



Texte et photos par Benjamin Loriou

# Conseils de pros

## >> Pliage

### PLIAGE DU GLISSEUR HORS DES STABILISATEURS : UNE BONNE CAUSE AU MAUVAIS EFFET

Le but ultime du pliage est d'obtenir une ouverture parfaite, douce et dans l'axe. Il existe une multitude de méthodes de pliage. Dans l'ensemble, toutes se ressemblent, dans le détail, chaque personne qui plie à sa propre façon de faire.

Quand on rencontre un problème récurrent d'ouverture, on est tenté d'aller piquer les idées des autres. On regarde ce que fait celui qui plie à côté, on demande à un pote à l'apéro : «Tu fais comment toi pour que ta voile ne tourne pas à l'ouverture ?», on va demander au mec qui semble être un pro parce qu'il a x milliers de sauts... Puis on applique sans réfléchir aux éventuelles conséquences, ce qui pourrait révolutionner nos futures ouvertures.

Et voilà comment se propagent des techniques de pliage qui, certes, peuvent être efficaces pour résoudre tel ou tel problème, mais qui peuvent aussi en engendrer d'autres, notamment l'usure prématurée du matériel.

L'un des problèmes les plus fréquemment rencontrés : "Ça claque ! Ça tarte ! C'est sec !" Ou encore "Je me fais démonter à l'ouverture..." pour les plus poètes ! Comment temporiser de façon efficace l'ouverture ? Telle est la question...

L'élément principal pour temporiser l'ouverture est le glisseur. C'est son unique but. Il n'est pas le seul à rentrer en jeu pour temporiser, mais il est prépondérant.

Depuis quelque temps, une méthode de mise en place du glisseur a vu le jour dans les salles de pliage. Même si elle est efficace, elle est ou elle va être dévastatrice à plus ou moins long terme pour les glisseurs, et par conséquent pour les ouvertures.

Pour qu'il soit efficace immédiatement, le glisseur doit être positionné «en croix». C'est-à-dire que lorsque les quatre anneaux sont rassemblés, chaque bord du glisseur est écarté de façon à dessiner

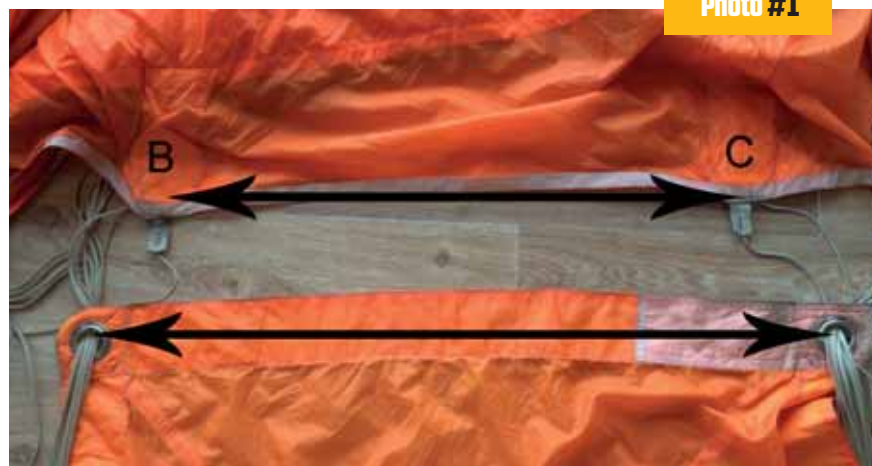


Photo #1

un «+». Le bord avant vient se glisser au niveau du bord d'attaque du caisson central, le bord arrière passe entre les groupes de suspentes vers le bord de fuite et les deux bords latéraux viennent se glisser dans les stabilisateurs (un de chaque côté !) entre le groupe de suspente B et C.

Au moment de l'ouverture, lorsque les anneaux vont s'écarter, le glisseur ainsi positionné pourra immédiatement prendre l'air et faire son effet.

La nouvelle «mauvaise» méthode consiste à ne pas glisser les bords latéraux dans les stabilisateurs, mais à les faire ressortir par dessus ces stabilisateurs.

En effet, positionné de la sorte le glisseur prend l'air encore plus vite et retarde même la prise d'air des stabilisateurs. Pour avoir constaté qu'on utilisait cette méthode sur mes matériels, je confirme que l'efficacité est réelle. J'avais des ouvertures encore plus douces que

d'habitude. Mais en réfléchissant un peu, quelle erreur !!

Un peu de géométrie : Sur beaucoup de voilure, la distance entre les anneaux du glisseur (bord latéral) est plus longue que la distance entre les groupes B et C (photo n°1). Cela permet au glisseur de prendre la forme d'une «cloche» et d'être encore plus efficace. Au moment de l'épanouissement de la voilure, les stabilisateurs vont se tendre, l'air emprisonné sous la voilure, en voulant s'échapper, va pousser sur les stabilisateurs alors que le glisseur est au milieu, gonflé et empêche ou ralentit cet épanouissement.

Si le glisseur n'est pas à l'intérieur des stabilisateurs comme il se doit (photo n°2), mais par dessus (photo n°3 et 4), au moment où les stabilisateurs vont se tendre, le glisseur ne va pas garder sa forme de cloche, mais une poche va se créer à l'extérieur des stabilisateurs (photo n°5 et 6).



Photo #2



Photo #4

### Une nouvelle rubrique

Merci à Benjamin Loriou de nous aider à lancer cette nouvelle rubrique "Conseils de pros" qui démarre avec un article dont le sujet concerne tout le monde : le pliage, l'entretien et la surveillance du matériel. D'autres articles sont en préparation sur ce vaste sujet et notre souhait est que d'autres auteurs participent aussi à cette rubrique. Car sa vocation est de fournir des "conseils de pros" à nos lecteurs et selon un seul critère : que ces conseils s'adressent à une grande majorité de pratiquants. Le pliage est évidemment un sujet idéal, mais il y en a d'autres. Alors n'hésitez pas à contacter la rédaction sur [paramag@paramag.fr](mailto:paramag@paramag.fr) si vous avez des propositions intéressantes pour cette rubrique !



Photo #3



Photo #5



Photo #6

voilà où se retrouve le galon du stabilisateur quand il se tend





En effet il y a moins d'air qui vient s'engouffrer sous la voile, donc il y a moins de pression sur les stabilisateurs, donc l'ouverture sera plus douce, j'en conviens. Par contre le frottement du galon des stabilisateurs, qui est en tension maximale à ce moment là, va être très agressif pour le glisseur.

L'usure ne va pas forcément être visible immédiatement, mais dans le temps le

tissu va se dégrader et des trous vont finir par apparaître (photo n°7, 8 et 9).

Avant même l'aspect visuel de l'usure, le tissu va devenir poreux et l'efficacité du glisseur s'en ressentira.

Il est naturel que les ouvertures changent avec le vieillissement du matériel. Certaines voiles se mettent à tourner à l'ouverture, certaines ont des ouvertures

plus sèches... Généralement on met cela sur le dos du cône de suspension, en pensant que celui-ci est devenu dissymétrique ou que le calage a changé.

Oui en effet cela arrive, mais pensez aussi à votre glisseur. Il a autant de sauts que votre voile, et si vous le martyrisez à chaque pliage, attendez vous à ce que ça claque de plus en plus ! ■

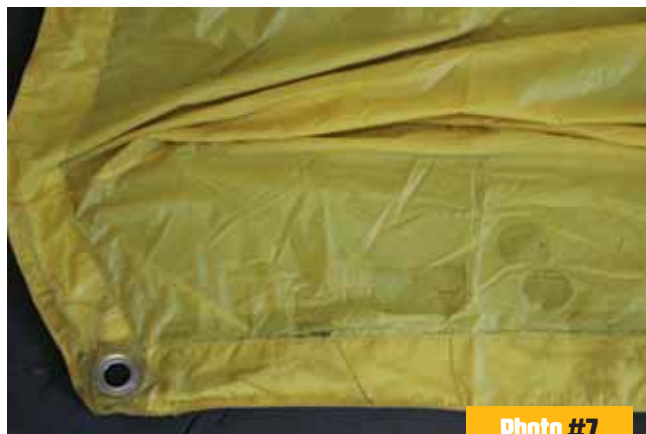


Photo #7



Photo #8



Photo #9

## À propos de l'auteur

**Benjamin Loriou** est plieur/vérificateur depuis mars 1994, avant même d'avoir effectué son premier saut, en juin 1994. Pliier et responsable matériel sur différentes drop zones, de 1996 à 2001, il devient plieur de secours en 2001, puis réparateur en 2009. Il totalise plus de 20 000 pliages. Dans sa pratique il est porteur tandem breveté para-pro depuis 2005.

Il totalise plus de 5500 sauts, dont plus de 3000 tandems.

[Liens à internet](#)

