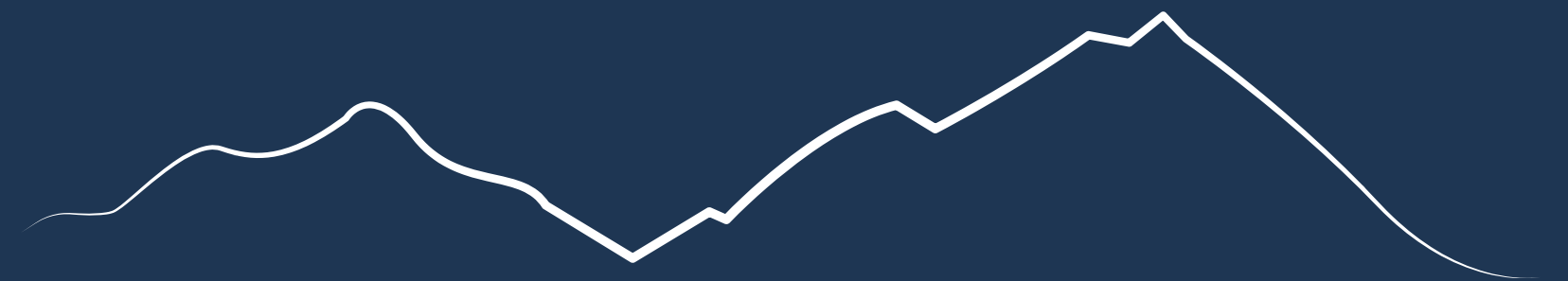


Animation *sécurité*

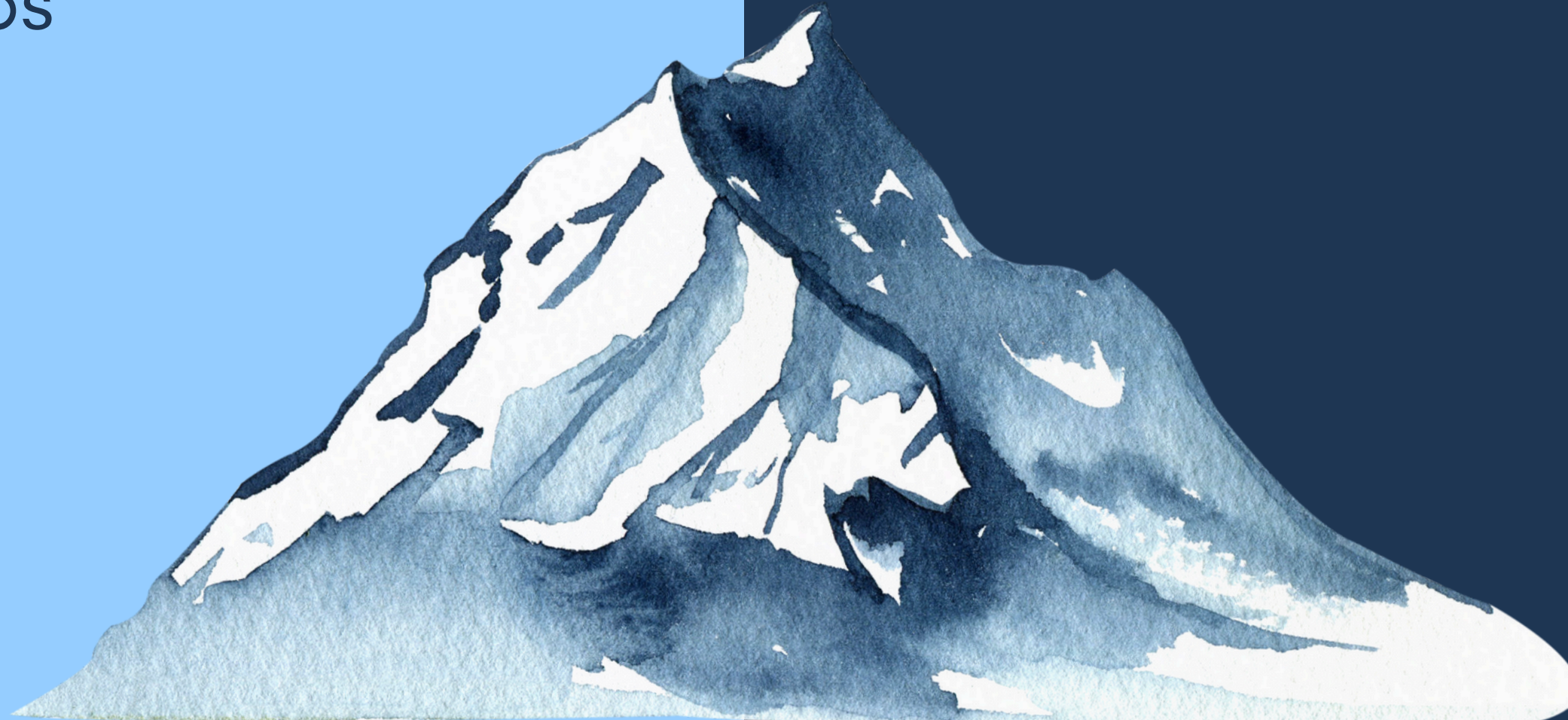


Rappels SECOURS & RETROUVABILITE

TODAY'S DISCUSSION

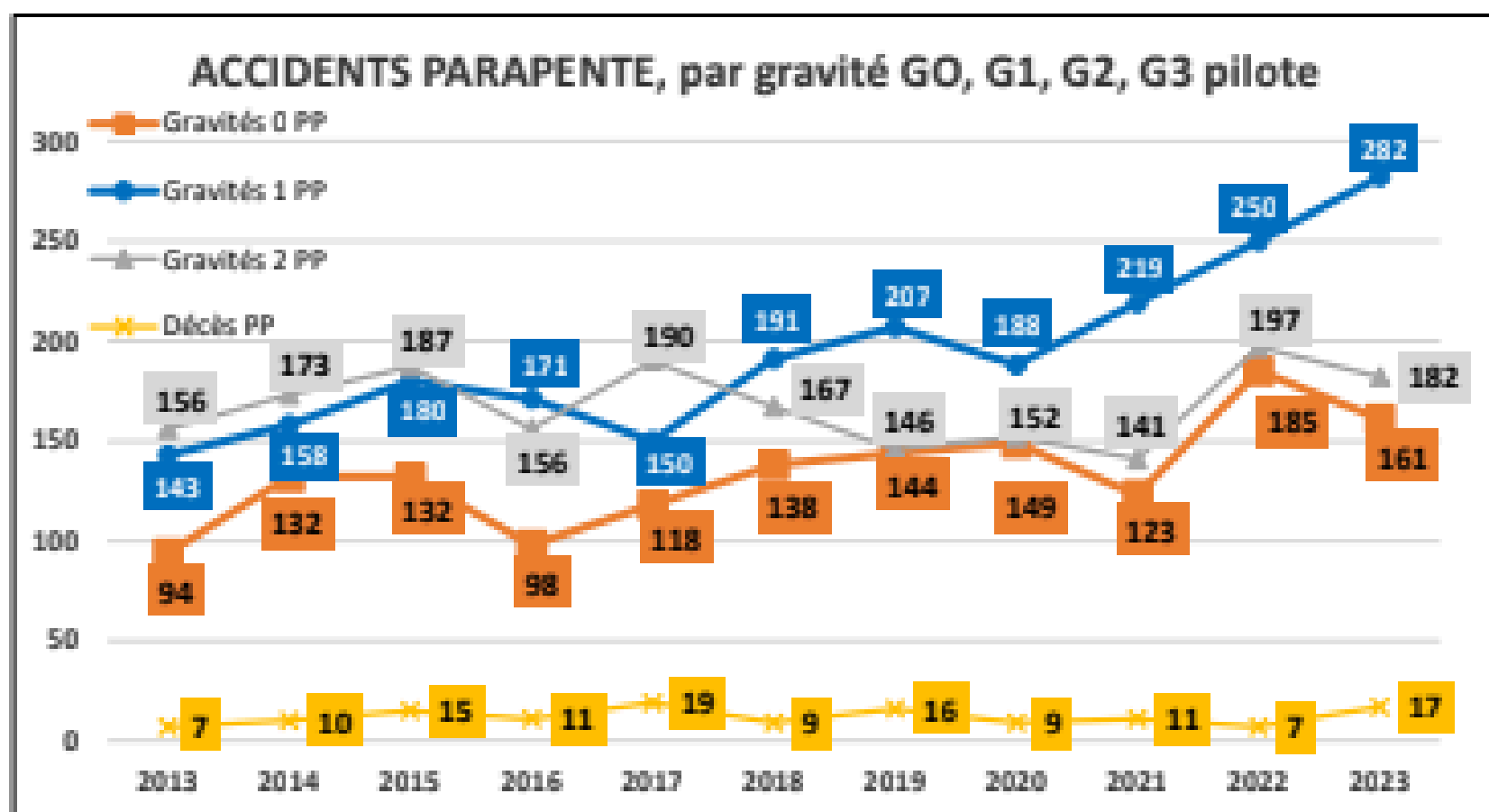
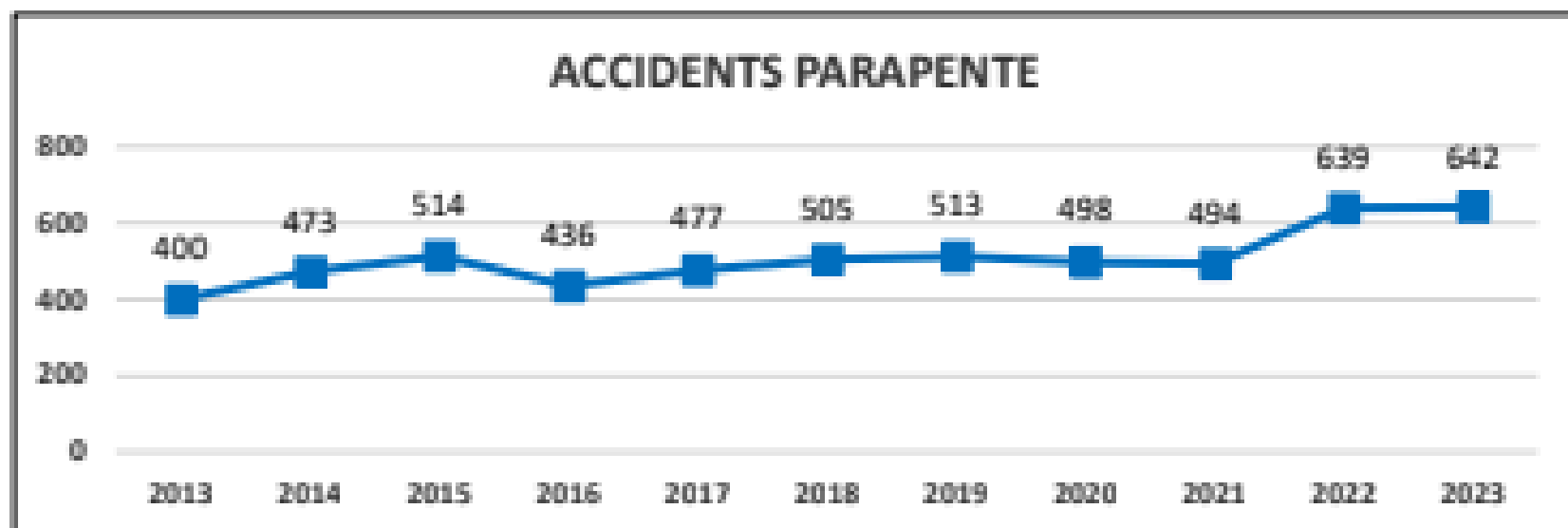


- Stats FFVL (vite fait hein)
- “J’suis content c’est le printemps”
- Déclencher des secours
- Tracking et outils
- Retex
- Questions



Etat des lieux général

2023 : Nombre de déclarations d'accident : 642



161 Accidents sans conséquences pour le pilote licencié

• Ces déclarations peuvent contenir des blessures, parfois graves, pour des tiers impliqués (passagers biplace, spectateurs, ...)

103 accidents avec passager blessé

• Dans 74 accidents biplace, seulement le passager est blessé. 23 accidents sont multi victimes pilote / passager

282 Accidents avec Blessures de niveau 1 (légèrement blessé) : 282

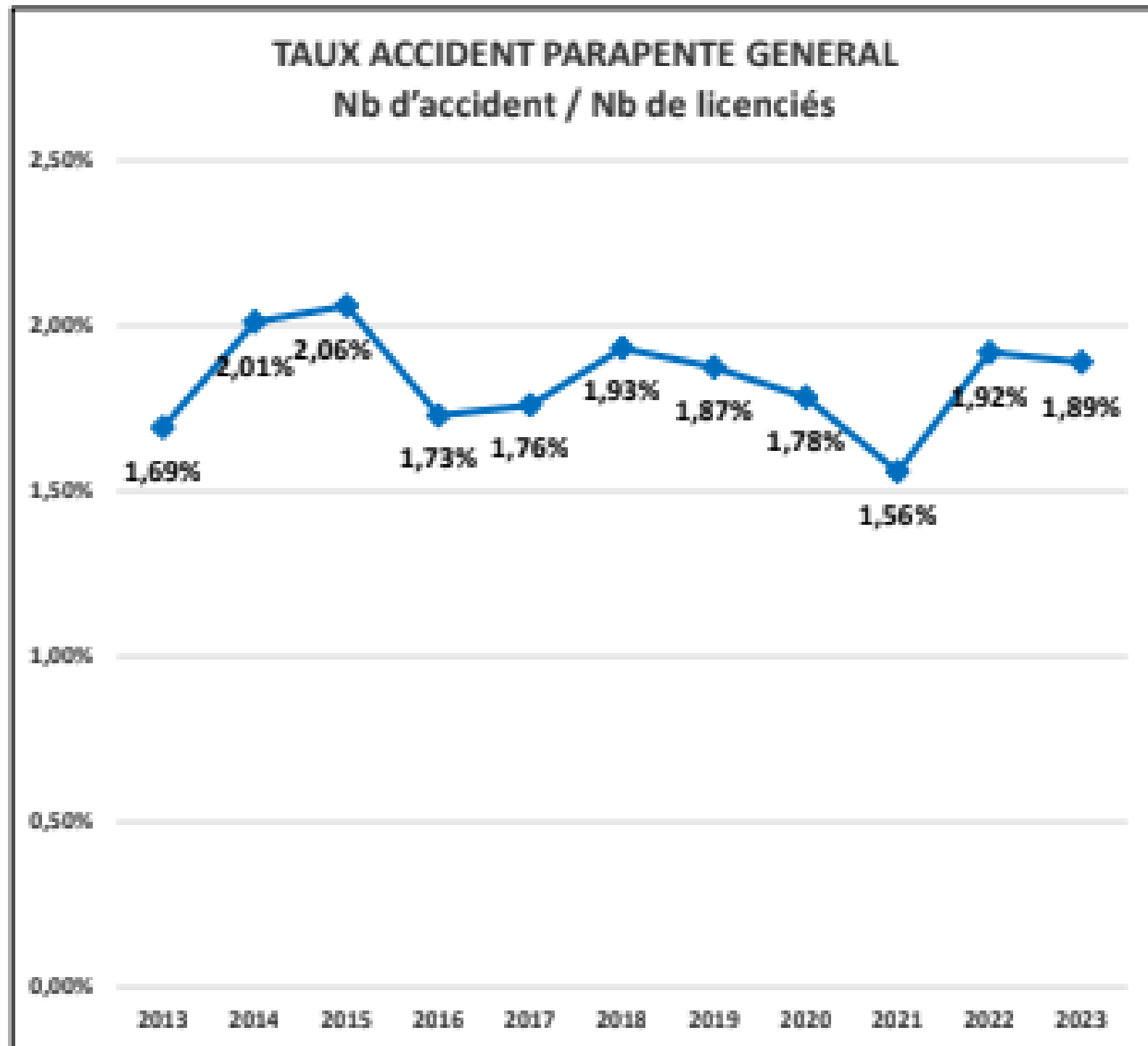
• Moins de 48h d'hospitalisation

182 Accidents graves de niveau 2 (blessé lourd) : 182

• Plus de 48h d'hospitalisation et/ou séquelles invalidantes

17 Décès (parapente solo 15, biplace 2)

Accidentalité générale

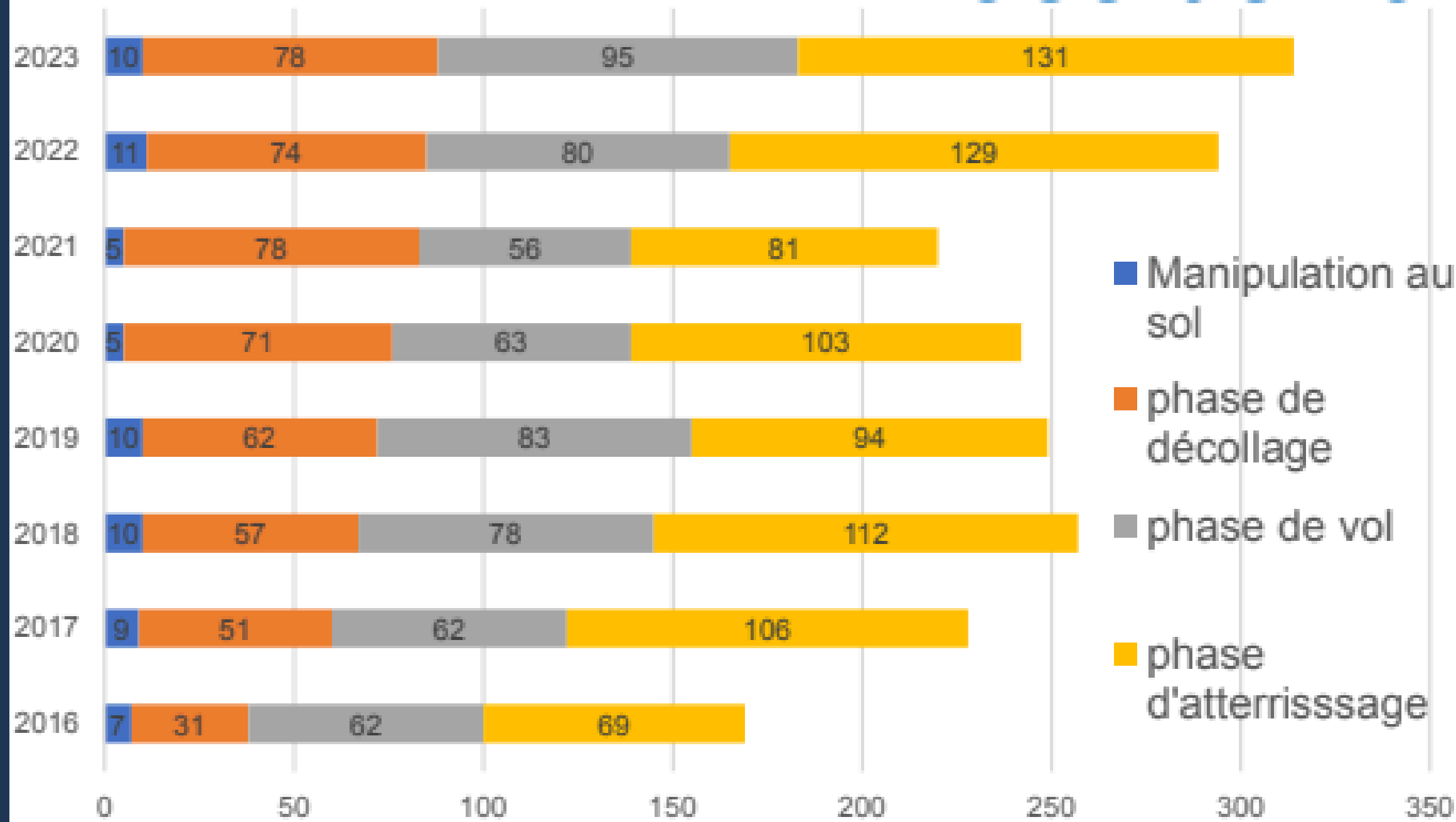


Taux d'accidenté 1,89%. + ou - 1 licencié sur 50 a déclaré un accident en 2023 à la FFVL

- 23 500 pilotes pratiquants
- 10 500 élèves dans les écoles
- + 144 accidents déclarés en 3 ans
- +22% de licencié en 3 ans

57 % des licenciés qui ont déclaré avoir subi un accident corporel (lors de la prise de licence) n'ont pas rempli de déclaration d'accident. Le nombre d'accidents est sous-évalué

Loisir Solo Phase de vol



Les accidents survenus en l'air sont ceux qui augmentent le plus entre 2022 et 2023.

La phase d'atterrissage reste la plus accidentogène

Loisir Solo Accidents type



Chute avec dépassement de la voile

- Pratique en pente école ?
- Niveau de stress ?

Non maîtrise du gonflage par vent fort

- Évaluation des conditions ?
- Sur motivation ?



Non maîtrise des fermetures

- Adéquation aile / pilote ?
- Evaluation des conditions ?
- Formation adaptée ?

Non extraction du parachute de secours

- Sidération ?
- Entraînement suffisant ?



Manque de préparation de l'approche – posé obstacle

- Anticipation, visualisation ?
- Adéquation pilote / conditions ?

Décrochage en finale

- Stress dépassé ?
- Connaissances des limites de pilotage ?

LE DÉBUT DE SAISON



Ne pas oublier :

Sécurité >>> envie de voler

Conditions météo pas toujours simples (prévisions non conformes, aérologie tonique, reprise du pilotage actif)

Analyse : renoncement ?

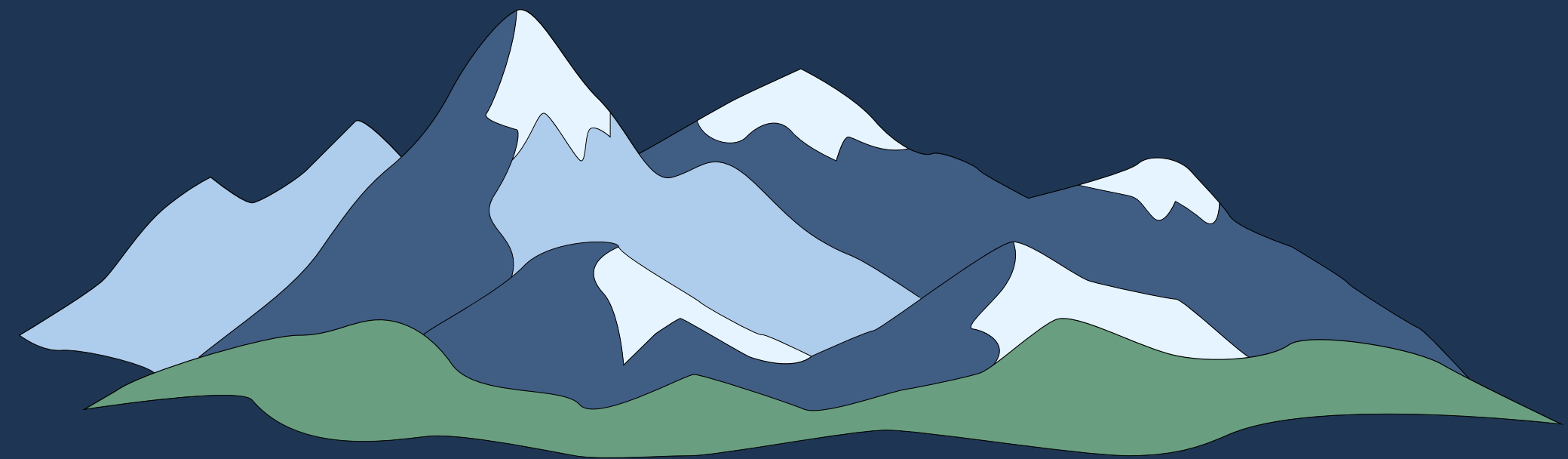
Penser à l'effet de groupe

Les moyens :

Gonflage +++

SIV et stages perf/cross

Accompagnement "voler mieux" ou sorties clubs





*RAPPEL :
PROCÉDURE DES
SECOURS*



*QUE FAITES-VOUS POUR
DÉCLENCHER LES
SECOURS ? ?*

• *SI CRASH : AILE EN BOULE CAR VOILE ETENDUE = PB*

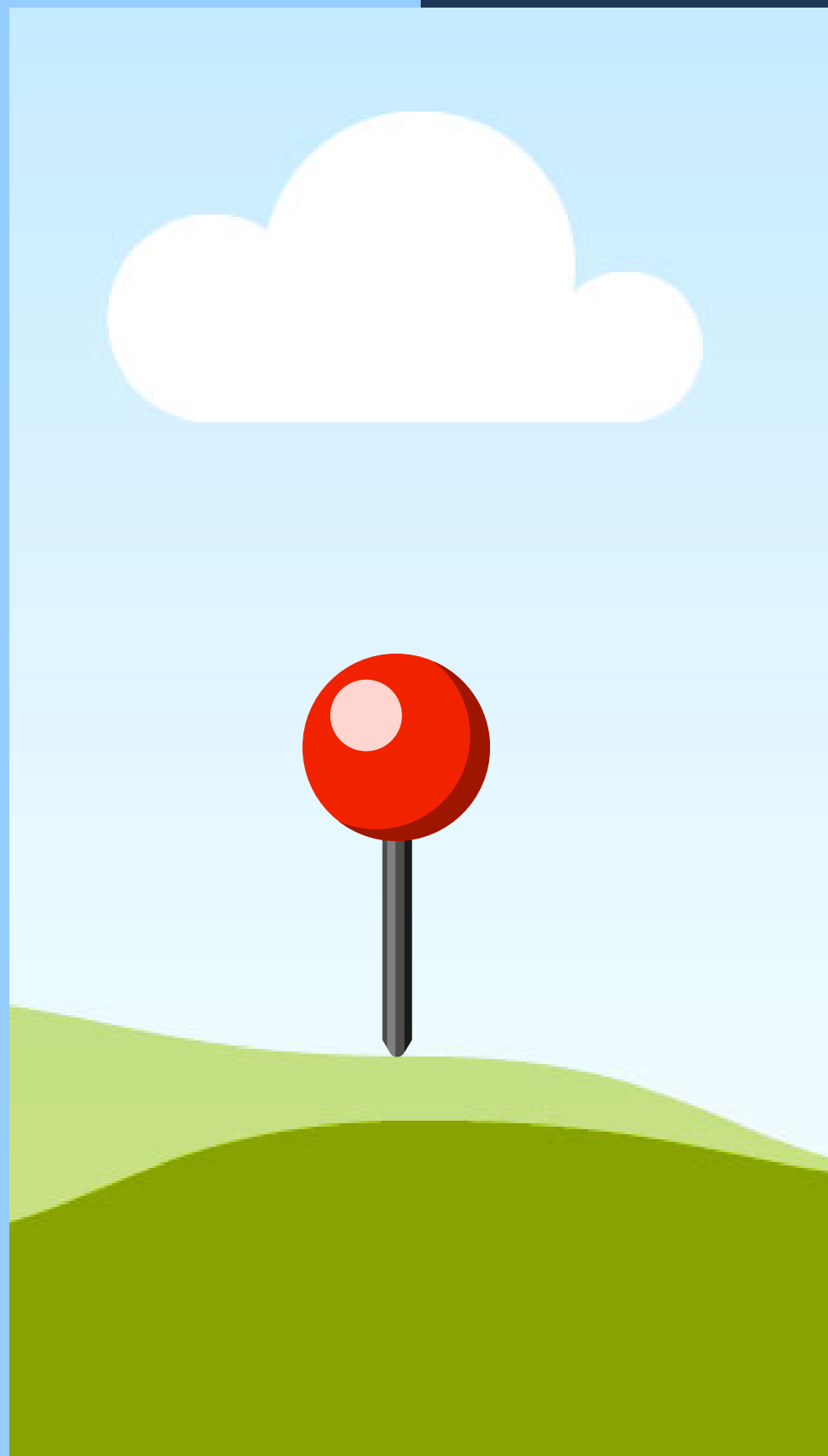
• *UN SEUL NUMÉRO A APPELER : **112** – PAR SMS : **114**
LE PGHM DIRECTEMENT ? NON*

• *GARDER LE CONTACT RADIO +++ AVEC LE BLESSÉ ET
CEUX AU SOL (RELAIS)*

• *SI POSÉ POSSIBLE SANS DIFFICULTÉ (ATTENTION
SELON NIVEAU TECHNIQUE ET DE STRESS!) : RESTER
AVEC LE BLESSÉ*

• *PREVENIR LES AUTRES SI HÉLICO SUR 143.9875*





“RETROUVABILITÉ” FFVL

(oui, ils ont encore inventé un nom qui n'existe pas)

Ce que ça permet de faire

Le livetracking est une solution permettant **d'informer en temps réel un tiers de sa position** lors d'une activité. Dans notre cas, le parapente.

Pourquoi ?

Pour un besoin de réponse à un besoin de sécurité, d'être trouvable en cas d'accident :

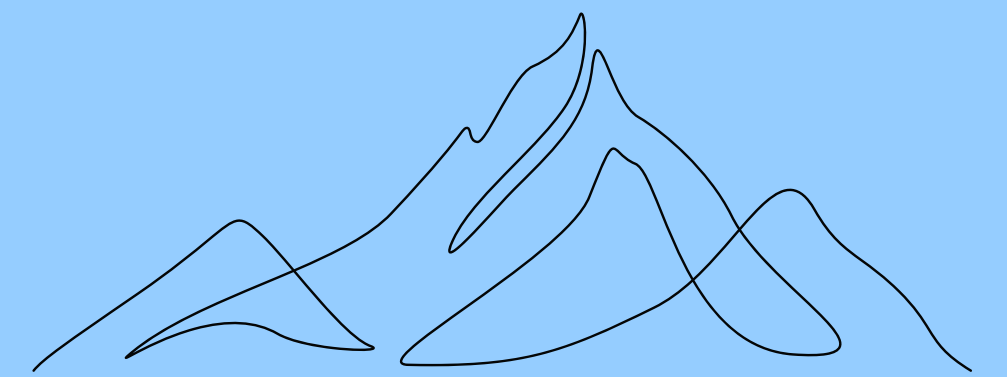
- Rassurer ses proches (et nous rassurer en même temps)
- Participer à sa sécurité en cas d'accident (recherches et secours)



Et l'Humain ?

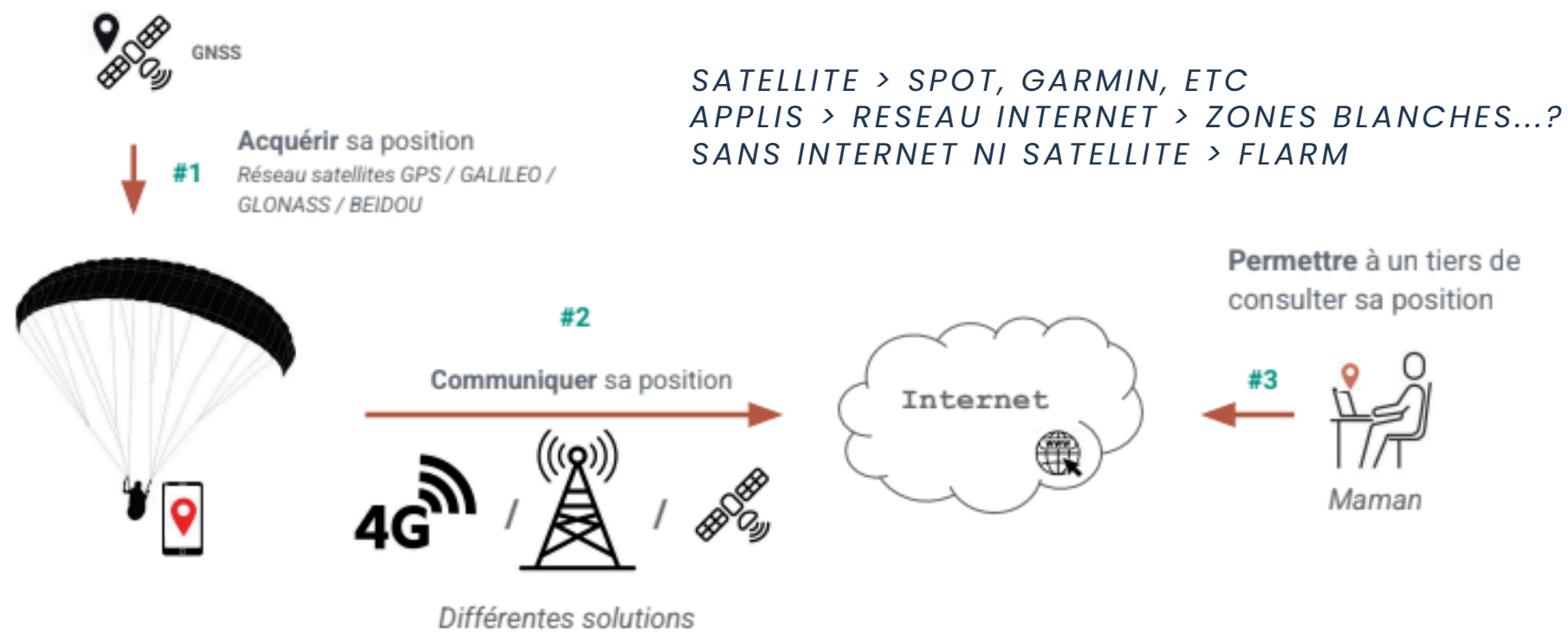
- À ne pas oublier, c'est lui au final qui s'inquiète et donne l'alerte !
- Responsabilité collective : seul sous l'aile mais ensemble au décollage
- Rien ne sert d'avoir la meilleure solution de tracking au monde si il n'y a personne à l'autre bout pour la consulter et alerter en cas de doute

mais encore faut il prévenir qu'on est parti voler... ^^'



1ERE ÉTAPE : SE DOCUMENTER

* Géolocalisation et Navigation par un Système de Satellites



- Les questions/réponses, et toutes les informations complémentaires sont ici (tuto, vidéos, etc):

<https://federation.ffvl.fr/retrouvabilite-vlsafe-spotair>

- La liste des applications ou marques compatibles : (tuto vidéo et lien de configuration pour XCtrack)

<https://federation.ffvl.fr/pages/tracking-ffvl-et-retrouvabilite-des-licenci-s>

2EME ÉTAPE : S'INSCRIRE

DANS L'ESPACE MON INTRANET / LICENCES / TRACKER

Portail "Retrouvabilité FFVL" et lien avec StopAir

Portail PureTrack

PureTrack -> un lien unique qui permet d'accéder à ma position quelque soit le tracker l'ayant récoltée

TRACKERS → PureTrack → FFVL

TUTO FFVL POUR LES NULS



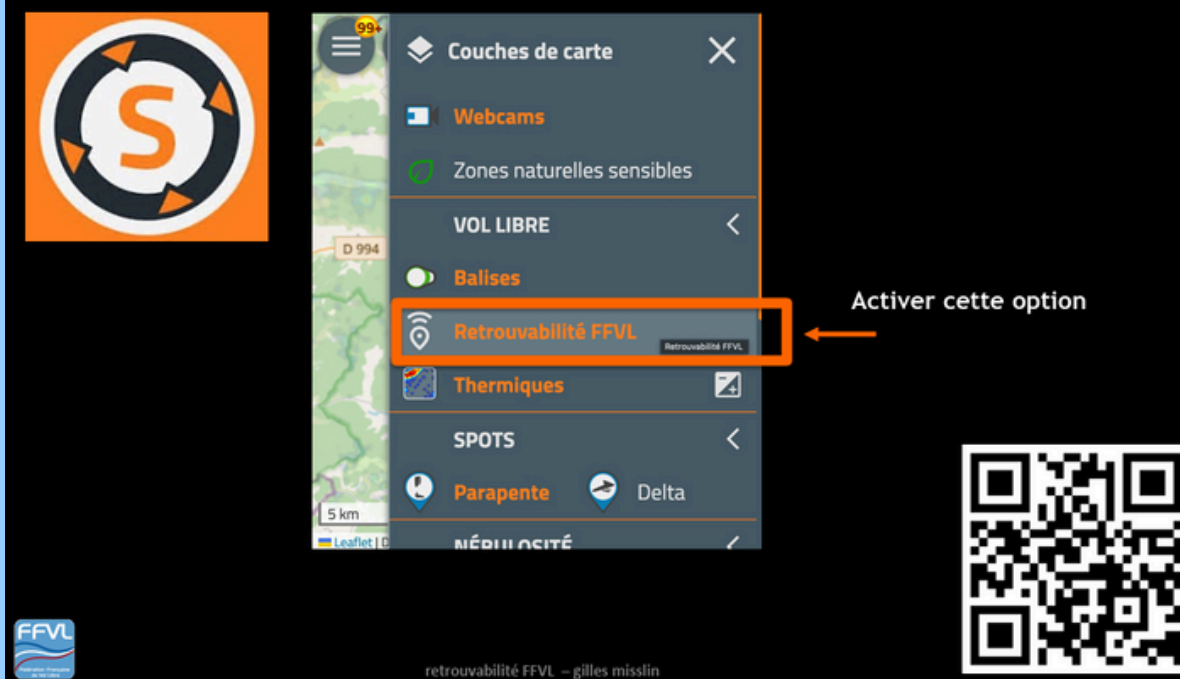
Visu sur Spotair.mobi




Pour la config, c'est ici



Visu sur Spotair.mobi



Activer cette option



Visu sur Spotair.mobi

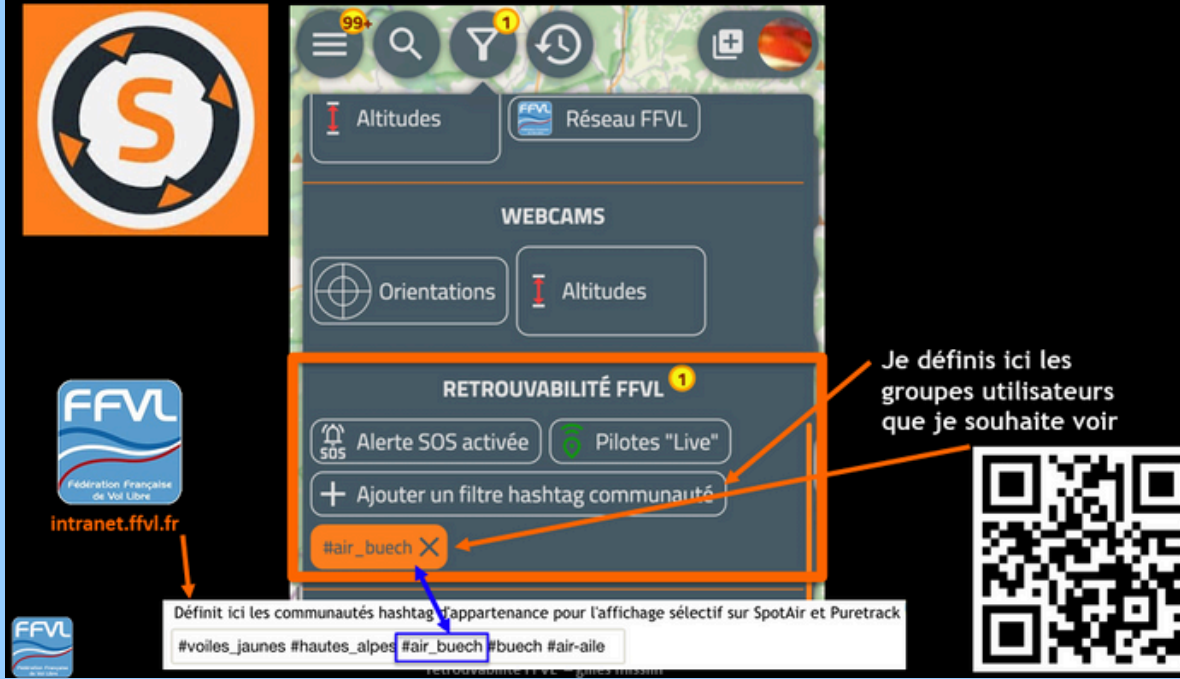


Pour afficher uniquement les copains, c'est ici.

Possibilité d'insérer un hashtag ici




Visu sur Spotair.mobi



Je définis ici les groupes utilisateurs que je souhaite voir

Définis ici les communautés hashtag d'appartenance pour l'affichage sélectif sur SpotAir et Puretrack

#voiles_jaunes #hautes_alpes #air_buech #buech #air-alle

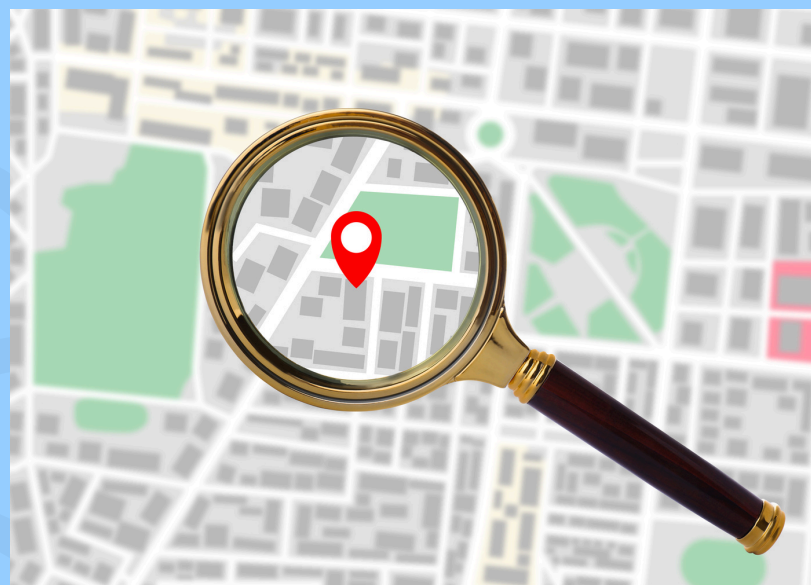


EX SUR SPOTAIR :
Pas compliqué !



DERNIERE ETAPE

- Nos **proches** ! Ils sont sensibilisés sur comment consulter ma position en cas de besoin et lors de mes activités ET ils sont informés à chacune des sorties solo (avant et après)
- On **teste** le fonctionnement du tracking avec les copains, et on se soucie aussi de savoir si tout le monde va bien après le vol
- On **met à jour** les clés si on change d'instrument



ACTUELLEMENT

- Retrouvabilité FFVL pour le partage de sa dernière position (depuis certains trackers) au "personnel" de la fédération via son intranet.

C'est bien mais une solution "de dernier recours" : un proche, ou mieux une personne du club avec qui je vais voler s'inquiètera de ma "disparition" avant

- PureTrack comme concentrateur de solution de tracking personnel de secours lors des compétitions

EN COURS

- Partage depuis VLSafe sur SpotAir et création de communauté via un #

AU FAIT : ET SI ON VEUT SE METTRE À LA "COURSE" ?

- Tracking en temps réel obligatoire.
- Création du rôle d'Animateur Sécurité Compétition (et d'autres...)
- Module d'initiation à la compétition (4 jours d'encadrement)
- Formulaire de recueil des intentions Pilotes à J-10 (environ) de la compétition



News : > Fédérale 2 : Accès libre, limité aux voiles ENC

> Fédérale 1 : Compétitions avancées (sélection sur le FPRS)

Qu'elle sera votre aile et selette pour la compétition? marques, modèles et couleurs *

Votre réponse

Téléphone *

Votre réponse

Redondance Live tracking : Sur quel site et avec quel identifiant pouvons nous voir votre vol ? (Ex: Puretrack.io) *

Votre réponse

PTV *

Votre réponse

Nom et coordonnées de la personne à contacter en cas d'accident : *

Votre réponse

Nom, prénom et coordonnées de la personne de confiance présente sur la compétition : *

Votre réponse

Quel est votre lieux de résidence pendant la compétition ? *

Votre réponse

Depuis combien de temps participez vous à des compétitions de ce niveau? *

Votre réponse

Comment vous êtes vous préparé, physiquement et mentalement ? *

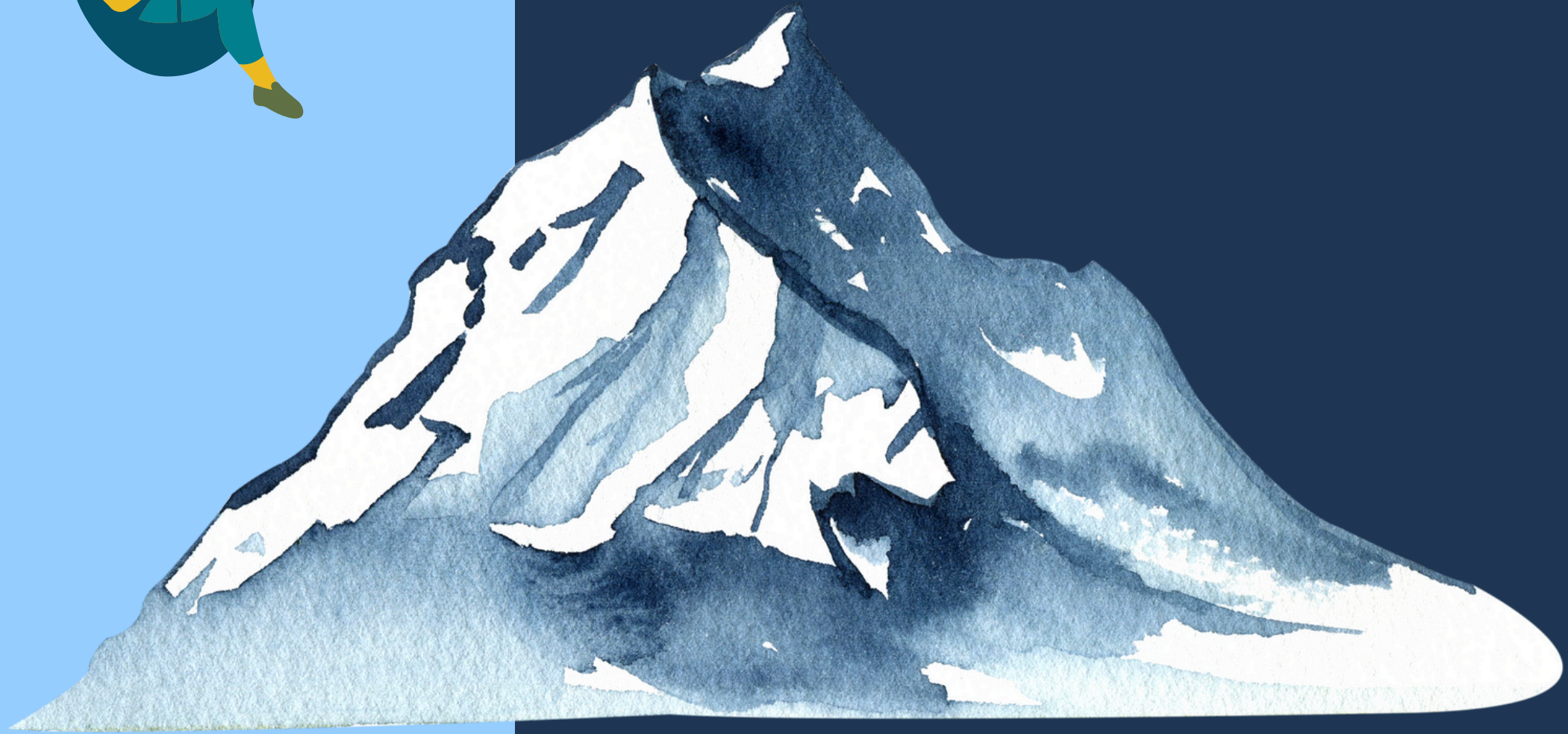
Votre réponse

Quels sont vos objectifs sur cette compétition ? *

Votre réponse

Avez vous des remarques, questions ou attentes particulières relatives à cette manifestation ?

Votre réponse



RETEX

RETEX S.

Durée du vol: 75 secondes.

Taux de chute entre -2.5 et -3.5 m/s.

Analyse

Une sortie s'organise pour aller voler à Montaud. La météo n'est pas exceptionnelle mais après ces dernières semaines peu propices au vol, on ne fait pas les difficiles. On est 13 du club au départ.

On arrive au décollage de Montaud à 11h. Il est court et très pentu.

Le vent est travers droit et les nuages sont juste au-dessus. Après une longue attente les premiers pilotes décollent avec un vent faible mais de face.

Tous les pilotes du club ont décollé. Je me prépare juste derrière Tam, un peu pressée pour être en l'air avec lui.

Je gonfle dos voile dans une très légère brise. Mes sensations de l'aile sont bonnes. Petit contrôle visuel à droite puis à gauche, ma voile est belle. Je décolle.

Mais dès la prise en charge je me rends compte que ma finesse est très dégradée et que ça tire à droite. Je contre à la sellette. Ça vole droit mais ça descend beaucoup (-3m/s). Je regarde ma demi-aile droite sans rien repérer d'anormal. Je me dis que dès que j'ai un autre instant je contrôle au niveau de l'élève.

Je pense au secours mais je suis vraiment très près des arbres et je dois maintenir mon contre.

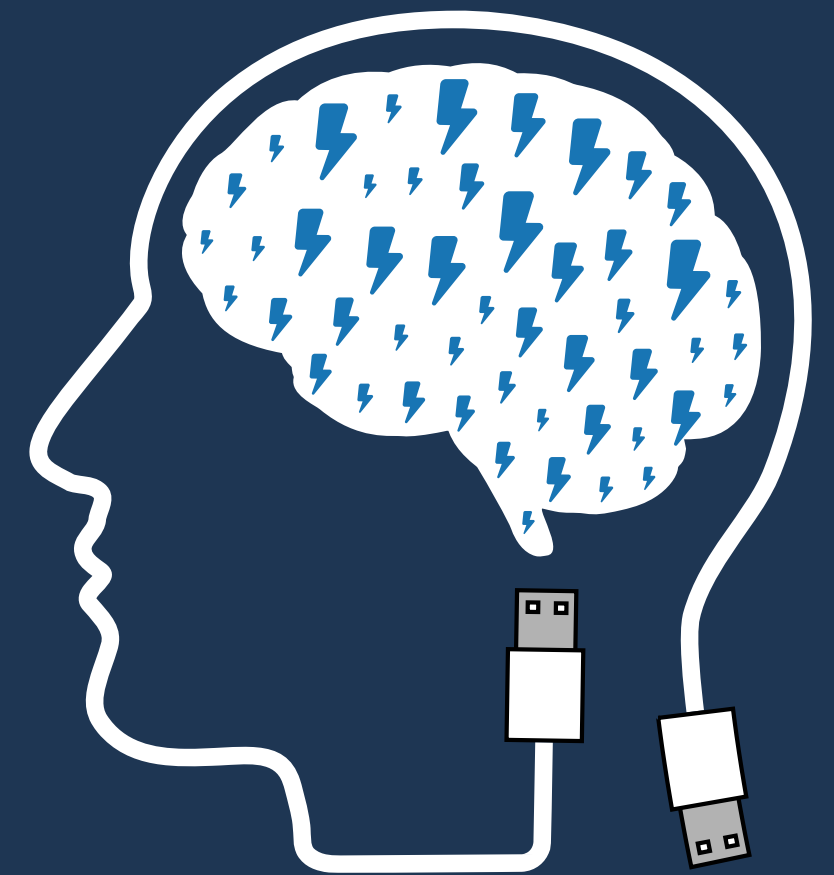
plus je corrige à gauche et plus je descends. Je me rends compte que ça ne passera pas. Je rentre dans les premières feuilles. Ma voile est un peu ralentie mais ne reste pas accrochée. Je me retrouve au sol avec des douleurs sur le côté droit.

Je préviens les autres qui appellent les secours (Merci Joseph !).

Les pilotes au déco n'ont pas vu non plus de problème au gonflage. Ils n'ont vu qu'après le décollage que la voile ne portait pas.

Le démêlage à la maison n'a pas permis d'identifier le problème.

Aux urgences de Grenoble, rien sur le scanner. Le choc m'a quand même fait un bleu au foie et percé un tympan. Je m'en sors plutôt bien.



RETEX S.

Durée du vol: 75 secondes.

Taux de chute entre -2.5 et -3.5 m/s.

Analyse

Une sortie s'organise pour aller voler à Montaud. La météo n'est pas exceptionnelle mais après ces dernières semaines peu propices au vol, on ne fait pas les difficiles. On est 13 du club au départ.

On arrive au décollage de Montaud à 11h. Il est court et très pentu.

Le vent est travers droit et les nuages sont juste au-dessus. Après une longue attente les premiers pilotes décollent avec un vent faible mais de face.

Tous les pilotes du club ont décollé. Je me prépare juste derrière Tam, un peu pressée pour être en l'air avec lui.

Je gonfle dos voile dans une très légère brise. Mes sensations de l'aile sont bonnes. Petit contrôle visuel à droite puis à gauche, ma voile est belle. Je décolle.

Mais dès la prise en charge je me rends compte que ma finesse est très dégradée et que ça tire à droite. Je contre à la sellette. Ça vole droit mais ça descend beaucoup (-3m/s). Je regarde ma demi-aile droite sans rien repérer d'anormal. Je me dis que dès que j'ai un autre instant je contrôle au niveau de l'élévateur.

Je pense au secours mais je suis vraiment très près des arbres et je dois maintenir mon contre.

plus je corrige à gauche et plus je descends. Je me rends compte que ça ne passera pas. Je rentre dans les premières feuilles. Ma voile est un peu ralentie mais ne reste pas accrochée. Je me retrouve au sol avec des douleurs sur le côté droit.

Je préviens les autres qui appellent les secours (Merci Joseph !).

Les pilotes au déco n'ont pas vu non plus de problème au gonflage. Ils n'ont vu qu'après le décollage que la voile ne portait pas.

Le démêlage à la maison n'a pas permis d'identifier le problème.

Aux urgences de Grenoble, rien sur le scanner. Le choc m'a quand même fait un bleu au foie et percé un tympan. Je m'en sors plutôt bien.

- Décollage court par vent faible : limite la possibilité de contrôle. Si très pentu, cela ne permet pas de sentir que la voile a une très mauvaise finesse. Dans ces conditions, la prévol doit être parfaite (encore plus qu'ailleurs). On doit aussi se réserver la possibilité de renoncer à voler.

- Souvent, une clé sur une 2 lignes déforme moins le profil de la voile. Elle peut être moins visible que sur une 3 lignes.

- Possibilité de décoller face :

Avantages : On voit les élévateurs et la voile.

Inconvénients : Il y a un risque de déséquilibre en arrière dans la pente.

- Manque de motivation pour ce vol et donc de concentration. Savoir s'écouter et/ou être capable d'identifier cette baisse de vigilance pour se remobiliser.

- Ne pas confondre vitesse et précipitation.

- Une grosse sellette ça ne sert pas que pour la perf... énormes protections car choc violent et rien de cassé.

RETEX B.

TAUX DE CHUTE 7M/S

Le matin même en se levant nous constatons une météo très mitigée avec un ciel gris et une pluie fine. Je regarde donc la météo pour voir si une amélioration pourrait offrir un vol dans des conditions raisonnables. Je constate alors un front occlus mourant pouvant donner quelques pluies fines et s'asséchant rapidement en milieu de journée. Le vent annoncé est de 10-15km/h en sud-ouest. En cherchant un site je tombe rapidement sur le site de Rustrel

Après un détour rapide au terrain d'atterrissage nous trouvons rapidement l'accès au décollage ou nous y retrouvons l'école Jokair parapente avec des élèves en stage de progression. Cela me conforte fortement dans l'idée que j'ai choisi le bon site pour les conditions du jour.

Bill, moniteur de parapente décolle alors en premier suivi rapidement après de l'un de ces élèves. Je propose alors à ma compagne de nous préparer pour décoller dans la foulée. Nous faisons également un check

après le décollage je suis surpris par une pluie très intense alors que le ciel grisâtre ne semble pas plus menaçant que ça. J'informe immédiatement à la radio de renoncé au décollage. Je ne reçois pas de réponse

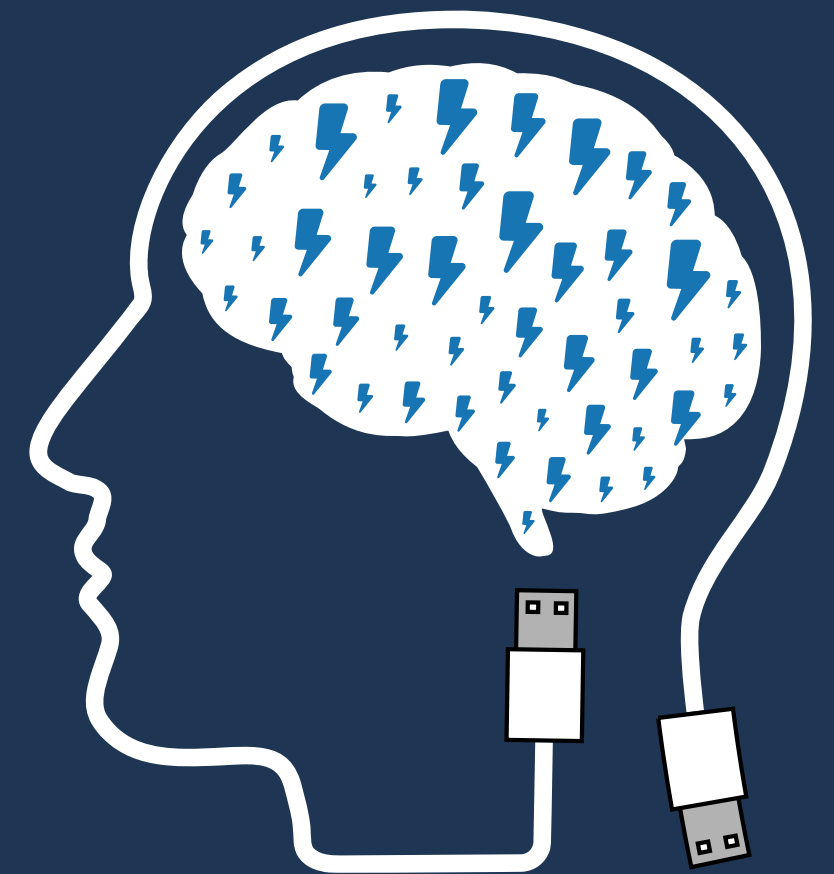
Je décide d'accélérer comme conseillé en cas de pluie et de rejoindre l'atterrissage. Au bout de deux ou 3 min la pluie cesse et je me retrouve au-dessus de l'atterrissage. Je me décide alors à relâcher l'accélérateur et à faire des 360 mais la voile semble paresseuse et n'engage pas, le taux de chute reste faible.

Il ne reste plus que 2 virages pour être posé et je reste sur une approche PTU classique sur le terrain sans accélérer. Au moment d'enclencher mon 1er virage pour arriver en étape de base je sens la voile décrocher du côté freiné et faire 180 degrés avant de parachuter entièrement. Le sol est proche (25m selon la trace GPS) et il ne me reste que peu de temps pour réagir. Je choisis de rester bras hauts et de me tenir aux élévateurs et de sortir les pieds du cocon pour me préparer.

Impact sur les fesses, douleur au dos. Un témoin de l'accident vient à ma raconte mais il semble dépassé et je dois lui rappeler le numéro à composer pour les secours. Le moniteur vient et prend le relais pour joindre les secours. Il sera aussi très efficace pour me dégager de la sellette en attendant les secours.

Au total : fracture de L1 instable

Analyse



RETEX B.

TAUX DE CHUTE 7M/S

Le matin même en se levant nous constatons une météo très mitigée avec un ciel gris et une pluie fine. Je regarde donc la météo pour voir si une amélioration pourrait offrir un vol dans des conditions raisonnables. Je constate alors un front occlus mourant pouvant donner quelques pluies fines et s'asséchant rapidement en milieu de journée. Le vent annoncé est de 10-15km/h en sud-ouest. En cherchant un site je tombe rapidement sur le site de Rustrel

Après un détour rapide au terrain d'atterrissage nous trouvons rapidement l'accès au décollage ou nous y retrouvons l'école Jokair parapente avec des élèves en stage de progression. Cela me conforte fortement dans l'idée que j'ai choisi le bon site pour les conditions du jour.

Bill, moniteur de parapente décolle alors en premier suivi rapidement après de l'un de ces élèves. Je propose alors à ma compagne de nous préparer pour décoller dans la foulée. Nous faisons également un check

après le décollage je suis surpris par une pluie très intense alors que le ciel grisâtre ne semble pas plus menaçant que ça. J'informe immédiatement à la radio de renoncé au décollage. Je ne reçois pas de réponse

Je décide d'accélérer comme conseillé en cas de pluie et de rejoindre l'atterrissage. Au bout de deux ou 3 min la pluie cesse et je me retrouve au-dessus de l'atterrissage. Je me décide alors à relâcher l'accélérateur et à faire des 360 mais la voile semble paresseuse et n'engage pas, le taux de chute reste faible.

Il ne reste plus que 2 virages pour être posé et je reste sur une approche PTU classique sur le terrain sans accélérer. Au moment d'enclencher mon 1er virage pour arriver en étape de base je sens la voile décrocher du côté freiné et faire 180 degrés avant de parachuter entièrement. Le sol est proche (25m selon la trace GPS) et il ne me reste que peu de temps pour réagir. Je choisis de rester bras hauts et de me tenir aux élévateurs et de sortir les pieds du cocon pour me préparer.

Impact sur les fesses, douleur au dos. Un témoin de l'accident vient à ma raconte mais il semble dépassé et je dois lui rappeler le numéro à composer pour les secours. Le moniteur vient et prend le relais pour joindre les secours. Il sera aussi très efficace pour me dégager de la sellette en attendant les secours.

Au total : fracture de L1 instable

Analyse

1. Je n'ai pas accéléré jusqu'à l'atterrissage :
Jusqu'à l'arrondi final aurait probablement permis d'éviter l'accident (si l'on est à l'aise avec la manoeuvre)
2. Je n'ai pas fait de contrôle récent sur ma voile :
Si le calage de ma voile est trop cabré cela pour faciliter le parachutage en cas de pluie. Le calage est en cours de vérification.
3. Ma voile est de catégorie EN D :
Une voile à domaine de vol plus étroit sera forcément plus sensible au risque de parachutale.
4. Ma sellette est équipée d'une protection Koroyd :
Faible protection en comparaison avec un mousse bag ou d'un airbag.

Question en suspens :

1. Ai-je correctement analysé la météo ?
Selon les données météo était-il acceptable ce jour-là pour un vol parapente?
2. Aurai-je du tirer mon secours ?
Avec la faible hauteur, avec une phase de parachutal stable j'ai estimé que mes meilleures chances étaient de rester sous la voile principale. Tirer le secours aurait-il eu un avantage dans cette situation ?
3. La radio n'a fonctionné qu'à sens unique.

Merci de votre attention

DES QUESTIONS ?



ET N'HESITEZ PAS A LES POSER QUAND
MÊME PLUS TARD ET NOUS CONTACTER ...
POUR Y REFLECHIR ENSEMBLE !

A TRÈS VITE EN L'AIR

