

RENCONTRE

Yves Goueslain

DIRECTEUR TECHNIQUE NATIONAL DE LA FFVL

Membre de l'équipe de France delta de 1983 à 1989, entraîneur de celle de parapente pendant plus de 8 ans, Yves Goueslain a été et reste dans les esprits un compétiteur de haut niveau. Son parcours unique dans le vol libre lui confère l'affection et le respect de tous les pilotes qui le côtoient. L'expérience d'Yves Goueslain est énorme et sa parole respectée. On l'écoute, spécialement quand on aborde les questions de sécurité liées à l'ouverture de la saison.

Le rôle du Directeur Technique National

Un DTN est un agent de l'état dépendant du ministère des Sports, délégué auprès d'une Fédération, donc pour nous la FFVL, pour l'aider à se structurer et s'organiser. En proximité avec la présidence de celle-ci qui l'a choisi, il administre la gestion des ressources techniques, humaines et financières. Il veille à la bonne conduite des missions de service public de la Fédération, au développement de l'activité pour tous et sur le soutien optimal au sport de haut niveau. Pour nous, il pilote également les principaux dossiers : sites, environnement, espaces aériens, milieux associatifs et professionnels, formation et encadrement des pratiquants, expertise et aide à la formation professionnelle des encadrants, etc.

Près de 40 années consacrées au vol libre

Né en Savoie, Yves Goueslain se tourne vers l'alpinisme à 14 ans. Dès 1979, il découvre le vol grâce à des amis détenteurs d'un delta de type Manta. Yves raconte : « À cette époque on apprenait par nous-mêmes ! Après deux jours d'essais-erreurs, je me suis lancé seul du Sapeney. Et depuis, je n'ai plus jamais abandonné le vol libre ».

Simultanément professeur de gymnastique, moniteur de deltaplane puis guide de haute montagne, Yves intègre l'équipe de France de delta de 1983 à 1989. Il s'initie au parapente avec son ami Pierre Bouilloux, en 1984 : « Paris Match effectuait un photo-reportage. Nous devons assister des deltas déposés au Mont-Blanc par hélicoptère, mais le volume d'embarquement était limité... Alors, j'ai troqué mon delta pour ce qui me semblait un bout de chiffons. Pierre m'a dit : « Tu verras, ce n'est pas compliqué... Pour décoller, tu cours, et à l'atterro, quand le sol arrive, tu enfonces simplement les deux commandes ». C'est donc ce que j'ai fait, et j'ai effectué mon premier décollage parapente... du sommet du Mont-Blanc ! ».

À l'obtention de son monitorat d'État de parapente, en 1989, Yves est recruté par la présidence de la FFVL comme cadre technique régional, en charge de la ligue Rhône-Alpes. En compétiteur engagé, il dirige l'équipe de France parapente de 1993 à 2001, et conquiert personnellement de nombreux podiums internationaux. Nommé dans la foulée DTN adjoint, il structure peu à peu les filières du haut niveau. De par ses compétences et sa connaissance unique de l'activité, il est finalement promu en 2008 au poste de Directeur Technique National.



Yves Goueslain, plus de 40 ans consacrés au vol, en delta et en parapente. Une formidable expérience mise au service de notre activité.

Le point des actions et l'analyse de début de saison

Bonjour Yves, après 30 années consacrées à la FFVL, ta plus grande satisfaction professionnelle ?

Elles sont nombreuses ! Au quotidien, ma plus grande satisfaction provient de la qualité des relations humaines que je partage avec mes collègues, les élus, tous les bénévoles et les pratiquants. Tous ces hommes et femmes exceptionnels qui consacrent une énergie folle au service du vol libre. Pouvoir participer à cette dynamique de travail, c'est un réel plaisir. Au fil des ans, c'est toute cette passion humaine qui a permis d'accompagner le développement de nos activités et de structurer efficacement la fédération.

Sur le long terme, ma plus grande satisfaction, je la ressens en observant le chemin parcouru depuis nos débuts. J'apprécie la place que nous avons su donner à notre activité. En mesurant la quantité et la qualité du travail accompli pour des activités de vol jadis complètement confidentielles, le bilan général de la FFVL me semble vraiment positif. Bien sûr, le contexte actuel reste complexe et les temps futurs s'annoncent compliqués : le travail à fournir demeure constant pour défendre l'activité sportive.

Mais au bilan, j'en suis conscient, j'ai surtout eu l'immense chance de pouvoir consacrer ma vie professionnelle à ma passion, et de grandir avec elle.

Tes objectifs personnels et professionnels 2019 ?

Personnellement, si j'ai arrêté la compétition en 2015, je vole toujours plus de 70 heures par an. Tant que je pourrai, je continuerai. Le vol, la nature, font partie de mon ADN. Professionnellement, ma priorité restera la sécurité pour atteindre une accidentologie strictement minimale. C'est une mission ardue, mais certainement celle qui me tient le plus à cœur.

La gestion de la sécurité semble peu à peu s'améliorer chez les pilotes. Où en sommes nous des chiffres de l'accidentalité parapente ?

La commission « Sécurité et Technique » vient de publier son rapport. On a eu des années difficiles en 2015 et 2017 mais globalement, le nombre d'accidents reste stable. Si l'on compare la courbe du nombre de licenciés, en légère croissance, à celle du nombre d'accidents, assez stable, le ratio s'améliore un peu.

Mais quoi qu'il en soit, les courbes ne reflètent jamais l'ampleur de chaque tragédie humaine, insupportable. Et n'oublions pas aussi que les facteurs d'accidents sont multiples, à commencer par notre environnement naturel, les conditions de vol d'une année sur l'autre sont mouvantes. Pour prendre un exemple,

2003 fut une année caniculaire, bien sombre pour le vol libre. Même si nous avons connu de grandes avancées dans tous les registres (enseignement, matériel, généralisation du parachute de secours, stages SIV, etc), les pilotes ne s'inscrivent pas tous dans une stratégie de gestion du risque... Comme dans toute activité humaine, agir uniquement dans un domaine, comme par exemple sur sa maîtrise technique dans sa pratique de l'activité, ne suffit pas : cela a été mis en lumière par une théorie qui s'appelle « l'homéostasie du risque » et qui nous empêche d'améliorer durablement nos marges de sécurité.

L'homéostasie du risque... Qu'est-ce que c'est ?

Difficile de synthétiser mais pour faire simple...

L'homéostasie du risque est une théorie issue des sciences humaines. Elle a été formulée par Gérard Wilde en 1982, dans un article paru dans la revue « *Risk Analysis* ». La théorie de l'homéostasie du risque suggère qu'il existe des comportements d'ajustements ou de compensation, courants chez l'homme. Et elle semble se vérifier particulièrement bien dans les pratiques sportives.

Exemple simple, prenons le cas d'un pilote qui va se former en SIV et améliorer ainsi ses techniques de pilotage hors domaine de vol : il va donc clairement augmenter son niveau technique et gagner une marge de sécurité. Mais se sentant à juste titre mieux armé, il risque bien d'utiliser son nouveau potentiel en s'engageant dans des passages plus osés, en accélérant plus, ou en volant dans des conditions plus fortes qu'auparavant. Il va donc ré-équilibrer le niveau de risque, annihilant sa nouvelle marge de sécurité. Donc même si effectivement il est mieux formé, plus performant et expérimenté que jamais, son attitude ne fait que déplacer son niveau d'exposition, qui reste stable. La problématique est là : un pilote de plus en plus chevronné n'est pas moins exposé aux risques car il aura simplement déplacé sa marge de sécurité.

En résumé, nous ne pouvons pas nous contenter d'agir de façon ciblée mais de façon globale pour proposer des solutions complètes dans tous les domaines touchant au vol. Je préfère rappeler que la FFVL souhaite utiliser une jeune approche qui consiste à **sensibiliser individuellement chaque pilote sur sa gestion personnelle des risques**. À noter donc que nous choisissons de parler de « gestion des risques », plutôt que de « sécurité ». On doit considérer l'individu, et partir sur l'évaluation de ses compétences et de ses capacités, quel que soit son niveau. Nous l'avons formalisé sous le nom de SIGR (Stratégie Individuelle de la Gestion du Risque) et j'en suis persuadé, promouvoir cette méthode au maximum est une nécessité car elle peut permettre à chaque pilote de progresser personnellement dans son approche des risques liés à l'activité.

Mais nous avons aussi d'autres pistes évidentes à améliorer. Par exemple, même s'il y a eu un vrai progrès avec l'équipement général et systématique d'un parachute de secours, dès les premiers vols en école, les pilotes ne sont pas encore suffisamment conscients de son efficacité ou de la nécessité de l'utiliser quasi systématiquement, dès qu'un incident de vol n'a pas été immédiatement maîtrisé... Quel que soit son niveau, l'équation est pourtant simple, dans quasi 100 % des cas, une extraction du parachute de secours, c'est une vie sauvée.



À l'atterrissage de Montlambert, lors d'une récente coupe du Monde Coeur-de-Savoie. Un milieu qu'Yves connaît bien, pour avoir lui-même fait partie des compétiteurs, tout en dirigeant l'équipe de France parapente.

Nous souhaitons également accompagner de plus en plus les licenciés dans une pratique encadrée, que ce soit au sein d'écoles, de clubs ou en compétitions. Parce qu'une pratique solitaire, la stagnation, ce sont des facteurs de risque évidents. Nous devons multiplier les actions pour que chaque parapentiste puisse toujours continuer de se former, et aussi de partager ses expériences. La mise en place « d'animateurs de sécurité » s'inscrit dans cet objectif, tout comme l'opération « Voler Mieux ».

Ceci dit, le printemps s'annonce, avec ses fortes conditions de vol, et ce sont les journées les plus accidentogènes de l'année... Avec tes 40 ans d'expérience et tes milliers d'heures de vol, pourrais-tu donner quelques conseils pour guider les pratiquants dans leur reprise d'activité ?

J'ai peur de ne pas être très original... Mais il y a des fondamentaux.

Dès que possible, il faudrait maintenir ou reprendre l'activité humblement, sur des vols pas ambitieux.

Retrouver ainsi ses repères, être dans un bon état de forme physique, bref, réveiller correctement ses capacités avant de se confronter à des conditions fortes.

La priorité des priorités, c'est de rester lucide sur son niveau. Et de ne pas éluder non plus la loi de l'addition des facteurs de risque : en cette période, manquer d'entraînement, découvrir un nouveau matériel, tester ou acquérir une nouvelle voile, une nouvelle sellette, tout en affrontant les gros contrastes de températures et la puissance des thermiques... C'est se placer en sursis. En phase de reprise d'activité, les conduites « engagées » sont à écarter.

Mais je ne veux surtout pas paraître moralisateur ! Dans la jeune histoire de notre discipline, nous avons déjà perçu une vraie prise de conscience et des changements de comportements évidents chez les pilotes. Et on note qu'aujourd'hui, l'une des clefs est certainement le retour naturel à des pratiques moins

engagées, et c'est une tendance qui se diffuse bien... La référence existe de nouveau ailleurs que dans l'extrême, à vouloir se lancer systématiquement dans des parcours, elle est moins axée sur des pratiques qui sont clairement élitistes, nous revenons ainsi peu à peu à la simple essence du vol randonnée en montagne, à la précision d'atterrissage, à des rencontres et des rassemblements centrés sur le partage. Et la Fédération compte bien utiliser cet axe majeur d'évolution, vers des pratiques apaisées.

Question cash, à terme, cette volonté d'apaisement risquerait-elle de pénaliser le soutien au sport de haut niveau ?

Aucun risque ! Si la Fédération doit « assurer la promotion et la démocratisation du sport », l'une de ses missions statutaires est également « d'assurer un soutien optimal au sport de haut niveau ». Nous avons travaillé dur pour créer les filières d'accès et d'entraînement, le Pôle France et l'équipe de France, nos pilotes femmes et hommes figurent aux meilleures places dans tous les classements, et nous devons continuer à les supporter au maximum de nos moyens. Mon coup de cœur de ce début d'année, ce fut de porter la candidature française à l'organisation des championnats du monde parapente 2021, en Savoie Mont-Blanc. Le championnat du monde, c'est l'objectif sportif ultime dans une carrière de pilote, et notre rôle est de leur permettre d'accéder aux podiums.

Pour la FFVL, ce sera aussi un très bel événement qui devrait permettre de réunir beaucoup de monde, de faire converger les talents autour de nouveaux projets de communication et de développement. La Fédération devra aussi être à la hauteur pour soutenir l'organisation et sa dynamique car ce sera une vitrine unique pour l'activité, à domicile.

Merci Yves pour cette interview !

Tous les documents fédéraux relatifs à la sécurité sont disponibles sur le site de la FFVL :

<https://federation.ffvl.fr/pages/securete-et-technique>

Vous y trouverez aussi la démarche SIGR : Stratégie Individuelle de Gestion du Risque.

À venir, le livre de Jean-Marc Galan (président de la commission sécurité de la FFVL) : « *Gérer les risques en parapente, une méthode et 40 compétences* », Éditions du Chemin des Crêtes.

Le profil type de l'accidenté très grave (en 2017) : homme (86 %) de 45 ans, 80 heures de vol en moyenne (soit plus que la moyenne nationale qui est à 50 heures), brevet C ou plus de 5 ans de pratique (+ de 50 %), aile B (en majorité), lors du retour au sol (42 %, déco 28 %, vol 20 %), site connu (79 %).