

REGARDEZ EN ARRIÈRE ET...

Par L. STECKLER



«**Q**UAND vous sortez de l'avion, tournez la tête vers moi et souriez. » C'est la dernière recommandation que j'entendis du moniteur Connie McDonough. Une seconde plus tard, je me suis catapulté par la porte ouverte du « Norseman » ; je faisais ainsi ma première descente en chute libre de *parachutisme sportif*.

Au cours de mes trois années de service militaire comme parachutiste aucun instructeur de saut à ma connaissance, n'a donné l'ordre à un soldat de se retourner après le saut pour lui faire un sourire. Et ce n'est pas, là, la seule différence que j'ai découverte entre la descente sportive à travers les airs et le parachutisme militaire. Ce dernier a pour but de mettre un soldat à terre rapidement et relativement sans mal. Le parachutisme sportif demande un contrôle précis de la chute libre avant l'ouverture du parachute et l'arrivée à une distance aussi petite que possible d'une cible de 15 cm de large.

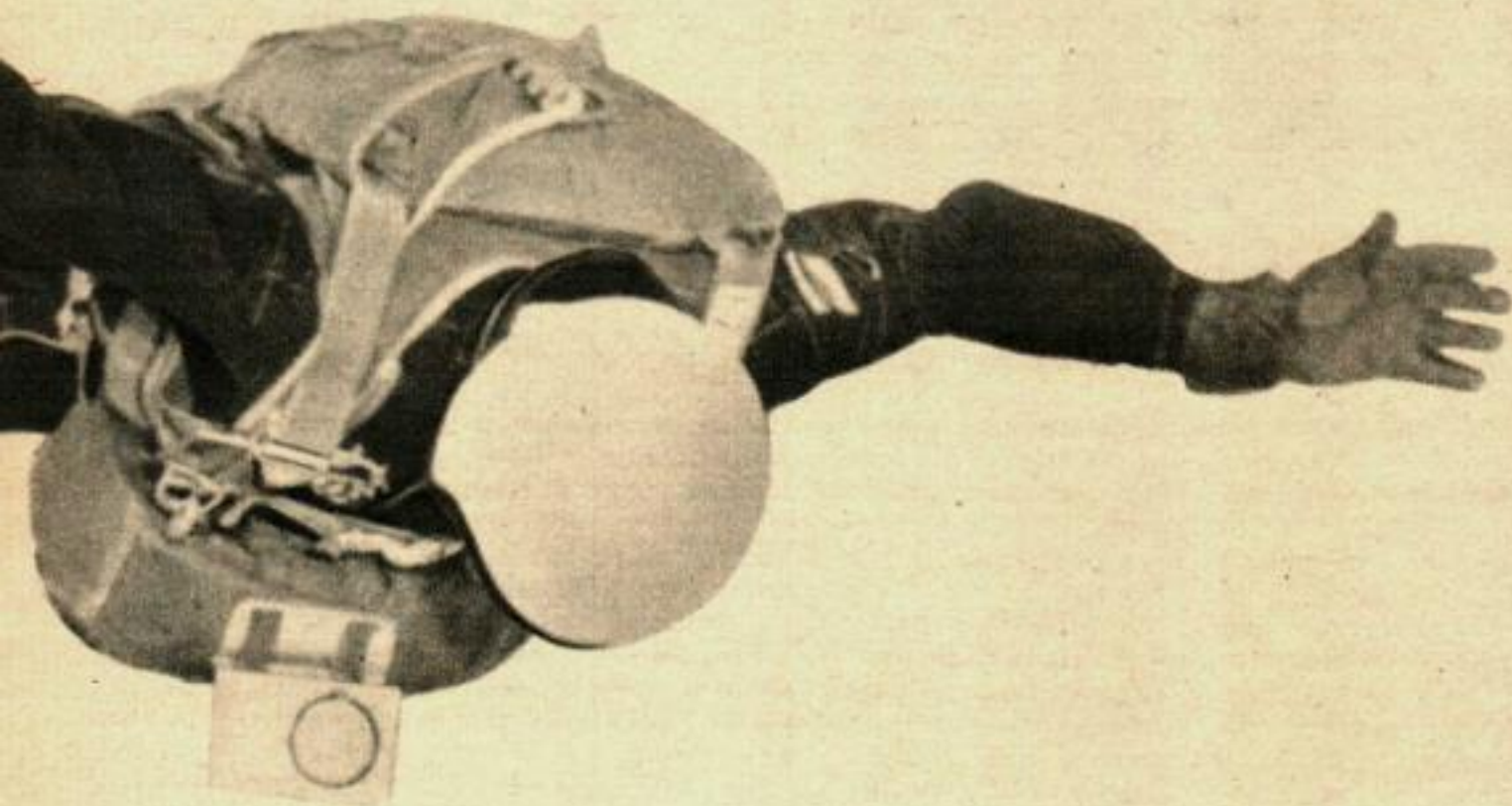
Les trente-cinq sauts que j'ai exécutés dans l'armée n'ont servi qu'à aiguïser ma curiosité pour le sport, de plus en plus répandu, de la chute libre. C'est pour cette raison que je me trouvais là entre ciel et terre.

Au début de la matinée, la veille, je suis arrivé à Lakewood, dans le New Jersey, où se trouvait une école privée de chute libre, la Parachutes Inc. En trois heures seulement j'ai terminé mon « instruction au sol », et je suis embarqué comme débutant sur un « Norseman » pour sauter de 750 m en compagnie de trois autres débutants. Ce premier saut est exécuté avec « ligne statique », c'est-à-dire qu'un cordon en nylon attaché d'une part à l'avion, d'autre part au parachute, ouvre ce dernier quand le parachutiste est dégagé de l'avion. Cela ressemble aux sauts militaires. Chaque débutant en chute libre doit exécuter d'abord trois sauts avec « ligne statique ». Au cours des deux derniers, le débutant *s'entraîne* à tirer sur le cordon d'ouverture. Si l'instructeur est satisfait, il est prêt pour la première descente en chute libre avec ouverture volontaire du parachute en cours de chute.

Le grondement du moteur du « Norseman » s'adoucit lorsque nous atteignîmes l'altitude de saut. McDonough appela le premier à sauter — moi — à se tenir près de la porte.

Je me glissai avec difficulté vers l'ouverture latérale où se trouve normalement la porte et pris la position réglementaire du « prêt à sauter » : les pieds sur le marchepied en dehors de l'avion, le vent de l'hélice sur la figure, et Connie regardant par-dessus mon épaule vers la zone de chute dont nous approchions. Quelques instants plus tard, il poussa un bouton placé près de la porte

SOURIEZ



VENDREDI APRES-MIDI, j'étais occupé à monter un ensemble de dépannage électronique pour moteur d'auto dont je compte écrire bientôt l'article.



SAMEDI MATIN, j'avais le filon en exécutant mon 25^e saut sportif en parachute. Il était bon. J'ai atterri à deux mètres de la cible.





LE HARNAIS DE SAUT étant sur moi, l'instructeur passe une dernière inspection pour s'assurer que les courroies sont bien serrées et que l'équipement est bien disposé. C'est un sport qui n'admet aucune erreur.

pour demander au pilote de couper le moteur. C'est alors qu'il fait sa petite plaisanterie sur le sourire. C'est le moment de sauter. Après une hésitation, je fis involontairement une inspiration profonde et je me catapultai de l'avion, en prenant soin de bien contraindre mon corps à prendre la position arquée si inconfortable que j'avais péniblement apprise à l'instruction. Cette position qui permet au sauteur de garder son équilibre. J'étendais à fond mes bras et mes jambes, j'oubliai de sourire à Connie, et je perdis l'avion de vue. Me retrouvant parallèle au sol, je tirai sur le cordon d'ouverture, je repris la position arquée et je me mis à compter une fois, deux fois, trois... Le parachute était ouvert et mon corps était brusquement tiré vers la position verticale. Le pire — l'attente — était passé.

Je jetai un rapide coup d'œil sur l'ombrelle qui flottait au-dessus de ma tête ; pas de trou anormal, tout va bien. Comme me l'avait prédit Connie, je vis la cible derrière moi ; elle se trouvait 600 m plus bas, à environ



L'APPUI SUR LE HAUBAN est la position de saut sur le Cessna triplace. Quelques instants plus tard, je planai seul dans le vide, exécutant des séries de virages.

800 m de distance. La radio incorporée dans mon casque sifflait doucement dans mes oreilles. Tout à coup, elle se mit à parler :

« Numéro un, bon saut jusqu'à présent. Tirez maintenant sur le cordon à droite, et faites face à la cible. »

J'exécutai l'ordre et la voix poursuivit : « Très bien, numéro un. Tenez compte de votre taux de dérive et essayez de ne pas tomber plus loin. On veut vous voir tomber exactement sur la cible. »

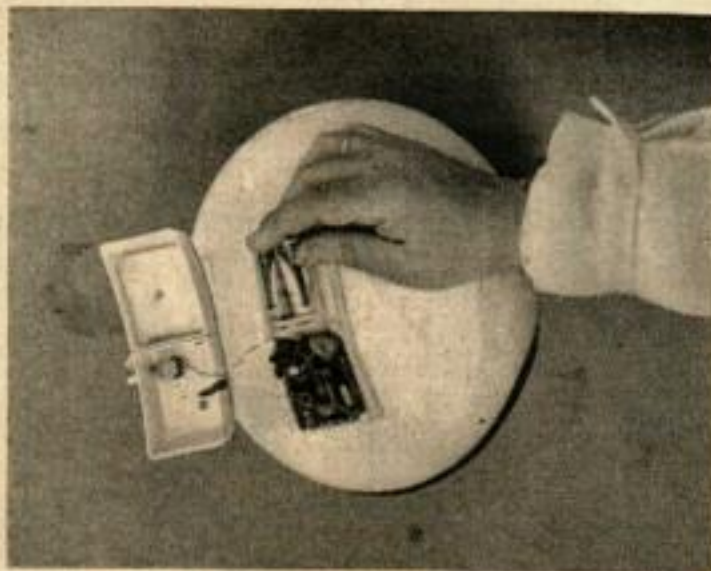
Le vent me poussait à 20 km/h vers la cible. La vitesse du vent était de 7 km/h et le parachute a une vitesse de progression de 13 km/h. Il semblait que j'allai par-dessus la cible. La radio parla de nouveau :

« Numéro un, vous arrivez trop vite sur la cible. Faites un tour sur vous-même pour ralentir. »

Le sol se rapprochait. Je me trouvais à environ 30 m de hauteur, et il me semblait que je tombai comme une pierre.

« Numéro un, faites face au vent et pré-

(Suite page 116)



LA RADIO QUI EQUIPE MON CASQUE permet à l'instructeur de rester en communication avec moi au cours des cinq premiers sauts ; il empêche ainsi les débutants d'aller atterrir dans les arbres qui entourent la zone de chute et leur donne de l'assurance.

Regardez en arrière et... Souriez

(Suite de la page 42)

parez-vous à atterrir. » Ma dernière instruction. J'avais déjà commencé à tourner avant qu'il ait fini de parler. Un instant plus tard, les deux jambes solidement jointes, je prenais contact avec le sol dur, roulai sur mon dos et mes épaules pour absorber la violence du choc, me remis debout et dégonflai le parachute. Je venais d'exécuter mon premier saut sportif.

Un planeur humain en chute libre

Au bout d'une vingtaine de sauts, j'étais prêt pour de véritables sauts en chute libre, de longues chutes libres avant l'ouverture. Ma première dura 30 secondes, une durée qui semble longue quand vous faites le planeur humain, à la vitesse de 200 km/h environ, avec une maîtrise complète.

Cette fois, le « Norseman » grimpa à 2 200 m. De cette hauteur, on se laisse tomber pendant 30 secondes sur une hauteur de 1 400 m avant d'ouvrir le parachute. Cette fois encore, le grondement du moteur s'adoucit et je me glissai dans la porte. A cette hauteur, la zone de chute semblait vraiment petite. Le pilote coupa le moteur, je mis le chronomètre en route et sautai dans le vide.

Le corps arqué, parallèle au sol, j'étais prêt à manœuvrer. De longues secondes passèrent tandis que j'accélérai jusqu'à la vitesse où je pouvais planer. Je n'avais plus du tout l'impression de tomber. Je me sentais plutôt comme une feuille morte emportée par la brise.

C'était le moment d'essayer un virage à droite. J'abaissai la main droite en la poussant contre l'air qui s'écoulait à grande vitesse. L'air est ainsi dévié vers la gauche et mon corps pivotait vers la droite. Comme un navire manœuvré à la barre, il se passe un moment avant que le corps commence à pivoter. Lorsque je repris la position arquée, il se passa aussi un moment avant qu'il cessât

dé tourner. Je tentai la même manœuvre avec les pieds en les dirigeant tous les deux vers la gauche ; cette fois encore, mon corps amorça un virage lent. En reprenant la position normale, je pouvais arrêter le virage. Je tentai ensuite quelques virages à gauche en inversant la procédure.

Le chronomètre indiquait que 22 secondes étaient passées, l'altimètre était maintenant à 1 000 m d'altitude. Huit secondes passèrent, il était temps d'ouvrir le parachute. Je fixai mon regard sur le cordon d'ouverture, je le saisis des deux mains et je tire dessus en commençant à compter. Le parachute s'ouvre sans secousse. Je descends lentement les derniers 500 m vers la cible.

L'atterrissage était facile. La cible n'était pas loin, à 6 m environ. Je pris pied à la limite de la croix. Je n'ai pas réussi encore à toucher le petit rond de 15 cm au centre mais je n'étais pas loin.

Aucune sensation de chute

Quand j'y pense, il y a quelque chose d'insolite dans ce sport. Quand vous êtes sorti de l'avion et que vous avez pris une bonne position arquée, vous avez l'impression d'être dans un monde à part. Vous n'avez pas vraiment la sensation de tomber, vous n'avez même pas l'impression de bouger. Le sol semble monter vers vous d'une façon régulière mais pas assez vite pour donner de l'angoisse. Les seules indications réelles de mouvement, c'est le vent qui siffle, le chronomètre qui trotte de seconde en seconde et les aiguilles de l'altimètre qui tournent vers le zéro.

En vérité, quand vous arrivez à l'altitude où il faut ouvrir le parachute, vous vous demandez si c'est vraiment nécessaire. Tant que vous n'êtes pas arrivé à quelques dizaines de mètres du sol, vous n'avez pas vraiment l'impression de tomber.

En quoi cela est-il différent des sauts militaires ? L'armée consacre 80 h, à raison de 8 h par jour, en deux semaines, à nous apprendre comment il faut sauter, comment manœuvrer le parachute et ce qu'il faut faire en cas d'urgence, par exemple, si le parachute ne s'ouvre pas. L'école de chute libre ne donne que trois heures d'instruction au sol avant le premier saut.

Le saut militaire exige une excellente condition physique, ce qui n'est pas nécessaire pour la chute libre bien que ce soit un atout. Les sauts militaires ne m'ont jamais donné de suites douloureuses. J'étais courbaturé pendant toute une semaine à la suite d'un atterrissage dur après un saut sportif.

Dans le plongeon aérien, vous ouvrez vous-même le parachute après une chute libre qui peut durer une minute ou plus. Vous tombez en chute dirigée, mais libre, d'une hauteur de 3 000 m ou plus jusqu'à 800 m avant d'ouvrir le parachute. Les sauts militaires s'exécutent à 300 m sans retard à l'ouverture, bien qu'il existe des unités spéciales militaires de plongeurs aériens qui ont une tech-

Fournitures générales pour

Peintres en lettres, Décorateurs, Installateurs, Dessinateurs, Bricoleurs et Automobilistes.

Peintures lumineuses, phosphorescentes, réfléchissantes.

La seule maison en France ayant le nouveau Selflite phosphorescent en pigments, peintures, émulsions, laque (pistolet, pinceau, sérigraphie), feuilles mates et brillantes, bandes, panneaux (auto-adhésifs).

Agents et distributeurs demandés

ATELIERS BAROUX

160, boul. de la Gare, PARIS-13

tel. : GOB 82-39

nique supérieure. Un mot encore. Tout le monde peut apprendre à faire des plongeurs aériens, ce n'est pas difficile. Mais c'est un sport violent et qui coûte assez cher.

Une chose est certaine, vous y trouverez un plaisir immense, car c'est une source de sensations inconnues, inoubliables.

Une situation d'avenir en étudiant chez soi



ÉLECTRONIQUE • RADIO • TÉLÉVISION

Monteur - dépanneur - électronicien — Chef - monteur - dépanneur-aligneur — Agent technique électronicien AT1 - AT2 (émission et réception).

Préparation théorique aux :

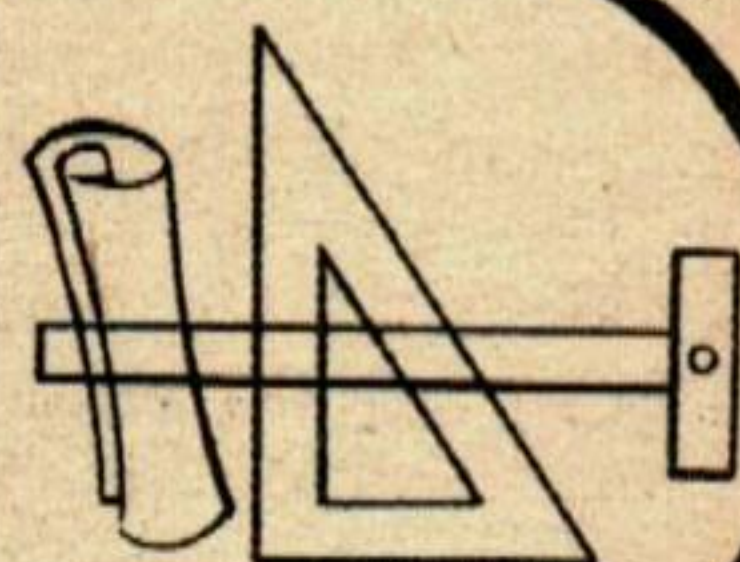
- C. A. P. de RADIO-ÉLECTRONICIEN
- BREVET PROFESSIONNEL DE RADIO-ÉLECTRONICIEN

DESSIN INDUSTRIEL •

Calqueur — Détaillant — Dessinateur d'exécution — Dessinateur petites études — Dessinateur-projeteur

Préparation aux :

- C. A. P. DE L'ÉTAT ET DU SYNDICAT DE LA MÉTALLURGIE
- BREVETS PROFESSIONNELS



AVIATION •

Mécanicien - aviation — Pilote-aviateur (pour la formation technique) — Agent technique d'aéronautique — Agent d'opération

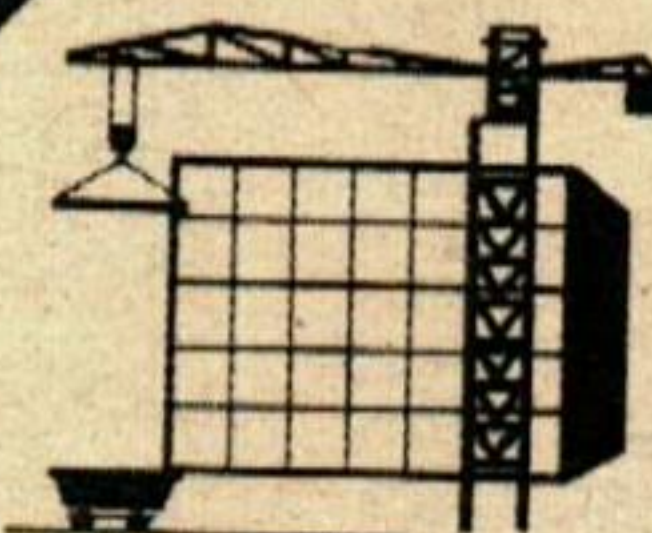
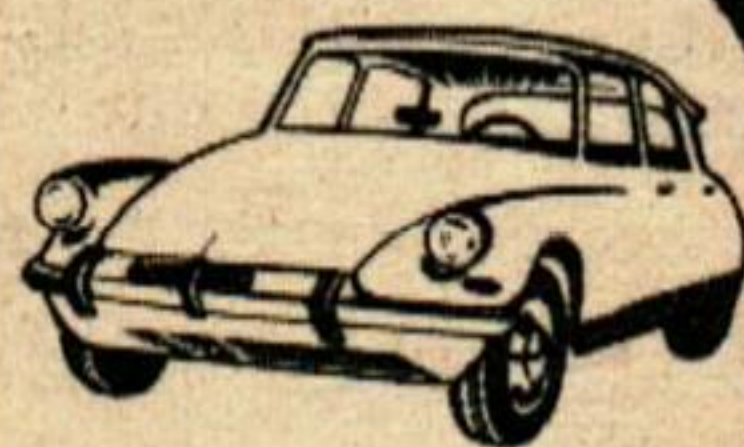
- B. E. S. A. (Entraînement au vol à l'aérodrome de Toussus-le-Noble (Seine-et-Oise))

AUTOMOBILE •

Mécanicien - dépanneur - auto — Électricien-auto — Électromécanicien-auto — Spécialiste diesel — Mécanicien conducteur de l'armée

Préparation théorique aux :

- C. A. P. DE L'ÉTAT



BATIMENT • BÉTON ARMÉ

Le chantier et les métiers du gros œuvre

Le bureau d'études et de dessin : du dessinateur calqueur au dessinateur calculateur en béton armé

Méthode exclusive, inédite, efficace et rapide.

Préparation aux :

- C. A. P. ET BREVETS INDUSTRIELS DU BATIMENT

• SERVICE DE PLACEMENT •

Demandez la notice spéciale pour la branche qui vous intéresse

BON GRATUIT

(à découper ou à recopier)

**INSTITUT PROFESSIONNEL
POLYTECHNIQUE**

14, Cité Bergère, PARIS (9^e) PRO 47-01

Nom

Adresse

Branche désirée

M.P. 105