

Association Sports et Loisirs
pour Aveugles et Amblyopes

DEUX YEUX POUR QUATRE SKIS

PILOTER DES SKIEURS DEFICIENTS VISUELS

ASLAA

7 bis, rue du Loing
75014 PARIS

tél. - fax. 01 43 20 73 08

e-mail : info@aslaa.org

www.aslaa.org

© 2003 ASLAA

SOMMAIRE



INTRODUCTION	5
LE ROLE DU GUIDE	7
LES DEBUTS A SKI	8
LE CODE ET LA FORMATION DES PILOTES	10
LE CODE N'EST PAS TOUT	15
AUTRES PROBLEMES TECHNIQUES	17
LA SECURITE	19
A NOUS LES FOLLES DESCENTES	21



affaire de spécialistes, or il n'en est rien. Un bon skieur qui se laisse prendre au jeu se rendra vite compte qu'il y trouve sa part de plaisir.

Les descentes succèdent aux descentes, les enchaînements aux enchaînements, les murs succèdent aux bosses. C'est un équilibre remis en cause à chaque longueur de ski, trace dans trace, du grand art en somme ! Arrivés en bas de piste, les skieurs ont l'impression d'avoir accompli un "truc" causant en eux-mêmes un sentiment de satisfaction. A les voir évoluer sur la piste on dirait qu'ils sont liés par un fil mystérieux. Ce fil, c'est une technique, mais cela peut être bien davantage : une complicité entre deux personnes ?... Un lien d'amitié certainement.

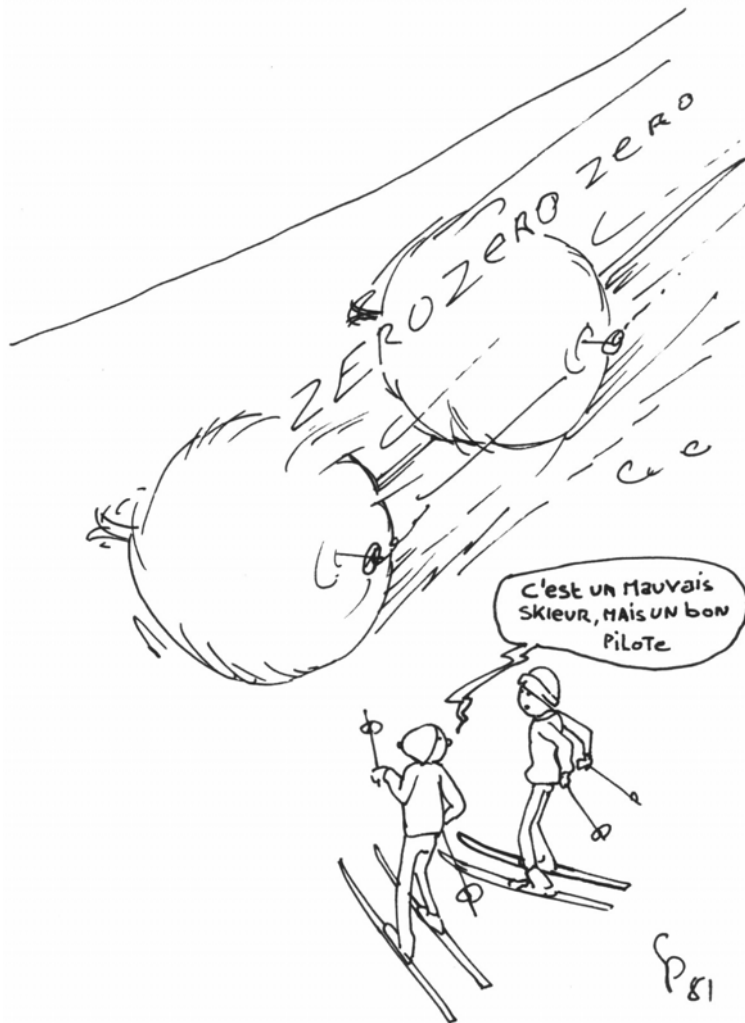
Il est dit que la foi peut soulever des montagnes, dans notre cas l'amitié peut permettre d'en dévaler les pentes enneigées avec deux yeux pour quatre skis.

INTRODUCTION

Lorsqu'un aveugle raconte autour de lui qu'il pratique le ski et qu'il s'agit là de son sport favori, il suscite en général surprise et étonnement. Les explications qu'il peut donner ne suffisent pas toujours à dissiper l'incrédulité de ses auditeurs. Il s'agit en fait d'une réaction que nous qualifierons de "normale". A notre avis, cet étonnement ou cette incrédulité, ont pour origine la non connaissance de la cécité. Par conséquent, avant de parler de ski, donnons quelques précisions, fruits de l'expérience vécue.

Qui dans sa jeunesse ou même plus tard, n'a pas eu peur de s'aventurer dans un endroit plongé dans l'obscurité la plus totale avec le cœur battant ? Il ne s'agit ni plus ni moins que d'un phénomène d'angoisse. C'est la vue qui permet au voyant de se situer dans son environnement ; sans elle, il se sent vulnérable, perdu... Ou alors comment expliquer les réactions de panique qui se sont produites lors des pannes d'électricité restées célèbres ? Le slogan "la qualité de la vue c'est la qualité de la vie" est fort révélateur à ce sujet. Ce qu'oublie les voyants, c'est que l'aveugle a pris l'habitude d'effectuer les gestes quotidiens de la vie sans vision. Comment est ce possible ?

L'énergie dépensée par le voyant pour percevoir son environnement par l'intermédiaire de ses cinq sens est utilisée par le non-voyant pour quatre sens seulement. Le résultat est évident. Ne dit-on pas que l'aveugle dispose d'une meilleure oreille, d'un meilleur toucher... Chez



Tous ces conseils pourraient faire croire qu'il s'agit d'une

l'aveugle se met donc en place un système de perception par quatre sens avec interprétation de l'information reçue, une interprétation qui se fait souvent aux limites du conscient. Chez l'enfant, plus souple que l'adulte à tout point de vue, l'adaptation se fera pour ainsi dire d'elle-même. Ceci étant dit, il est peut être moins inconcevable de voir les aveugles pratiquer certains sports, et parmi ceux-ci, le ski. En effet, il ne s'agit pas, comme le ressentent souvent les voyants, de se mettre sur une paire de planches et de fermer les yeux...

On aime le ski ou on ne l'aime pas ! Mais le fait de ne pas voir n'est certainement pas un obstacle à sa pratique, nous le verrons plus loin. Comme c'est le cas pour tous les adeptes de ce sport, il peut être pour un aveugle qui le souhaite un loisir ou une détente. Une bonne descente lui procurera autant de joie qu'à quiconque. Mais pour le non-voyant, le sport, et en particulier le ski, présente encore un intérêt supplémentaire : un intérêt éducatif, et nous irons même jusqu'à dire thérapeutique !

Pour être heureux, ou tout simplement pour se sentir bien dans sa peau, tout être doit pouvoir s'accepter tel qu'il est. Par conséquent, pour le handicapé, l'aveugle en l'occurrence, ceci implique d'accepter son handicap. De cette acceptation découlera une confiance en soi accrue, et celle-ci lui sera précieuse dans la vie de tous les jours : pour circuler seul en ville, prendre le bus ou le métro... Le ski, par les qualités qu'il requiert (qualités physiques : souplesse, vitesse de réaction, mais aussi qualités morales : vaincre l'appréhension...) peut aider l'aveugle à acquérir cette confiance en soi, et par-delà les

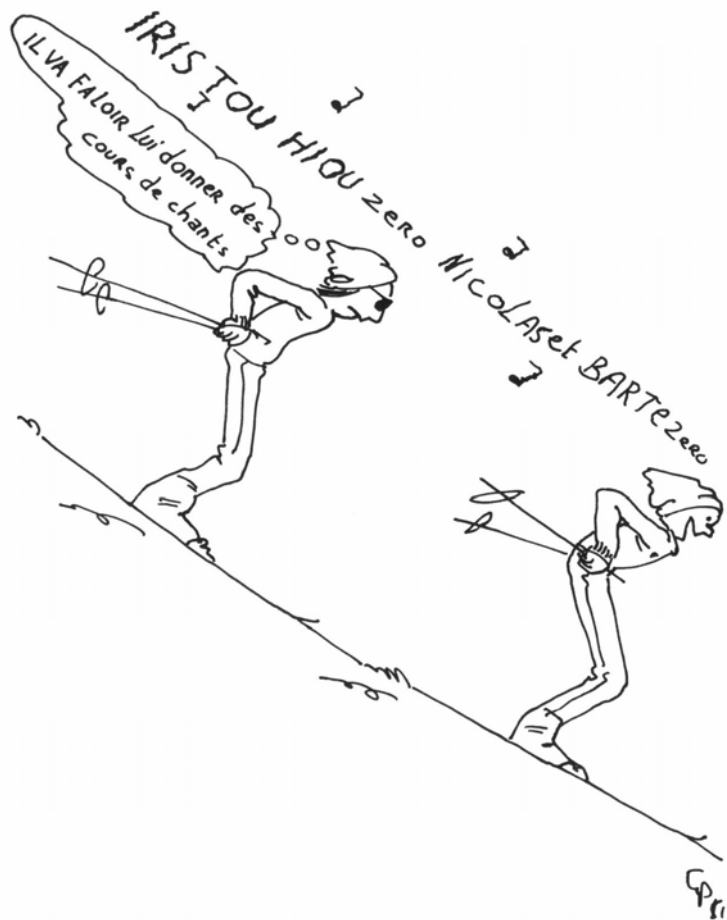
sentuels. La sécurité incombe entièrement au pilote : il est le seul "maître à bord". Le skieur aveugle ou amblyope doit scrupuleusement suivre ses indications, et ne pas se laisser aller à l'improvisation.

Aucune loi n'interdit aux aveugles de faire du ski, mais un accident peut faire du tort à tous. C'est donc au pilote d'apprécier si la situation exige de redoubler de prudence ou non. On évitera de préférence de slalomer entre les groupes, de skier à proximité des téléskis, des bords de piste, près des arbres ou des piquets... Le pilote doit savoir que si la distance entre lui et son skieur est trop grande, un skieur tiers peut imprudemment passer entre les deux. Ceci est particulièrement dangereux par pilotage avant.

L'association met à disposition deux dossards (un rouge pour le guide et un jaune pour le pilote). Ces dossards permettent d'être clairement identifiés par les autres skieurs comme un binôme à ne pas séparer.

A NOUS L'IVRESSE DES FOLLES DESCENTES

Bien que le mot sécurité ait été mentionné plus haut, il



nous paraît important d'insister sur quelques points es-

joies qu'il procure s'avérer un facteur d'épanouissement personnel.

LE ROLE DU GUIDE

Chaque aveugle a besoin d'un guide dont la mission est de le piloter, c'est à dire de lui donner des indications sur la piste, la direction, les difficultés éventuelles...

En fonction des compétences de chacun, le guide peut se limiter à une fonction d'accompagnement : il fait skier. Il peut aussi aider l'aveugle à progresser en lui donnant des conseils techniques, adaptés à son niveau et au handicap : la démonstration visuelle est inefficace pour montrer une position. Il est souvent indispensable de se placer à côté de l'aveugle qui pourra ainsi se rendre compte, par le toucher, de cette position. Il est aussi possible de mettre l'aveugle en position et de corriger, toujours par le toucher, sa posture.

De façon générale, il faut adapter ses conseils aux capacités physiques de chaque skieur aveugle qui pour être en confiance a besoin d'un accompagnement de proximité. Il peut ainsi être nécessaire de lui tenir la main, de lui tendre un bâton, et même parfois de lui tenir les spatules.

LES DEBUTS A SKI

La découverte du matériel par l'aveugle se fait de manière tactile. Il est important qu'il puisse toucher ses chaussures, ses skis sur toute la longueur et en particulier les fixations pour en comprendre le fonctionnement.

Après cette première phase que nous pourrions intituler "contact du champion avec son matériel", nous pouvons passer à l'étape suivante : la prise de contact du skieur avec la neige. Marcher skis parallèles, marche glissée, déplacements latéraux... Il faut prêter une attention particulière à l'utilisation des bâtons, certains aveugles ayant tendance à s'en servir comme d'une canne blanche et à les mettre dangereusement en avant. Il faut également s'assurer que les notions de sens de pente, d'amont et d'aval, de carres amont et de carres aval sont comprises et assimilées.

La progression suit ensuite tout naturellement les cours de l'école de ski français. Il n'est pas recommandé de sauter l'étape du chasse-neige, indispensable à la sécurité. Ne pas négliger non plus l'étude du dérapage, de la prise et du lâcher de carres, car ils facilitent grandement le passage de certaines difficultés.

Pour le débutant, il est indispensable de faire beaucoup d'exercices d'assouplissement tels que lui faire toucher les chaussures avec les mains tout en glissant sur une pente douce dont l'arrêt naturel est assuré par le relief, lever alternativement ski gauche et ski droit tout en glis-

perchman. Un conseil qui n'est pas superflu : le pilote doit veiller à ce que l'aveugle dégage bien les mains des dragonnes de ses bâtons. Le pilote prend la perche précédente, et a soin de se retourner de temps à autre pour voir si tout se passe bien, et au cas où, donne des petites corrections. Ceci implique que, tout en respectant la distance de sécurité, pilote et aveugle doivent se suivre de suffisamment près. Et si effectivement tout se passe bien, il est permis, pour une fois, de se taire. Le pilote peut ainsi reposer son appareil vocal durement sollicité lors de la descente. L'arrivée devra être annoncée quelques mètres auparavant par "Attention, sortie à droite (ou à gauche)" puis "lâche".

S'il s'agit d'un télésiège à départ automatique, le pilote placera l'aveugle dans la trace avant de partir, lui fera toucher la main courante, lui signalera la position de la perche à prendre, et le temps d'attente entre deux départs.

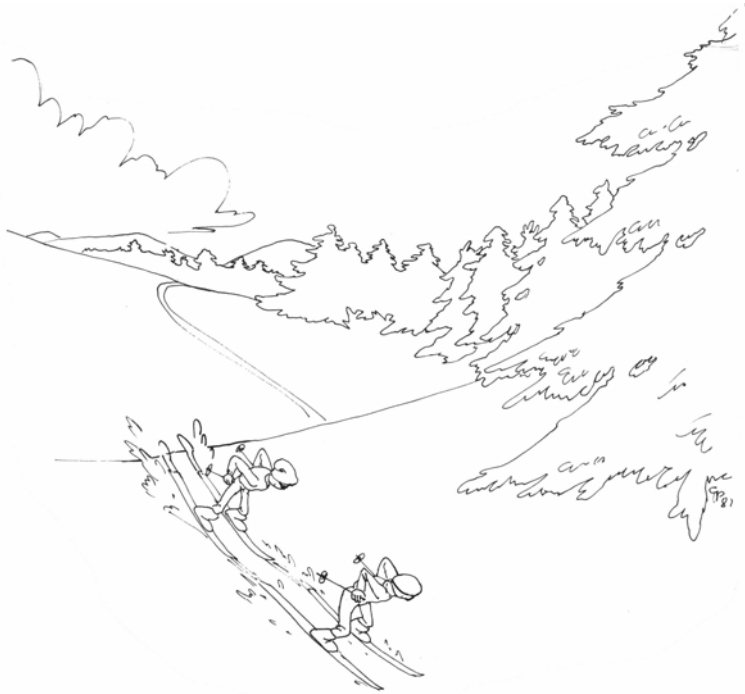
La télécabine et le téléphérique ne posent aucun problème. Quant au télésiège, il demande un guidage précis au départ et à l'arrivée ; cela peut se faire en se tenant le bras par exemple.

LA SECURITE

D'après ce qui précède, il est clair qu'une relation d'ordre amical entre le pilote et le piloté contribue énormément à la réussite d'une bonne descente. De sport individuel, le ski est devenu sport d'équipe, et le plaisir qu'on en retire doit être égal pour chacun. Mais n'oublions pas que nous sommes en montagne, les petites pauses permettront au pilote de décrire le paysage et la "faune".

AUTRES PROBLEMES TECHNIQUES

La remontée par télésiège ne pose pas trop de problèmes, le départ étant généralement facilité par la complicité du



sant.

De façon générale, n'oublions pas que la découverte ou la reprise du ski sont grandement facilitées par une préparation physique préalable.



LE CODE ET LA FORMATION DES PILOTES

Il existe différentes grandes méthodes pour guider ou "piloter", comme nous disons dans notre jargon, un aveugle sur une piste avec un maximum de précision (liaison radio, guidage par amplification de la voix...). Celle que nous utilisons est empruntée au code des navigateurs aériens. C'est le code dit "de la montre". Les chiffres du cadran, zéro (qui est égal à douze), trois et neuf servent à donner l'ordre du virage. Cela a l'avantage d'être très simple. Zéro veut dire aller tout droit, trois, un virage à droite, neuf, un virage à gauche. Ainsi, sur une piste cela donnera : 0-0-3-0-0-9-0-0-3...

On a l'habitude de dire que le silence est d'or et la parole d'argent ! Dans le cas présent, c'est exactement le contraire. Il ne faut surtout pas faire l'économie de zéro entre les indications de virage. Quant à l'ordre de s'arrêter, il doit être aussi clair et bref que possible pour être facilement interprété. "Trois stop" pour un arrêt sur virage à droite, "neuf stop" pour un arrêt sur virage à gauche.

Parfois, sur faible pente, dans les queues des remontées mécaniques, dans la marche glissée ou pour reprendre la pente après un arrêt, il est possible d'utiliser les chiffres 10-11 et 1-2 afin d'apporter des corrections légères.

Le code doit être correctement assimilé par l'aveugle et par son guide. Ainsi, avant d'accorder "le brevet de pilotage" n'est-il pas inutile de dispenser, au candidat pilote,

pilote. Il y a toujours un temps d'adaptation, plus ou moins long, entre piloté et pilote, ce qui requiert une certaine concentration de la part des deux personnes en présence. Plus le temps d'adaptation sera long, plus la tension nerveuse et la fatigue qui en résulteront seront grandes.

Pour que l'aveugle soit détendu, il faut que le pilote le soit aussi dans son langage. Les ordres lancés sur un ton de panique peuvent être interprétés de deux façons par l'aveugle : soit il s'agit de l'annonce d'un danger imminent, soit un manque de sûreté du pilote. Les conséquences sont faciles à entrevoir : l'appréhension gagne le skieur aveugle, il s'ensuit une certaine crispation et la chute... S'il sent, consciemment ou non, que le pilote n'a pas suffisamment confiance en lui, l'aveugle lui retirera la sienne. Si la tentative de conciliation échoue, le divorce sera inévitable ! Le code n'est donc que la trame du pilotage.

Avant le départ, une description de la piste paraît une excellente chose, et tout en skiant, le pilote pourra émailler son "discours" d'indications fort précieuses telles que les bosses, les changements de pente, les plaques de glace, les changements de neige, les obstacles etc. De toute manière, il n'est pas recommandé de se taire, et si l'on est à court "d'arguments", les 0-0-0 feront l'affaire. Sur une piste facile, ne présentant pas de dangers, le pilote pourra même rompre la monotonie qui risquerait de s'installer en récitant un poème, en poussant une chansonnette ou en entrechoquant ses bâtons derrière lui.

LE CODE N'EST PAS TOUT

Si le code du guidage avec les chiffres de la montre reste



la base du système, il se personnalise beaucoup selon le



une petite formation. Après l'explication du code, il est bon de se mettre par couple et de se bander les yeux à tour de rôle, après chaque descente. Les bons skieurs aussi éprouvent en général une grande panique lorsqu'ils font pour la première fois une descente, même facile, les yeux bandés.

Les chutes succèdent aux chutes sans que l'on sache trop bien pourquoi. Cette petite expérience est riche d'ensei-

gnements et remplace bien des explications : on commence tout simplement à se rendre compte de ce qu'un non-voyant peut attendre de son pilote. La valeur de cette expérience est cependant, et doit rester, limitée pour les raisons mentionnées en introduction.

Encore un détail avant de se lancer sur les pistes. Mais un détail qui a son importance. Il s'agit de la position du pilote par rapport au skieur aveugle. Il n'y a guère que 2 cas de figure rentrant en ligne de compte : soit le pilote suit son skieur, soit il le précède. Mais qu'il soit devant ou derrière, le pilote doit s'efforcer de rester suffisamment proche de l'aveugle pour que celui-ci puisse capter distinctement les ordres à exécuter, sa sécurité en dépend. Le pilotage par l'arrière est conseillé pour les tout débutants : le pilote a une vision claire de la situation et peut plus facilement corriger la technique du skieur aveugle ainsi que parer à toute éventualité à condition, nous le répétons, de rester très près du non-voyant (1 à 3 mètres dans l'idéal).

Dès que le piloté progresse, le pilotage par-devant est plus efficace. Cette méthode est plus exigeante pour le pilote, pour bien faire, il devrait toujours avoir un œil sur celui qu'il guide et un œil sur la piste à suivre. Comme cela n'est guère aisé, il ne lui restera plus qu'à se retourner le plus souvent possible et, ce faisant, contrôler la vitesse pour éviter d'être trop près ou trop loin. L'expérience prouve qu'avec un peu d'entraînement un bon skieur peut se livrer sans danger à cette gymnastique d'un genre nouveau. Le skieur aveugle y trouve un sérieux avantage : il peut suivre son pilote à la voix et au

bruit des skis, et il est en droit de supposer qu'il n'y a pas d'obstacle entre lui et son pilote.

Dans le meilleur des cas, les 2 skieurs suivent la même trace, le parcours est donc beaucoup plus précis et par conséquent la sécurité s'en trouve améliorée. La direction du virage est donnée par un chiffre au moment où le pilote boucle son virage (et non lorsque le skieur aveugle doit tourner comme c'est le cas dans le pilotage arrière) et le rayon de courbure par la position du pilote qui ne doit à aucun moment cesser de parler.

Les amblyopes méritent une mention spéciale dans notre exposé. Leur degré de vision leur permet de suivre une silhouette, néanmoins le pilotage doit être aussi précis que pour un aveugle complet, ce qui évitera par exemple une confusion sur l'identité de la silhouette à suivre. Certains amblyopes ont parfois tendance à faire trop confiance au degré de vision qui leur reste mais qui ne leur permet pas de percevoir les dangers. Par ailleurs, les jours de mauvais temps, les amblyopes deviennent complètement aveugles, et seule l'utilisation régulière du code permet de conserver une capacité de réaction suffisamment rapide. Pour le pilotage, guider tantôt un aveugle, tantôt un mal-voyant (amblyope) ne change rien.

Après entente préalable et quelques essais de mise au point, pilote et piloté pourront dévaler sans risque une piste à vitesse respectable. Mais attention aux fausses manœuvres, une collision entre pilote et piloté n'est pas à exclure ; elle est généralement accompagnée d'une chute tout au plus spectaculaire.