



CRI D'ALARME

Le Flying Light a vu se tenir une conférence FFVL, animée par Jean-Marc Arduin, traitant de l'accidentologie en parapente : public, plus de 200 pilotes, parfois venus de loin, démontrant l'intérêt et le besoin de formation des pratiquants. Quant à ces pages, ce n'est pas un coup de gueule, c'est une tentative de sensibilisation... « Le parapente, c'est pas ça... ».

L'accidentologie dans le vol libre a amené la FFVL à imaginer le dispositif « *Voler Mieux* », dont l'objectif est d'inciter le plus grand nombre de nos clubs, CDVL et ligues, à organiser des actions de remise à niveau, de progression ou d'évaluations pour les licenciés. **Toutes les informations sont disponibles sur le site : <http://www.federation.ffvl.fr/> Espace sécurité et technique**

Depuis 2010, Jean-Marc Arduin, cadre technique de la FFVL, mène des travaux de recensement, d'enquête et d'analyse de tous les incidents liés à l'activité parapente (soit 80 % des accidents recensés à la FFVL). Le résultat ? Une conférence-bilan passionnante. Je ne sais vraiment pas comment vous exprimer mon étonnement devant l'incroyable densité des enseignements produits. Quel que soit votre niveau de pratique, nous vous encourageons vivement à vous plonger dans l'une de ces interventions de Jean-Marc Arduin, ou à l'organiser au sein de votre structure.

La salle du Flying Light de Saint-Gervais, grave, attentive et bondée, pour la conférence sécurité de Jean-Marc Arduin.



Point de la situation

Les chiffres de l'accidentologie parapente paraissent relativement stables depuis plusieurs années. Et ils sont effrayants. La moyenne annuelle enregistre entre 400 et 500 accidents déclarés, dont 30 % d'accidents corporels graves. Le nombre de défunts oscille entre 25 et 30 pilotes. En parfaite adéquation avec les statistiques, cette triste réalité brise autant de destins personnels et d'horizons familiaux. Car dites-vous bien qu'un pilote polytraumatisé ne se remet pas tout seul et sans séquelles. Il entraîne tous ses proches dans la spirale.

Ce qui paraît incroyable, c'est que l'analyse détaillée identifie sans conteste les mêmes scénarios récurrents. Dès lors, la fatalité n'existe plus, devient absurde. Mais les clichés, les croyances, sont toujours difficiles à combattre. Un exemple type ? Quasi aucun accident grave ou mortel n'est lié à une défaillance matérielle ces 5 dernières années. La normalisation, le niveau de sécurité active et passive atteint ont permis de développer une réelle fiabilité des équipements. L'accidentologie, c'est donc bien le pilote, ses erreurs et ses comportements.

Exemple de questionnement insensé encore bien ancré... Faut-il tirer le parachute de secours ?

Comme me l'expliquait Théo de Blic (actuel numéro un mondial en voltige) : « *Il y a un vrai problème dans le parapente avec la formation et l'utilisation du parachute de secours. Dans le milieu de la voltige, tu ne verras jamais un pilote chamber un gars qui fait secours. Au contraire. Personnellement, je les félicite systématiquement, parce qu'ils ont bien géré la situation, et qu'ils sont saufs. Temporiser et s'en remettre au hasard d'une réouverture... c'est juste complètement absurde. Les pilotes de voltige, eux, l'ont bien compris. Ils ont parfaitement intégré l'ouverture du parachute dans leur protocole de progression et de pratique. Je peux te dire que je tire mon secours plusieurs fois par an. C'est normal, et je ne me suis jamais blessé. Les parachutes ont de super taux de chute, sont stables, il faut absolument que les consciences évoluent vers un apprentissage systématique. C'est dingue, la plupart des pilotes que j'encadre en SIV n'ont jamais fait une « poignée témoin » ! On nage dans l'irrationnel. Ta poignée, tu dois savoir où elle est et comment l'actionner, parce qu'en auto-rotation twistée face planète... C'est un peu tard pour appréhender. C'est pourtant simple comme séquence : je ne maîtrise plus ? Je fais secours, je suis sauvé. Point barre ».*

Quelques chiffres clefs

En pratique loisirs (hors compétition ou cadre professionnel), 75 % des accidents concernent des pilotes autonomes évoluant sous des ailes de classe EN A ou EN B.

5 à 10 % au décollage. Scénarios.

- Chute due au dépassement de la voile.
- Pilote arraché ou traîné par vent fort.
- Défaut d'attache (... toujours 1 décès par an en moyenne...).

35 à 40 % en vol. Scénarios.

- Fermeture non maîtrisée - parfois peu après le décollage - avec impact au sol (50 % des accidents mortels!).
- Collision.

60 % à l'atterrissage. Scénarios.

- Défaut d'analyse et de préparation (trajectoire ? échappatoires éventuelles ?) conduisant à 70 % des impacts en approche.
- Fermeture près du sol (défaut de technique de pilotage, grosse inadéquation niveau technique/ conditions aérologiques).
- Posé dans un gradient de vent fort.

Tels sont les faits, dégagant des carences récurrentes mais parfaitement évitables

- Les marges de sécurité régressent à tous les niveaux de pratique... En enseignement, chez les pilotes autonomes, en pratique professionnelle biplace, en compétition.
- L'information et la formation sont insuffisantes, particulièrement pour les jeunes pilotes fraîchement autonomes.
- **La plus grande cause identifiée de l'accidentologie est une inadéquation entre le niveau de pilotage et les conditions de vol! 60 % des accidents graves et décès ont lieu en conditions très fortes à violentes.**
- La séquence d'utilisation du parachute de secours est défaillante.

Enfin... Comment ne pas pointer le nombre d'accidents et de décès assez hallucinant chez les pratiquants de speed-riding/speed-flying?... Par définition, comme en voiture, l'évolution à haute vitesse ne tolère tout simplement pas l'approximation... (et en voiture au moins, vous bénéficiez d'une ceinture et d'un airbag).

Pour clôturer ce cri d'alarme, nous tenons également à vous alerter sur les effets pervers de l'utilisation narcissique des caméras embarquées, appareils photos, etc. De nombreux incidents les impliquant ont été recensés, jusque dans le milieu des biplaceurs professionnels.

Triste bilan me direz-vous? Oui, révoltant. Le parapente n'est pas fait pour cela. Aujourd'hui, notre pratique souffre d'une accidentologie catastrophique et il faut la combattre. Pour tout pilote qui assistera impuissant au départ d'amis au fil des ans, la situation devient insupportable. Le plus incroyable, rappelons-le, étant que l'ère pionnière des approximations est révolue depuis bien longtemps.

Si vous êtes arrivés au terme de ces lignes, vous aurez compris que cette conférence sur l'accidentologie est très lourde de sens... Chiffres catastrophiques, scénarios récurrents, problèmes de formation, immaturité de comportements (je veux, je veux, je veux*), incapacité voire répugnance à situer ses compétences et son niveau... Si les enseignements tirés du lourd travail de Jean-Marc pour la FFVL sont nombreux, des solutions existent et sont accessibles, plus que jamais, pour tout individu désireux de progresser.

Aujourd'hui, la fédération multiplie son soutien aux actions de formation liées à la sécurité. Chacun peut en bénéficier.

« On est vivant tant qu'on questionne et qu'on apprend »

De Patrick Straram, La faim de l'énigme.

Jean-Michel Ara-Somohano

(*) Je veux devenir bon, faire du cross, avoir une aile performante... Sans accepter les années d'apprentissage prudent, le travail sur les manques et les connaissances, le passage par plusieurs ailes de catégories progressives.

Ndlr: sur « *savoir se servir du parachute* », Théo a raison! Néanmoins, nous voyons déjà venir l'argument: « *Vous encouragez à l'imprudance en incitant à s'en remettre au parachute* ». Donc effectivement, le mieux est de ne pas avoir DU TOUT d'incident de vol, concrètement, ne pas subir de fermetures. Personne ne peut s'estimer à l'abri d'un incident mais il y a des pilotes - et on en connaît - qui volent depuis des années, sans AUCUN incident notable (donc AUCUNE fermeture) (quitte éventuellement à devoir se ré-entraîner à les gérer...) et ce, tout en pratiquant le vol thermique, en

passant des heures en l'air, avec d'aussi beaux vols que les autres.

Et c'est parfaitement possible... Cela veut dire, en particulier, auto-évaluation permanente de son niveau par rapport aux conditions (et en cas de doute, s'abstenir). Parfois, nette anticipation en se cherchant un bel atterro avant que ça aille mal ou d'aller se mettre dans les difficultés. Voler avec une aile clairement à l'intérieur de son niveau supposé. Savoir se remettre en question sans trop d'auto-indulgence et analyser chaque petite erreur (qui peuvent arriver) ou oublier pour éviter, au moins, de reproduire le schéma. Auto-analyse faite, travailler chaque lacune technique ou faiblesse dans des endroits ou milieux sécurisés.

Surtout, ne pas reproduire les schémas car des avertissements, on en a tous. Et souvent de multiples... Il faut savoir les écouter.