, il est plus important encore et a des effets plus puissants.

Autant donc se préparer à ce stress en créant le risque.

L'accoutumance à ce stress fait qu'il diminue car la situation de risque est connue.

L'entraînement permet de passer d'une situation inconnue où l'on subit, à une situation connue qui mène à l'anticipation. Ainsi, on a la sensation que les événements qui se déroulaient à grande vitesse (situation subie, toujours un temps de retard) ralentissent au fur et à mesure qu'on connaît leur déroulement. On finit par avoir un temps d'avance sur la situation (situation connue, anticipation possible).

Ainsi, peu à peu on agrandit sa zone de confort en intégrant de nouvelles situations qui passe de risquées à maîtrisées.



Il convient donc de sortir de sa zone de confort mais pas n'importe comment, ni n'importe quand...



LA PRISE DE RISQUE (ou Sortie de Zone de Confort):

- Comment?

L'exposition au risque se prépare. Elle doit se faire de façon mesurée et intelligente, c'est à dire de manière conscrute et dans de bonnes conditions:



- on ne génère qu'un risque à la fois (on ne les cumule pas) : par exemple on ne va pas pour son 100ème vol essayer un nouveau pack aile-sellette sur un site totalement inconnu, sans passer par l'atterrissage, et en même temps essayer de reproduire les wings abordés en SIV 3 mois auparavant...
- on choisit de bonnes conditions pour le générer (aérogiques, physiques, psychologiques...) : donc pas quand on a l'esprit très occupé par des soucis, ou que l'on est fatigué, ou que l'aérogique qui était annoncée calme se révèle finalement plutôt turbulente
- on le fait encadré ou pas, en tout cas avec un minimum de conseils et méthodes : on n'improvise pas un truc en partant sur ce qu'on a entendu vaguement en écoutant de loin un pilote qui expliquait à son pote comment faire telle ou telle manoeuvre.
- on envisage la situation où le risque n'est pas bien géré : et si ça merde, quelles peuvent être les conséquences? Fermeture, cravate, risque d'autorotation? J'ai le secours? Si je le tire, aurais je le temps? et je finis où?
- on se laisse une marge : on s'interdit le trop bas, le trop vite, le trop juste, le trop court...

- Quand?

Le moment où l'on sort de sa zone de confort (= on s'expose au risque) doit être choisi en fonction de plusieurs critères:

- Il faut être Mentalement prêt et disponible. C'est à dire au clair dans son esprit sur ce que l'on va faire, précis sur le programme qui nous attend. Si l'esprit est occupé par des soucis par exemple, alors ce n'est pas le bon moment.
- Il faut être en capacité Physique de subir le stress. Par exemple, en cas d'exercice programmé en fin de vol, nous aurons veillé à garder suffisamment d'énergie pour pouvoir mener à bien l'exercice.

- Il faut avoir suffisamment connaissance et conscience de ce que l'on va faire, de ce qui nous attend. Cela demande donc une certaine préparation. On n'improvise pas une situation à la dernière minute.
- Il faut savoir pourquoi on sort de la zone de confort: quels sont les tenants et les aboutissants. D'où je viens, et vers quoi je vais.
- Il faut avoir l'envie de sortir de sa zone de confort: c'est un choix volontaire, une envie d'aller vers la progression.
- Il faut adapter sa sortie de zone de confort à sa progression. Autrement dit, est-ce le moment de sortir de sa zone pour quelque chose de nouveau, ou bien pour consolider une acquisition?



Dans tous les cas, **le renoncement n'est pas un échec**. C'est même une sagesse que d'analyser que les conditions ne sont pas réunies pour sortir efficacement et en sécurité de sa zone de confort.

Voici l'exemple réel d'un pilote qui a improvisé une sortie de zone de confort, sous l'effet d'une euphorie liée au parapente mais pas seulement. Une situation de couple naissant sous de belles augures, quelques runs d'acro bien menés, un ciel magnifique, l'amoureuse avec qui on partage la passion et qui est au sol à le regarder.

Une dernière figure pas très haut par rapport au sol, ajoutée au dernier moment au programme, pas bien maîtrisée...

Le résultat ne s'est pas fait attendre: fractures de différentes vertèbres, moelle épinière touchée, des semaines d'hôpital, de la rééducation. Grâce à une grande force de caractère et beaucoup de travail il a recouvré tous ses moyens, et heureusement car il exerce un métier dans le sport.

Un bel exemple de ce qu'il faut éviter de faire: une mauvaise décision prise en une fraction de seconde peut gâcher toute une vie... Et pour les romantiques, l'histoire d'amour a survécu à cette épreuve ;)

Tout cela demande donc de poser un regard le plus honnête et le plus objectif possible sur soi, ses capacités, ses forces, ses faiblesses, ses doutes, ses convictions. Sans concession mais aussi sans jugement, dressons un état des lieux objectif de notre situation.

Si nous sommes capables de jauger comment est notre ZDC du moment d'une part, et où nous en sommes à cet instant d'autre part, alors nous avons déjà gagné.

Si en plus nous prenons le recul nécessaire pour évaluer nos 3 piliers, et que nous parvenons à évaluer correctement le triangle des paramètres, alors nous évoluons sommes capables de progresser en sécurité.

Cela nous garantira une progression certaine, mesurée, mais constante.

Nous connaissons tous des pilotes qui ont eu des progressions fulgurantes, jusqu'à un gros rappel à l'ordre qui a stoppé nette cette progression, voire qui a généré une régression difficile à contrer par la suite.



Celui qui ne triche pas avec lui même est déjà sur le bon chemin.

En résumé:

- Je fais un bilan de mes envies et de mes moyens
- Je fais un état des lieux de mes compétences et je détermine mes pistes de progrès
- Je diversifie mes outils/moments/axes de travail
- Je me fixe des objectifs atteignables
- J'apprends à cerner ma Zone de Confort du moment
- J'apprends à me situer par rapport à elle
- Je fais connaissance de Moi !
- J'anticipe mes sorties de ZDC
- Je multiplie les petites expériences
- Je débriefe...
-

Résultat:

- Je cultive le PLAISIR
- Je cultive la SÉCURITÉ
- Je deviens pleinement ACTEUR et RESPONSABLE de ma pratique, de mes choix

Si tout ceci vous semble complexe à première vue, rassurez-vous: c'est simplement un chemin de pensée. Lorsque vous aurez appliqué ce principe à quelques reprises, vous verrez très vite que cela deviendra automatique, et facile. Vous identifierez très vite votre ZDC, votre position par rapport à elle. Vous serez très vite à même de déterminer 1 ou 2 objectifs avant chaque vol, et de débriefer efficacement vos vols.

Vous éprouverez du plaisir à évoluer dans ce cadre rassurant, à le poser vous même, à vous écouter, à vous respecter, et à tracer VOTRE plan de progression, à l'adapter si besoin. Vous construirez de solides fondations qui sont indispensables à une pratique de longue durée !



Pour toute question ou observation, n'hésitez pas à nous

contacter:

www.ecolecarpediem.com

sebastien@ecolecarpediem.com

