



Sortir de plusieurs tours de twists quand on a du gaz

Denis Haselmeier, comme mon nom l'indique est alsacien. Il vole depuis 2011, principalement au Treh dans les Vosges. Il a commencé l'acro en 2013 au dessus des petits reliefs à haut rendement de sa région. Il s'est trouvé en situation de twist après une tentative de MC Twist... Analyse de [la vidéo](#) et conseils de Fabien Blanco en bonus!

Le commentaire du pilote Denis Haselmeier

« Tous mes voyants étaient au rouge mais je savais que j'avais du gaz, donc du temps, et que si je tirais mon secours tout de suite, j'allais finir dans la forêt ... en sandales et sans chaussettes! Mon erreur a été de maintenir mon frein droit enfoncé pendant mon McTwist, ce qui a empêché une jolie rotation de ma voile alors que je continuais mon chemin dans ma sellette.

Après 4 tours de twists, la voile est plus ou moins bridée mais le cône est trop haut pour pouvoir se dé-twister, alors j'ai essayé d'imprimer une rotation avec les jambes en gardant les commandes en mains pour prévenir les shoots. Au final je savais que j'étais en sécurité parce que j'avais du gaz. Plus bas, j'aurais tiré mon secours rapidement ».

L'analyse et les conseils de Fabien Blanco

Ce pilote de bon niveau, maîtrise déjà bien les bases et des figures de sous-vitesse (hélico, twister, sat to hélico...). Dans les manoeuvres dynamiques, la préparation des gestes du pilote va être la conséquence de la réussite de la manoeuvre. Pour le cas, un MC Twist, vrille dynamique à haute vitesse. Cette figure est impossible d'être arrêtée une fois lancée, il est donc primordial d'être précis dans la préparation, sous peine d'avoir des twists!

La préparation du Mac Twist est une succession chronologique d'actions de pilotage

Les actions de pilotage

- > Transfert sellette,
- > Verrouillage de bras et épaule extérieur sur l'élèveateur,
- > Action rapide et profonde pour décrocher l'aile intérieure,
- > Relever rapidement la main décrochée un fois la rotation partie,
- > Utiliser un « cramponnage » (une fois la rotation effectuée, attraper le groupe d'élèveateurs intérieurs pour éviter le twist)
- > Attendre le retour en phase parachutale avant de cse mettre en vol arrière et de sortir de la manoeuvre.

Revenons au pilote : il manque deux actions de pilotage : le relevé de la main et le cramponnage, ce qui se conclut par des twists. Plusieurs observations et questionnements à ce moment là...



Comment réagir face à un incident comme le twist?

Observation du sol

En fonction de la hauteur, plusieurs options se présentent :

> Trop bas

Tirer le secours et affaler votre aile et se préparer à l'impact.

> Quand la notion de hauteur est fonction de la gravité de la situation :

Twists ou simple fermeture? Dans ce cas, cela dépend :

- de votre état physiologique du moment (si vous commencez à avoir le voile noir),
- de la situation dynamique de l'aile (phase parachutale due à une grosse cravate, ou auto-rotation rapide).

La première situation peut prendre jusqu'à 10 secondes de plus pour avoir une descente optimisée sous le secours, donc une centaine de mètres supplémentaires. Il n'est jamais trop tard de tirer le secours!

> Plus haut

Comprendre la situation et pouvoir la gérer sans panique : avoir plusieurs fois le réflexe de « flasher » le sol après chaque tentative de réouverture de l'aile.

Tenter de gérer le problème par priorité :

- 1 : stopper la rotation (ce qui a le plus gros taux de chute)
- 2 : enlever les twists (sinon on ne peut rien piloter)
- 3 : nettoyer l'aile des cravates

Dans le cas de ce pilote, sa réaction est bonne : il se juge à l'aise pour dénouer ses twists car il a préalablement vu qu'il avait de la hauteur et que rien n'est impossible tant que le sol est loin.

Pour enlever des twists

Pour enlever des twists, il n'y a pas de solution, plutôt une adaptation, citons quelques exemples:

1 tour à 2, facile!

Il faut freiner du côté où l'élévateur est à l'extérieur quand ils sont croisés. Cette technique est bonne mais il faut rester vigilant lorsque l'aile est dénouée, car elle est souvent en sous vitesse et risque de faire une abattée qu'il faudra contrôler!

3 tours et plus, difficile!

> Observer les sens des twists, attraper la drisse de frein au dessus des twists et faire tourner l'aile dans le sens opposé.

> essayer de bouger les jambes pour dénouer petit à petit

> écarter les élévateur pour aider à la rotation

Dans tous les cas, cela vaut le coup de se battre pour dénouer le parapente, tout en ayant la notion que le sol est encore loin, ce qui laisse la possibilité de faire secours.

Tirer haut le secours n'est pas une bonne solution non plus, à cause des dérives et des atterrissages urbains peu recommandables!

A quelle hauteur faire secours?

A quelle hauteur faire secours? Aucune réponse possible, mais avant de toucher le sol! Il faut inclure la notion de se battre pour dénouer son parapente, tout en estimant la hauteur nécessaire pour ouvrir le secours, car « quand tu vois la terreur dans les yeux des grillons, c'est qu'il est trop tard! »

Alors, agissez!!

Fabien Blanco

DECOUVRIR DES ARTICLES SUR LE SUJET DES TWISTS

– [Super twisté après avoir touché un obstacle près du relief](#)

– [SIV frissons : comment gérer plusieurs incidents et 2 secours](#)