Delta Parapente Cerf-volant Kite Speed-riding Boomerang

ACCIDENTS : ANNÉE NOIRE !

2015 est une mauvaise année : le 31 octobre nous recensons 437 déclarations d'accident en parapente et en delta, soit presque trois déclarations d'accident tous les deux jours.

Sur ces 437 accidents, nous déplorons 190 accidents graves avec fractures et 19 accidents mortels.

Ces chiffres sont bien supérieurs à ceux de 2014 et sont sans doute dus à la météo exceptionnelle de cette année, qui a permis de multiplier les heures de vol dans des conditions souvent trapues voire difficiles.

Toutefois, même si ces chiffres sont en augmentation, nous retrouvons systématiquement les mêmes causes d'accident que les années précédentes. Celles-ci ne sont pas si nombreuses et nous vous incitons à les lire avec beaucoup d'attention afin de mieux les repérer et d'en limiter au maximum l'apparition.

Pour le biplace :

- le décollage sans vent avec chute du passager *(80 % des accidents au décollage)* ;
- des posés *« violents »* ou des incidents de vol en finale qui peuvent être associés à des biplaces faits dans des conditions *« limites » (84 % des accidents à l'atterrissage).*

Pour la pratique *« solo »* :

- le dépassement de la voile au décollage *(20 % des accidents en école)* ;
- le défaut de maîtrise technique *(essentiellement du décollage)* par vent soutenu *(10 % de l'accidentologie)* ;
- les fermetures en vol non gérées ; sur 25 fermetures seulement deux secours jetés *(10 % de l'accidentologie)* ;
- la mauvaise maîtrise des trajectoires en vol près du relief et l'absence de marge de sécurité *(10 % des accidents)* ;
- le manque d'anticipation et de préparation de la phase de posé *(20 % de l'accidentologie)* ;
- les fermetures non gérées en approche *(souvent en finale)* liées à une aérologie turbulente *(15 % des accidents)* ;
- la non-assimilation de la gestuelle au posé *(10 % de l'accidentologie)* ; et globalement, les pilotes qui volent dans des conditions trop fortes pour leur niveau ; problème d'analyse et manque de renoncement.

Le respect des principes indiqués ci-dessous devrait permettre de favoriser la diminution du nombre et de la fréquence des accidents.

• Je retourne fréquemment en pente-école pour travailler la phase de temporisation et mon contrôle de voile avec et sans vent.

• Je retourne en école pour apprendre à gérer des fermetures et le vol en conditions thermiques.

• Je développe, en école et en club, mes capacités d'analyse aérologique.

• En cas de fermetures à moins de 100 mètres sol ou en cas de départ en autorotation non contrôlée, JE JETTE LE SECOURS !

• Je garde toujours une marge suffisante par rapport au relief.

• Je prépare mon approche suffisamment tôt pour avoir une finale d'au moins 10 secondes.

• À l'atterrissage je freine de façon progressive et me prépare à courir. Si je freine trop tôt, je ne relève surtout pas les mains.

• Je sais renoncer lorsque les conditions sont trop fortes pour moi !

Le vol doit rester un plaisir ; donnez-vous les moyens pour que cela soit systématique.

J.M.Ardhuin, Claude Bredat

EN BREF SUSPENTES : RECORD BATTU !

L'équipe de « Contrôle Horizon » nous envoie ce message :

Suite à un posé dans des ronces, un parapentiste a abîmé une suspente de frein et nous a donc porté sa voile en révision.

Lorsque nous avons refait la suspente, nous avons bien sûr démonté *« la symétrique »* de l'autre côté, afin d'éviter d'avoir des écarts entre ces deux suspentes.

Là encore la surprise a été de taille : la différence de longueur entre les deux suspentes identiques à l'origine était de plus de 16 cm sous tension.

Nous souhaitons, à travers cet exemple particulièrement marquant, vous sensibiliser une fois de plus à la problématique du vieillissement des suspentes et particulièrement de celles non gainées en dyneema.

En effet, il y a de plus en plus de voiles qui passent dans notre atelier et dont le cône de frein a raccourci de plus de 15 cm. Avec un record, là aussi d'une réduction dépassant les 28 cm sur la partie haute d'un cône de frein en dyneema non gainé. Imaginez, c'est un peu comme si vous essayiez de rouler en voiture avec le frein à main serré !

Nous vous conseillons donc de vérifier régulièrement votre garde de commandes en vol. Pour ceux qui ne savent pas le faire, il s'agit de contrôler si votre action à la commande a une longueur de marge ou si vous êtes tout de suite au *« contact de la voile » (action sur le bord de fuite).* Cela se mesure à l'effort dans la commande, pas en regardant le ventre de vos suspentes car avec 1 kg de tension, les suspentes ont encore du ventre ! Il est plus que préférable de conserver une marge d'au moins 10 cm avant l'action sur le freinage.

Il faut effectivement savoir que très souvent on ne se rend pas compte que la garde des commandes diminue, voire disparaît.

Alors, évitez de voler avec le frein à main serré et rallongez vos commandes !

LA SÉCURITÉ
SUR NOTRE SITE WEB

La commission Sécurité et technique vous invite à aller visiter les nouvelles pages dédiées à ses domaines d'intervention sur le site fédéral remanié.

L'accès se fait directement à partir de la page d'accueil *http://federation.ffvl.fr/* en cliquant sur « *Espace sécurité et technique* ».Vous aurez ainsi accès à cinq chapitres.

• Informations et alertes sécurité.
C'est la place des alertes émises par les constructeurs et la fédération.

• Déclarations d'accidents.
Vous trouverez à cet endroit tous les renseignements nécessaires à l'établissement d'une déclaration d'accident, mais aussi notre banque de données d'accidents. L'ensemble des récits d'accidents sera ainsi accessible à tous dans un but d'information et de prévention.

• Déclaration d'incidents.
La commission Sécurité et technique a décidé de relancer cette opération en 2016, car nous sommes persuadés que le traitement de notre accidentologie sera bien plus efficace si nous obtenons de la part de nos pilotes l'ensemble des déclarations d'incidents.

Nous vous invitons donc à remplir ce document dès lors que vous avez été confronté à un incident de vol. Cela permettra de constituer une banque de données de l'incidentologie qui sera également accessible à tous.

Ces banques de données respecteront l'anonymat des personnes.

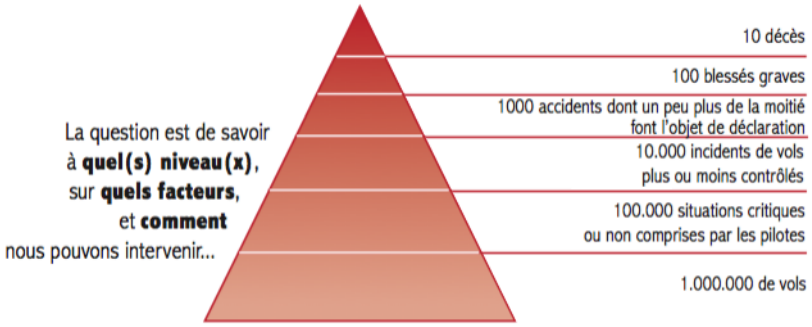
• Étude de l'accidentologie.
Vous pourrez trouver dans ce chapitre l'ensemble des documents statistiques et analytiques en rapport avec notre accidentologie.

• Fiches pédagogiques et documentation. La commission mettra en ligne dès 2016 un certain nombre de fiches pédagogiques en lien avec les principales causes d'accident. Là seront aussi placés les documents et articles édités ces dernières années traitant de la sécurité dans nos pratiques.

La commission espère que la mise en ligne des ces divers documents permettra d'aider à la prévention des accidents.

ACCIDENTS :
UNE PYRAMIDE DES RISQUES PROPOSÉE À VOTRE RÉFLEXION

Notre activité de vol libre peut être représentée de la façon très schématique suivante :



En plus de l'activité débordante de nos clubs et de leur près de 15 000 adhérents, les écoles – associatives et professionnelles confondues - accueillent chaque année près de 18 000 stagiaires de tous niveaux et effectuent plus de 100 000 biplaces ! La sécurité est l'affaire de tous, et ne peut reposer sur les seules actions de commissions fédérales. En club comme en école, nous devons encore améliorer la « *sécurité active* » de nos activités.

Bulletin d'abonnement à votre magazine Fédéral

Abonnez-vous !
Au magazine de la Fédération française de vol libre
oui, Je m'abonne à Vol Passion, 1 an 4 numéros pour **6 euros.**
Je règle ci-joint en chèque à l'ordre de la FFVL
Nom ..... Prénom .....
Adresse .....
Mail ..... Tél .....
FFVL 4 rue de Suisse 06000 Nice.

PROJET FÉDÉRAL 2016-2020 : FORMATION CONTINUE À LA SÉCURITÉ ACTIVE EN VOL LIBRE. UN NOM DE CODE : « VOLER MIEUX «

L'étude des accidents de 2015 met en lumière le fait que de nombreux accidents touchent des pratiquants en début de progression après l'école, comme des pilotes plus « anciens » qui pratiquent le vol local dans des conditions peu appropriées à leur niveau.

Pour les tout jeunes pilotes, une maîtrise trop partielle de la décomposition des phases du décollage, une analyse aérologique peu pertinente conduisant à de mauvais choix, des approches mal construites, une finale et un retour au sol aléatoires sont des problèmes récurrents. Une partie de la solution réside certainement dans un apprentissage associé à une plus forte individualisation, permettant notamment de ne valider les niveaux blanc et jaune en école que lorsque les items de notre progression fédérale sont réellement acquis. Peut-être plus facile à dire qu'à faire...

Pour le second public, c'est bien souvent – en plus de raisons similaires – l'absence de remise en cause de son niveau de pratique qui peut être la source des ennuis. Défaut d'analyse, gestuelle approximative au décollage, approche négligée ou inadéquate en conditions turbulentes, effet de groupe ou matériel trop performant sont parmi les causes les plus fréquentes d'accident.

À partir de ces constats, la DTN, les commissions Sécurité et Formation parapente et delta ont imaginé pour les cinq prochaines années une action d'envergure centrée sur **la formation continue à la sécurité active.**

Qui est concerné ?

Les profils repérés *« à risque accru »* ou *« accidentogènes »*, plus largement les pilotes brevetés ou non, **entre niveau vert et BPC déjà acquis,** et des publics spécifiques, des *« vieux »* pilotes jusqu'aux biplaceurs.

Qui peut vous aider et porter les projets ?

- Les clubs
- Les CDVL
- Les ligues

Quelles actions sont éligibles au soutien fédéral, à travers une aide financière directe ?

Toute action étiquetée **sécurité active,** coordonnée par une structure fédérale au profit des pilotes licenciés, en vue de leur retour auprès d'un moniteur, en club ou en école labellisée. L'action devra impérativement être programmée et annoncée à l'avance à la commission Formation nationale parapente ou delta.
Contact : *secuactive@ffvl.fr*

Nous avons imaginé une stratégie étalée dans le temps, permettant aux volontaires de profiter plusieurs années de suite des aides dédiées à ce programme.

Année 1 mise en relation des pilotes des clubs et des moniteurs professionnels ou bénévoles **pour des journées de remise à niveau technique sur les thèmes mis en lumière par l'accidentologie, de validation des items de progression dès lors que le niveau requis est identifié, avec « prescription » individuelle de pistes de travail.** Les groupes peuvent être hétérogènes, l'individualisation étant la clef de la réussite de ces séances *« d'état des lieux »*.

Objectifs pour cette première année :
- 80 actions *(ou 100 journées environ)* prises en charge ;
- 250 pilotes concernés.[1]

[1] Sur la base de cinq pilotes par action de club en moyenne, dont un tiers organisé sur deux journées. Ce chiffre peut être largement supérieur si l'action est régionale, car concernant pour chaque journée un nombre plus important de pilotes venant de clubs différents. Tarif d'une journée estimé à 200 €.

Année 2 idem année 1 + formation continue réalisée par des moniteurs **pour des groupes plus ciblés par niveau de progression : journées d'encadrement à thèmes,** selon les pistes de travail mentionnées, pour niveau vert, bleu ou déjà brevetés, pilotage en milieu aménagé.

Année 3 idem année 1 et année 2 + **stages ciblés par public spécifique :** jeunes, femmes, *« papys »*, biplaceurs...

Nous adapterons ces propositions en fonction des résultats et besoins identifiés à l'issue de la première année.

L'objectif affiché est clairement d'inciter au retour en formation, pour y réviser ce qu'on a appris, actualiser sa technique et ses capacités d'analyse, ou apprendre de nouvelles choses*, et repartir avec des pistes de travail personnel en guise de devoirs à faire !

**Attention, les stages SIV ou EMA ne devraient pas être concernés en 2016 ! Ce type de stages correspond à l'étape suivante, issue des pistes de travail identifiées via cette campagne.*

Suite à l'opération *« brevets 2015 »*, financée par le ministère, et qui a fait passer le taux de brevetés de **53 à près de 75 % des licenciés pratiquants** en cinq ans, cette nouvelle initiative vise à contenir au mieux – voire à faire baisser – sur une olympiade, le nombre d'accidents.

Soutien financier

« Où que vous soyez, la FFVL vous paie une partie des frais d'un retour en formation continue auprès de moniteurs sur le thème de la sécurité active ».*

Seront dotés exclusivement les porteurs de projet s'étant fait connaître à l'avance, sur la base d'un tarif journalier d'environ 200 €, partage oblige !

En complément, la structure et/ou les pilotes pourront bien sûr *« mettre la main à la poche »*.

Les clubs, CDVL et ligues pourront aussi prévoir de soutenir parallèlement le financement de ces actions

Un slogan : « formation continue, sécurité accrue, liberté défendue »

« sécu active », comme celui de stages spécifiques, sur leur budget propre.

Avec des cofinancements régionaux, par le CNDS notamment, les années à venir pourraient voir augmenter le rayonnement de l'action, en volume et/ou en financement.

Budget

Un financement spécial est demandé au ministère dans la continuité de Brevets 2015 + une part des cotisations forfaitaires issues des licences Pratiquant délivrées en OBL*.

**Les mallettes pédagogiques réalisées en 2015 sur les recettes des cotisations « licences 2014 Pratiquant en OBL », seront reconduites après mesure des besoins pour 2016. Les aides aux PSC1 sont prolongées (obligation pour la Qbi).*

Une enveloppe de 20 000 € sera dédiée à cette opération sur la première année.

La sécurité dans nos pratiques relève d'une responsabilité collective. Nous espérons ne pas faire fausse route et voir un maximum de pilotes et de structures saisir cette opportunité de contribuer à un vol libre plus sûr !

J. Bouvard

SURICATE

QU'EST-CE QUE SURICATE ?

http://sentinelles.sportsdenature.fr/ ou http://lien.ffvl.fr/c

SURICATE est un dispositif mis en place par le pôle ressource national des sports de nature, qui permet de signaler les problèmes que vous pouvez rencontrer lors de vos activités sportives et de loisirs de nature.

Une erreur de balisage, un panneau défectueux, un problème de pollution, un besoin de sécurisation, un conflit avec un propriétaire ou d'autres pratiquants… Remplissez le formulaire, localisez le problème et cliquez sur envoyer.

Votre signalement sera traité par les fédérations sportives de nature, les conseils départementaux et les services de l'État concernés, en lien avec le pôle ressources national des sports de nature du ministère chargé des sports.

Vous serez ensuite informé des suites données à votre signalement.

J.M.Ardhuin