

Fabrice SIBILLE
6 rue de l'hôpital
68500 GUEBWILLER
03.89.74.61.37 - 06.49.83.32.09
fabrice.sibille@free.fr

à **M^{me} Najat VALLAUD-BELKACEM**,
Ministre des Droits des Femmes,
de la Ville, de la Jeunesse et des Sports

Copie à : au Comité Directeur de la FFVL, à son DTN
et aux Présidents de clubs

Objet: faillite de la mission de conseil de notre DTN, abus de la FFVL

Guebwiller, le 1 juillet 2014

Madame La Ministre,

Vu les conséquences dramatiques d'une décision totalement abusive et inopportune de la FFVL (Vol Libre), je me sens obligé de vous informer de la faillite de la mission de conseil de notre DTN concernant les compétitions parapentes.

L'interdiction unilatérale des parapentes non homologués grand-public (norme EN) prise en pleine saison a mis à mal la sécurité de nos épreuves. Alors que notre Comité Directeur avait conclu un mois auparavant, que l'accidentologie en compétition était similaire à celle du vol loisir et que les pilotes utilisant le matériel le plus technique n'étaient pas significativement plus accidentés que les autres, notre bureau directeur décidait de bannir ce type de matériel copiant la décision prise sur le champ et sans aucune analyse de la FAI.

A défaut d'urgence et de risques clairement identifiés, braver les lois et les règlements, chambouler un système ayant prouvé son efficacité constituaient une extrême et inquiétante gageure. Si cette décision aurait pu avoir un effet légèrement positif sur l'accidentologie de l'élite, il était malheureusement très fort probable qu'elle soit globalement négative, puisqu'elle encouragerait la majorité des pilotes à prendre davantage de risques. La période qui suivit fut la plus sombre, et de très loin, de notre histoire avec trois accidents mortels pour seulement 6000 vols. Cette terrible expérimentation montre le rôle primordial des facteurs humains et l'influence dérisoire du matériel dans notre pratique sportive, un constat fait depuis bien longtemps dans de nombreux domaines.

Même la Fédération Internationale a reconnu le caractère néfaste de leur décision qui affecte également l'activité loisir: "*Today, all parties agree that running Category 1 competitions with EN gliders only has not solved anything safety-wise or fairness-wise. More, it has created new problems, the corruption of the EN scheme being not the least. How should these problems be solved?*".

Cette décision a été prise sans même consulter la Commission des Compétitions Parapente (CCPP), pourtant la plus compétente et en charge des règles sportives. Ses remarques répétées sur la légalité et les implications très probablement négatives sur la sécurité ont été rejetées par le Président de la FFVL et le DTN. En tant que membre de très longue date de la CCPP, j'ai essayé de faire bouger les lignes en agissant selon différentes approches, mais visiblement pour certains, il reste préférable de cacher la vérité plutôt que de corriger un système défaillant. Le document de travail joint de la CCPP sera présenté comme une manipulation par un membre du CD en charge de ce dossier, ma demande de collaboration avec un laboratoire spécialisé sur le sujet ne sera pas suivie, ma lettre ouverte restera vaine et quant à ma réclamation sportive elle sera rejetée abusivement deux fois par notre ancien Président et l'actuel, qui choisiront de ne pas respecter le Code Du Sport qui implique de la traiter par une commission indépendante.

Si aujourd'hui il y a eu quelques progrès avec du matériel, bien plus coûteux, aux limites de la norme reproduisant l'effet de gammes, compte-tenu des coûts des homologations, le plus performant n'est plus disponible que dans 2 tailles au lieu de 4 ou 5, et ce pour un nombre très réduits de modèle excluant une partie des pilotes. Dans ces conditions, les « petits poids », n'ont pas d'autres choix que de voler avec du lest, ce qui constitue un facteur aggravant en cas d'accident et cela concerne beaucoup de filles. De par son statut de leader mondial, la FFVL aurait dû peser et devrait encore promouvoir avec force son système exemplaire de compétitions. Malheureusement, avec des responsables qui ne veulent pas se désavouer, ces changements ne peuvent s'opérer.

Si nos dirigeants ont cédé à la peur et à la facilité, je ne peux que relever la défaillance de notre DTN, qui aurait dû être moins politique et plus conseiller dans ce dossier. S'il ne peut s'opposer aux choix du Bureau ou du CD, il devrait pouvoir présenter honnêtement la situation à tous les responsables fédéraux, surtout dans un tel contexte. Je ne peux que regretter que les nombreuses opportunités pour sortir de ce mauvais chemin n'aient pas été saisies.

On ne peut que conclure que ces violations n'ont eu aucun effet bénéfique sur la sécurité générale et ne participe pas à la réduction des inégalités sportives et sociales (Code du Sport L100-1).

Bien entendu, je reste à votre disposition pour vous fournir tout complément d'information.

Je vous prie d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de ma considération distinguée.

Fabrice SIBILLE
Licencié FFVL

Interdiction des VNH : Chronologie des principaux faits

- En juin 2011, le Comité Directeur de la FFVL concluait : « Il ressort des statistiques fédérales que la présence de Voiles Non Homologuées (VNH) en compétition n'est pas un facteur déterminant pour ce qui est de la sécurité et des accidents. Ceux qui en utilisent n'ont pas plus d'accidents que les autres. »
- En juillet 2011, suite à 2 décès, alors que l'organisateur du championnat du monde voulait continuer, la FAI/CIVL interdit sur le champ les voiles dites "de compétition" pour y mettre fin
- Dans les jours suivants, une majorité de fédérations étendent cette interdiction à leurs compétitions nationales.
- Selon un des membres, le bureau de la FFVL s'orientait vers le maintien des VNH, mais le Président Bénintende fait part de sa volonté de démission craignant pour ses biens, en conséquence le bureau interdit les VNH même celles ayant fait leur preuve
- Apprenant cette décision, le Président de la Commission Compétitions ParaPentes (CCPP) démissionne, la CCPP n'ayant même pas été consultée alors qu'elle est l'entité ayant le plus d'expertise et de connaissances et qu'elle est statutairement en charge du règlement sportif.
- Le RRCCP d'Alsace et responsable du championnat du quart Nord-Est, signale au Président Bénintende et au DTN, le caractère illégal, abusif et contraire aux règlements fédéraux. Ils prétendent avoir fait les vérifications nécessaires mais ne pourront jamais les justifier.
- La DTN nous affirme, à plusieurs reprises que le matériel interdit ne l'est pas pour les entraînements fédéraux alors que les compétitions y sont simulées. Où est la cohérence juridique dans tout cela? Face aux risques juridiques pesant sur ses responsables fédéraux de ses entraînements, l'Equipe des Ligues du NE est contrainte d'interdire les VNH.
- De + en + de doutes sont émis sur les effets négatifs sur la sécurité globale par des personnes ayant une forte expérience et une très bonne connaissance du milieu, synthétisés dans 2 documents : "changer le comportement des pilotes", "État des lieux et enjeux"
- Le Bureau crée un groupe de travail sur la sécurité des compétitions. Il a cessé de fonctionner rapidement. Où sont les résultats?
- Fin 2011, l'enquête de la FAI sur les 2 accidents dirigée par un pilote de ligne ayant l'expérience de tels travaux pour l'aviation civile, dédouane le matériel
- Fin 2011, la CCPP demande la levée de cette interdiction
- Fin 2012, devant l'augmentation des accidents en France, le RRCCP d'Alsace tire de nouveau la sonnette d'alarme dans ce document de travail, "constats et dysfonctionnements" sept 2012 transmis à la Commission Compétition et au Comité Directeur de la FFVL, doc qui sera qualifié de manipulation par un membre du Bureau en charge du dossier VNH
- Fin 2012, demande de prise de contact avec un laboratoire universitaire spécialisé dans la sécurité et le sport pour trancher les débats. Piste visiblement enterré par le Bureau
- Fin 2012, une réclamation sportive mettant en cause cette décision, par 2 fois, le Président de la FFVL, M.Benintende puis son successeur M.Poulleau, court-circuitera la commission indépendante qui aurait dû la traiter et violera le Code du Sport
- Février 2013, la FAI : "l'interdiction des voiles compétitions n'a ni amélioré la sécurité ni l'équité, elle a surtout perverti le système d'homologation des parapentes »
- Juin 2013, Lettre ouverte sur les abus de pouvoir de la FFVL
- Fin 2013, après un peu plus de 2ans, le bilan est de 3 morts et un blessé très grave en environ 6000 vols, c'est la période la plus sombre, et de loin de toute notre histoire.

LETTRE OUVERTE AU PRESIDENT DE LA FFVL

Monsieur Le Président,

Au mois de décembre, j'ai porté une réclamation sportive, en conformité avec nos usages, concernant la validité de la décision sur les voiles compétitions. Or, malgré mes rappels, la CCPP refusent visiblement de la traiter bien que la loi l'impose à toute fédération délégataire d'une pratique sportive.

Que comptez-vous faire pour remédier à ce problème?

Pour quelles raisons, le Président de la CCPP refuse-t-il de prendre en compte cette réclamation? Subirait-il des pressions du fait de la mise en cause de la légalité et la conformité de la décision sur les voiles de compétitions? N'y-a-t-il pas là un non-respect de la loi sur le Code du Sport? N'y a-t-il pas eu de rappels des obligations incombant à la FFVL en matière de réclamation de la part de la DTN?

Si aujourd'hui je reviens sur l'interdiction des voiles de compétition, ce qui est devenu lassant pour certains(veuillez m'en excuser), c'est bien parce qu'il n'y a jamais eu la transparence nécessaire et que les questions de départ sont toujours restées sans réponse.

Je suis bien conscient qu'il faut savoir avancer, tourner la page et oublier les infortunes, mais on doit aussi, quelques fois, faire front pour éviter la multiplication des injustices ou des abus. On doit aussi être capable de questionner sa fédération lorsqu'il y a des doutes: avec les éléments dont nous disposons aujourd'hui, est-ce que les compétiteurs ont été victimes d'une décision abusive aussi inefficace que génératrice de problèmes nouveaux?

Compte-tenu du fait que ce bannissement était une décision hautement controversée qui intervenait en cours de saison générant des dépenses élevées aux compétiteurs, vérifier sa légalité, être conforme à nos statuts en laissant la CCPP jouer son rôle et suivre les règlements sportifs étaient des actions indispensables. Cela ne semble pas être le cas. Par exemple, comment les aspects de la réglementation sportive ont-il pu échapper à la DTN? Comment aurait-on pu réduire les inégalités sociales (article 100-1 sur les principes généraux du Code du Sport : <http://www.legifrance.gouv.fr>) en imposant l'achat de nouvelles voiles aux pilotes?

Je rappellerai seulement qu'il y avait des solutions intermédiaires bien moins brutales ayant l'avantage de respecter les règles, d'être facilement acceptables, bien moins coûteuses, de garder la cohésion fédérale et qui, au niveau sécurité, évitaient de partir sur des chemins hasardeux et inconnus. Malheureusement, il semble probable que ce ne fut qu'un choix de politique interne; les intérêts financier et sportif des pilotes auraient été alors sacrifiés.

Depuis, l'accidentologie en compétition a augmenté, en taux et en gravité. Doit-on en être surpris quand les études de référence sur l'accidentologie dans les transports, le sport, ou le travail classent le matériel comme un facteur très mineur? A priori les universitaires d'un laboratoire de recherche travaillant sur la sécurité dans le sport semblent être inabordables pour notre fédération. Mais peut-on confier notre sécurité à des non-spécialistes? Où sont les priorités, dans les mots ou dans les actions? Nos compétiteurs ont dû faire un effort financier global de 4 à 600.000€, une portion

infime de cet argent gaspillé aurait été nettement mieux utilisé à financer des études sérieuses.

Je ne peux aussi que constater et déplorer qu'il y ait bien plus d'efforts développés pour masquer les résultats désastreux que pour réparer les préjudices causés.

L'interdiction des voiles compétition en pleine saison a affecté grandement notre activité et concernait plus de 200 de nos meilleurs sportifs. A ce stade, on ne peut pas s'épargner un bilan et une analyse pour tirer des enseignements. Pour ma part, j'en ai dressé un en tant que représentant de la Ligue d'Alsace dont la majorité des compétiteurs ont été directement victimes de cette décision. Ce rapport a été communiqué en décembre à la CCPP, puis au Comité Directeur pour supporter une demande d'indemnisation de principe des compétiteurs. Une version très légèrement modifiée est en copie. Chacun pourra juger s'il y a de la manipulation dans ce rapport.

Et pour finir, si les compétiteurs sont des victimes d'une mesure non conforme à nos règlements, pourquoi devraient-ils assumer les coûts de cette erreur? N'y a-t-il point une assurance fédérale pour la couvrir?

Je ne doute pas que vous saurez nous apporter les éléments formels démontrant pleinement que mon interprétation des faits, des règlements et des la loi est erronée et que nous avons été victimes d'un concours très malencontreux d'événements.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les sincères.

Fabrice SIBILLE
Guebwiller, le 1^{er} juin 2013

PJ: Réclamation sportive, bilan CCPP, demande d'indemnisation

Sur la base du doc de travail établi en 2012 pour la réunion annuelle de la CCPP

Inciter, encourager, motiver les individus plutôt qu' obligation et répression.

Les dysfonctionnements FFVL

Rappel

Les règles doivent être simples, peu nombreuses pour être robustes et efficaces

Ne pas mettre de règles qui ne peuvent être contrôlées simplement ni par les organisateurs, ni par les pilotes.

Commission Compétition Sportive, ce n'est pas "Sport pour Tous", implique un engagement des compétiteurs

Ne pas négliger la démocratisation des compétitions et la réduction des inégalités sociales (Loi sur le Code du Sport)

Historique

La compétition parapente s'est développée avec le succès qu'on a connu sur l'initiative de la CCPP avec sous le "contrôle" des comités directeurs qui se sont succédés. Pourquoi remettre en cause une formule qui marche?

Fonctionnement de la CCPP

Commission technique = la balance des arguments + et - !
Cela devrait se retrouver dans les Compte-Rendus (CR).

Les CR doivent permettre aux membres du Comité Directeur (CD) d'étudier nos travaux et de mesurer la validité de nos recommandations. De plus, ils garantissent la transparence, un gage de confiance envers les licenciés. Cela permet aussi de tester la robustesse des choix, et cela facilite les marches en arrière en cas d'erreur. D'ailleurs le CD pourrait l'appliquer dans le cas des importantes décisions affectant les licenciés, cela évitera des sons de cloches très différents selon les interlocuteurs. Cela dissiperait aussi les malentendus, les suppositions et ce serait tellement + constructif.

Une réunion pourrait être un point dans le temps qui incorpore:

- un état de l'existant, un bilan des dernières actions (écart entre l'objectif et le réalisé),
- la prise en compte des faits nouveaux, des analyses
- Vers où veut-on aller? Pour quels résultats? Que faire pour les obtenir? Comment le faire? Qui? Moyens?

La réunion de Saint Hilaire, du moins son CR, ne fait apparaître ni bilan, ni analyse identifiant la source des problèmes, on saute directement à l'étape solution. Cela manque aussi de lignes directrices et de vision stratégique. A défaut d'analyse, on traite parfois les conséquences au lieu de s'attaquer à la cause d'un problème!

Rôle des CTN et de la DTN

On constate que les personnes en place ne remplissent pas toujours leur fonction, notamment avec des CTN la confondant, parfois, avec celle d'élus et n'assumant que partiellement leur rôle de conseil.

Une mission de conseil consiste à fournir des éléments tangibles sur un sujet, cela n'est pas

équivalent "je pense que donc je vous conseille de", c'est "les faits et les connaissances sur le sujet sont : X ". C'est un rôle essentiel pour fournir aux élus des éléments tangibles pour qu'ils puissent prendre une décision la + juste possible.

On est, quelques fois, dans la situation ubuesque où ce sont les bénévoles qui corrigent par des éléments factuels les interventions politiques ou la rhétorique de CTN.

On peut imaginer que le législateur les a voulus suffisamment indépendants des élus pour leur permettre de rétablir la vérité en apportant des éléments concrets et factuels, indépendant de toute interprétation politique afin de limiter les dérives des élus.

Code du sport (article R131-16) relatif à la mission des CTN:

Les missions de conseiller technique national et de conseiller technique régional sont respectivement de mener, l'un au niveau national et l'autre au niveau territorial, des tâches d'observation et d'analyse, de conseil et d'expertise, d'encadrement de sportifs, de formation des cadres, d'organisation et de développement de l'activité sportive de la fédération intéressée.

Les personnels exerçant les missions précitées sont chargés de mettre en œuvre la politique sportive définie par la fédération.

Bureau et CD (Comité Directeur)

L'affaire des voiles compétitions a démontré, du moins de ce qu'on a vu, que les aspects compétitions sportives n'étaient pas très bien compris par nos dirigeants, c'est un problème dans une fédé sportive. Même si certains concepts ne sont pas maîtrisés au niveau de la CCPP, il semble y avoir plus de compétence au niveau sportif qu'au sein du CD. Les membres de la CCPP ne sont pas que des exécutants, ils ne peuvent pas être vus comme des employés, la politique sportive de la fédé devrait donc être décidée en commun avec le CD sinon il faut envisager la possibilité de dissolution des commissions en cas de désaccords. Les décisions, comme celle bannissant les voiles compets, devraient être pleinement documentées auprès des licenciés vu l'impact financier et sportif qu'elle a eu. Aujourd'hui nous en sommes toujours à essayer de comprendre comment et pourquoi cette mesure, très coûteuse, a été prise sans aucune mesure d'accompagnement, c'est un peu comme-ci le gouvernement avait décidé d'exclure du jour au lendemain tous les véhicules diesel ou sans ceinture de sécurité. Impensable, n'est-ce pas?

CIVL (FAI)

La CCPP n'est pas directement impliquée dans les travaux du CIVL, c'est un tort, car c'est fondamental pour anticiper nos orientations sportives, de plus c'est là qu'il y a le plus de compétences sur ce sujet. Nous subissons au lieu de gérer ou de diriger. La présence d'un membre de la CCPP m'apparaît plus que nécessaire d'autant plus que le représentant français ne suit pas les travaux de la CCPP, et que les décisions prises au niveau international peuvent se répercuter sur tous les compétiteurs.

Critères à satisfaire pour nos décisions

Les solutions adoptées devraient satisfaire aux critères suivants qui sont classés par importance décroissante

Sécurité des pilotes

Nécessité d'acquérir des compétences réelles sur ce difficile sujet pour éviter les erreurs grossières

que nous avons vues sur les VNH (Voile Non Homologuée Grand Public). L'objectif devrait être à minima de maintenir l'accidentologie d'avant la décision de la FAI.

Attention, certaines décisions pourraient avoir un effet positif sur une catégorie de compétiteurs tout en ayant des effets négatifs sur d'autres. Quelques exemples:

- Si l'EN D devient la limite supérieure, les constructeurs créeront des voiles aux limites de la norme, nombre de pilotes qui refusaient de prendre une voile compet vont prendre ce type de voile homologuée.
- Avoir des pilotes de niveau homogène entraine des grappes + importantes sur tout le parcours, entraine des sprints massifs, poussent les pilotes à prendre + de risques.
- Ajouter des classements (par catégorie d'aile, par poids,...) augmente de manière mécanique le nombre de pilotes prenant des risques

Responsabilités juridiques

Évaluation de l'évolution des risques juridiques pour le Président, le DTN, les organisateurs (DE, DT, Président de club,...)

Applicable par les clubs et en pleine nature

Les ressources (moyens et bénévoles) des clubs sont limités, par exemple en Est-Vosges, le nombre de personnes impliquées dans une organisation varie de 3 à 20. Aménager une place plane pour la pesée n'est pas possible sur nombre de sites.

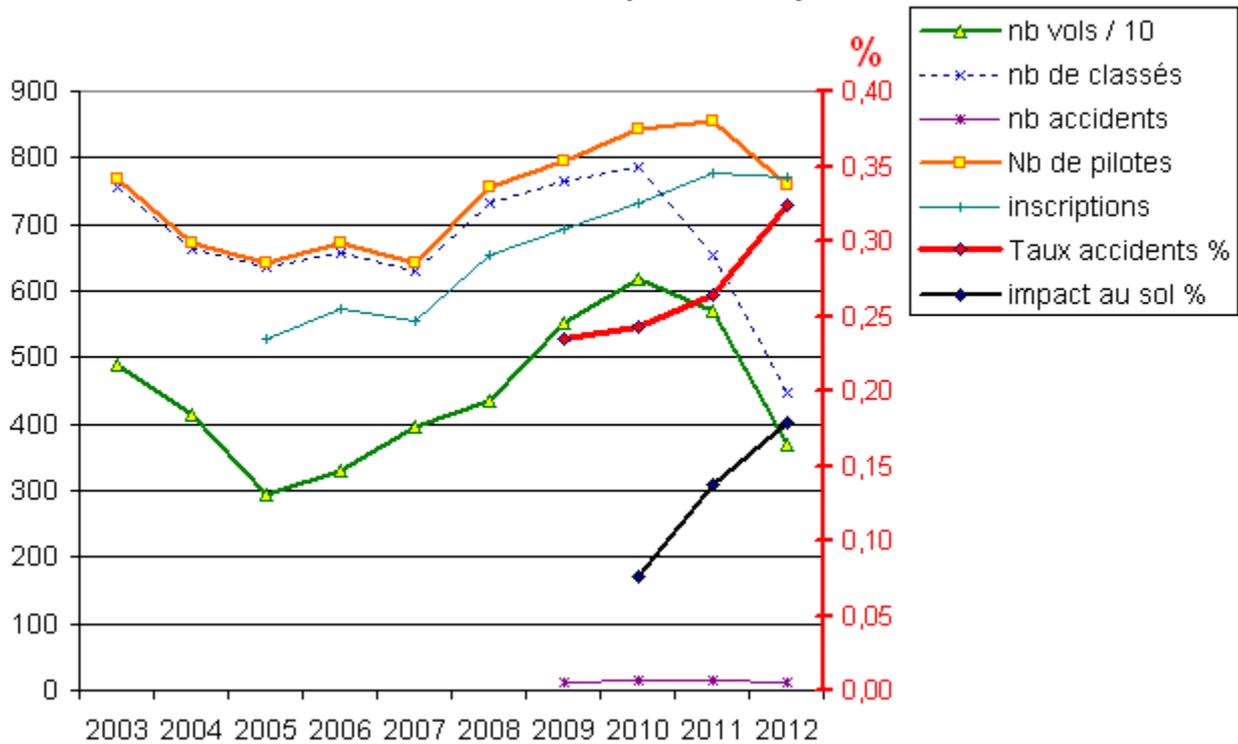
Remarques

La situation de la FAI n'a rien de comparable avec les compétitions françaises, qui sont des épreuves courtes, mais fréquentes. Il ne faudrait pas que les solutions de la FAI pourrissent notre bilan (ou celui d'autres nations). C'est quand même un peu fort que nous ayons été "obligés" de suivre la FAI alors qu'elle a un bilan déplorable en terme de sécurité (taux de décès par vol +de 20 fois important que la FFVL), et qu'elle a une expérience bien moindre

BILAN 2012

Le tableau de bord : chiffres et évolution

Accidents lors des compétitions françaises



Basé sur les déclarations d'accidents faites à la FFVL

Participations

En nette baisse (-15%), le nombre de pilotes classés (3 manches mini) chute fortement, la météo n'explique pas tout puisque le nombre moyen de participants a chuté également de 52(2009-10) à 44., avec une baisse très nette dans les régions qui avaient investi fortement dans le développement de la compet comme Est-Vosges de 48 à 28 où nombre de pilotes n'ont pu/voulu se payer une autre voile.

A noter que le nombre de pilotes différents inscrits en compétition recule également, c'est un indicateur très peu dépendant de la météo.

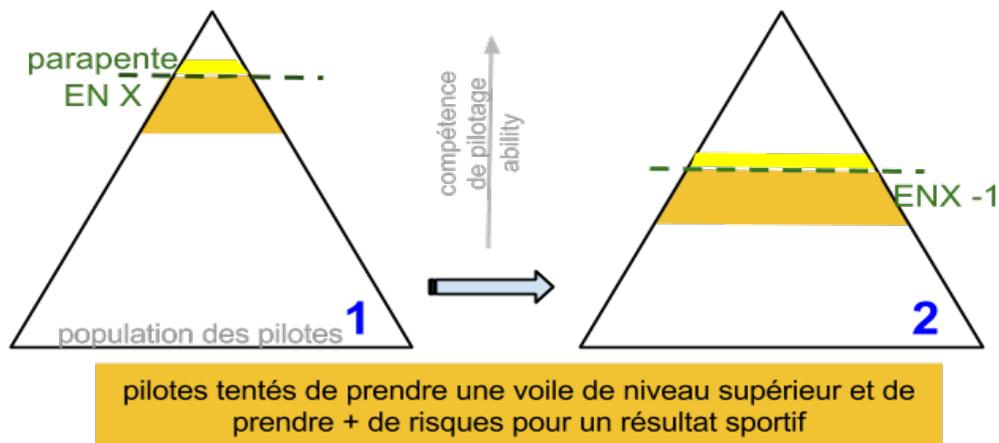
Organisations

Baisse du nombre de compétitions au calendrier (12%) alors qu'il a fallu pousser les organisateurs à reconduire leur épreuve.

Accidentologie

En hausse en nombre et en gravité.

Nous avons quitté une situation où l'accidentologie était "maîtrisée" pour sauter dans l'inconnu puisque adoptée en négligeant le comportement des pilotes et autres facteurs humains, cause majeure et de loin, des accidents.



Le nouveau système a augmenté la population de pilotes encouragée à prendre une aile dépassant leur niveau, et de la même manière cela a aussi augmenté le nombre de pilotes tentés de voler aux limites.

Des phénomènes connexes comme la perversion des normes, le relâchement des pilotes et des organisateurs vis à vis de la sécurité, le renoncement ou l'absence de certains DE/DT compétents, ... doivent affecter également ce bilan. Avec le temps, lorsque les pilotes et les organisateurs auront constaté qu'on tombe aussi avec des voiles homologuées, cela pourrait revenir à la normale.

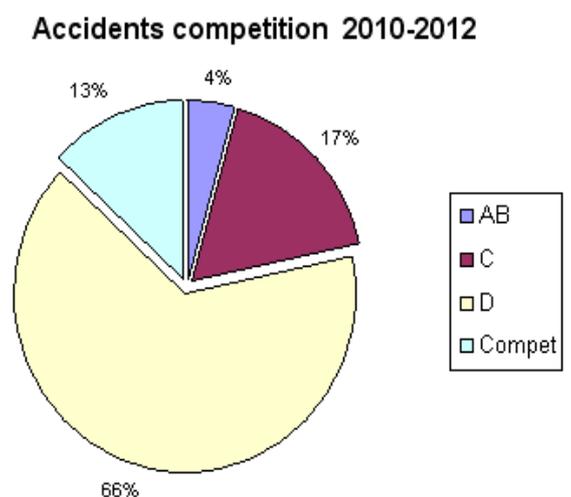
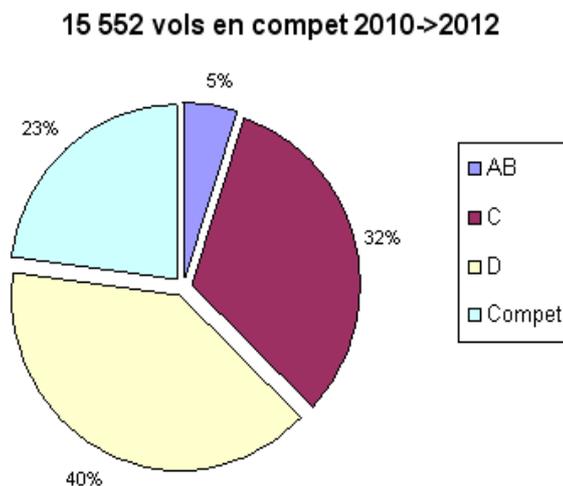
Certains y verront la météo, ou l'amplification des variations lorsqu'on travaille sur des petits nombres. Avec 15 cas nous sommes partiellement soumis à ces problèmes, mais la tendance mondiale est aussi à l'augmentation du nombre d'accidents. Seule l'Italie aurait fait mieux, tout en ayant revu le positionnement des balises les + accidentogènes.

On pourra s'interroger sur le message véhiculé par la sécurité routière avec le spot TV montrant une moto échappant aux multiples dangers de la ville pour se "planter" en rase campagne?

Catégorie de voiles

A partir des déclarations d'accidents FFVL de 2010 à 2012, 23 vols se sont finis violemment au sol ou ayant entraîné des blessures : 6 en 2010 , 9 en 2011 et 8 en 2012 dont

- 3 voiles compets (dont 1 pilote n'ayant aucun résultat en compet, ni inscrit. Un ouvrier?)
- 14 Perfs ou DHV 2-3 "traditionnelles"
- 1 EN-D version FAI_j'aurais_dû_réfléchir_avant_d'agir
- 4 intermédiaires
- 1 standard



Attention, c'est l'addition des années 2010-2012 !

	AB	C	D	Compet(open class)
Nb de vols	800	5003	6156	3593
Nb accidents	1	4	15	3

Le taux très bas d'accidents des AB peut être expliqué par des vols nettement plus courts en longueur et durée, avec des pilotes s'engageant moins.

Remarques

Pour avoir discuté et comparé, le système français avec celui d'autres pays, j'en suis arrivé à croire que nos bons résultats en terme d'accidentologie reposaient sur le fait qu'on encourage les nouveaux compétiteurs à ne pas se comporter comme "de jeunes chiens", que le scoring encourage les pilotes à lever les pieds une fois lâché, que les pilotes "moyens" n'avaient pas trop de raison de s'engager à fond, c'était d'autant + facile que les bonnes places leur étaient inaccessibles. Il n'est pas sûr que l'introduction de classements de série soit une bonne chose pour la sécurité.

Résultats sportifs internationaux

Le plus mauvais résultat obtenu par l'équipe de France... sur un championnat d'Europe

La France dispose d'un réservoir de pilotes importants dont certains ont le talent d'utiliser le matériel le + pointu, ce qui lui conférait un avantage indéniable. Désormais, les pilotes moyens peuvent rivaliser avec les plus doués impliquant plus de concurrence et des stratégies nouvelles.

L'arbitrage, DE et DT

Le contrôle de voiles impossible à réaliser n'a pas été mis en place malgré les certitudes et promesses répétées de nos dirigeants et CTN. Et les contrôles de poids restent très loin des standards nécessaires pour pouvoir disqualifier un pilote.

Analyse des résultats des décisions précédentes

VNH / EN

Décision de bannir, sans aucune mesure transitoire, les parapentes dits de compétition, y compris les EN-D suspendues fines ou/et équipées de trimms, en juillet 2011. Concernait environ 240 compétiteurs, les + actifs.

A noter que la CCPP a été totalement exclue du processus de décision en contradiction avec les statuts fédéraux, et sans accès aux documents en temps utile.

Les raisons de cette décision : un problème juridique pour le président et supportée par aucun élément concret, d'autant plus que les VNH restaient admises dans les entraînements fédéraux où les conditions de courses sont reproduites sans que cela ne pose là de problèmes juridiques pour les responsables de ces entraînements.

Dilemme: même s'il y avait eu un risque juridique, aurait-il fallu suivre les conseils d'une entité incapable d'assurer la sécurité de ses propres épreuves (taux de décès au moins 20 fois + élevé que la France). L'obligation de moyen peut être assimilée à une gestion de père de famille, j'imagine que très peu d'entre eux auraient suivi la FAI.

Statistiques (avant juillet 2011)

Statistiques accidents à la date de l'interdiction des parapentes de compétition

Entités	Nb de vols moyen /an	Accidents mortels
FAI 1 (catégorie 1)	600	1 tous les 1200 vols
FFVL	5400	0 pour les 32000 derniers vols(*)
COUPE DU MONDE	2400 (hors pré-coupe du monde)	1 pour 48000 vols en 22ans

(*)le dernier mort en compétition française datait de 2005 en juillet 2011

Le problème juridique évoqué concernant le président n'était pas suffisant pour remettre en cause un règlement en cours. Au pire, c'était un problème fédéral pour lequel les compétiteurs n'avaient pas à en supporter la charge. Et, à défaut d'éléments concrets la décision est abusive, arbitraire, non valide sportivement et non conforme au Code du Sport.

Article L100-1

...Elles contribuent notamment à la lutte contre l'échec scolaire et à la réduction des inégalités sociales et culturelles, ainsi qu'à la santé.

La promotion et le développement des activités physiques et sportives pour tous, notamment pour les personnes handicapées, sont d'intérêt général.

Article L131-9

Les fédérations sportives agréées participent à la mise en œuvre des missions de service public relatives au développement et à la démocratisation des activités physiques et sportives.

Bilan

Effets de l'interdiction des parapentes de compétition

Points positifs	Points négatifs
<ul style="list-style-type: none">• Certains pilotes sont heureux de retrouver une aile à leur niveau• Évolution du matériel• Prise en compte de nos lacunes générales sur les thèmes de la sécurité, de la compétition sportive, des contraintes et standards règlementaires	<ul style="list-style-type: none">• Baisse du nombre de compétiteurs classés et d'inscription• Baisse du nombre d'organiseurs• Taux d'accidents par vol en hausse• Scission fédérale• Préjudice financier 3 à 5000 euros pour les pilotes• Préjudice sportif et moral pour les compétiteurs• Absence de voiles performantes pour les petits et gros• Pilotes sans voile par manque de moyen financier• Perte pour les constructeurs• Pertes d'investissement pour les ligues, CD et fédé• résultat Equipe de France ?• absence de contrôles possibles et conformes au standard de la justice sportive• démotivation de la CCPP• démission du Président de la CCPP• Exclusion de fait de pilotes qualifiés au CdF• Très nette augmentation des risques juridiques pour les responsables et entraîneurs des équipes de ligues

La FFVL qui aurait dû être un leader naturel au niveau international a loupé l'opportunité d'encourager l'usage de notre modèle de compétitions qui donnait d'excellents résultats pour s'engager dans une voie aléatoire au niveau sécurité. Si certaines dérives étaient apparues alors agir avec parcimonie aurait été un bien meilleur choix.

En conclusion un beau gâchis humain, sportif et financier pour tous, y compris pour les ligues et CDVL qui ont vu disparaître une partie du capital qu'ils avaient investi (PES, Equipe de Ligue,...). Il est regrettable que ce dossier n'ait pas été traité sur le fond, que les règles n'aient pas été suivies et que les solutions transitoires aient même été refusées alors qu'il n'y avait aucune urgence. Il y a des enseignements à tirer sur le déroulement de cette affaire.

Conclusion / Orientation générales des décisions à prendre

La compétition française est donc en récession, les mesures prises doivent encourager son développement:

- favoriser le retour des compétiteurs qui ont désertés le circuit
- apaiser le milieu : que la FAI et les fédés assument leur choix en dédommageant les victimes

MESURE DE COMPENSATION ET DE RECONCILIATION

Compensation: licences + assurance volant gratuites pour les pilotes de VNH

Prise en charge par la FFVL des licences(+assurance volant) pendant les 3 prochaines années pour ceux qui ont participé à au moins une manche avec une VNH en 2011.

Pour la FFVL cela représente un effort financier bien moindre que celui fait par les compétiteurs (2 à 3 mois de salaire, un an d'économie).

Réintroduire les anciennes voiles non homologuées 3 et 4 lignes en 2013.

Vu qu'en 2014, il y aura une classe compétition (ou non), il n'y a aucune raison d'interdire aux anciennes voiles de participer. Pas la peine de forcer les gens, notamment les petits or gros poids à acheter une voile pour un an.

Compensations financières ou techniques aux ligues

Notamment celles qui ont été les + grosses victimes.

Prêt de navette, mise à disposition de CTN

SUITE VOILES 2014 : LA PROPOSITION DU PMA

Selon Yves , l'EHPU trouveraient que le passage des tests EN ne soient pas suffisants pour les voiles "compets", et que la sécurité des compétitions seraient dépendantes de matériel homologué. Pourtant 1 an et demi se sont écoulés pour acquérir un minimum de connaissances et de compétences sur cette thématique.

La décision de la FAI a été suivie d'une augmentation du nombre d'accidents en compétition dans beaucoup de pays, cela devrait impliquer une totale refonte de leur processus de travail. Même nous, nous sommes imprudemment montés à bord de de leur coquille de noix FAI sans aucune garantie sérieuse d'obtenir de meilleurs résultats. Normalement on copie ce qui fonctionne, ce qui a déjà prouvé son efficacité, or un comparatif mettait en évidence qu'un pilote avait 30 fois + de chance de mourir lors d'un vol en FAI que sur une épreuve française ou de coupe du monde. Suivre une décision sans en évaluer avec rigueur les conséquences représente aussi un risque juridique.

S'il y a un problème de sécurité, cela doit être fait avec le sérieux, des connaissances et des moyens à la hauteur de l'enjeu, et on ne doit pas reproduire l'erreur de 2011. Quelles garanties avons-nous qu'ils feront mieux ce coup-ci? La probabilité d'avoir des résultats positifs sur l'accidentologie doit être au moins d'un niveau très probable et celle de faire moins bien, très faible.

Recommandation pour les épreuves FAI1

Pour limiter les problèmes liées à la découverte des ailes :

- voiles disponibles depuis 6 mois sur le marché
- avoir fait au moins 3-5 manches avec cette voile

Encourager à voler haut

Bonus points altitude

L'altitude moyenne du pilote est calculée par rapport à des points de relevé fonction de sa distance au but. Par exemple, un point tous les 500. Cela permet d'éviter de donner des bonus à ceux qui stationneraient sous un nuage.

Points d'altitude au but ou en cas d'arrêt de manche : limite les sprints finaux, évite les prises de risque quand cela sent l'annulation (bonus calculé pour donner un résultat équivalent au cône)

Balises coniques

Garder le rayon de 400m jusqu'à l'altitude de la balise, puis mettre un cône de pente 1 ou 2. Vu que le bénéfice est à l'aller et au retour

Interdire le dynema en compétition

Pour les suspentes basses, tant que les problèmes de fusion et dimensionnelle (trop rapide) persistent. Risque de collision augmente avec les grappes. Si les mêmes problèmes existent pour le dynema gainé, "même punition"

Limite de l'allongement des voiles à 7

Cela encouragera les concepteurs à utiliser des profils différents comme à + faible épaisseur, donc d'autres risques mais de même niveau voir pire pour la remise en vol.

Et si on interdisait / limitait l'utilisation de joncs (diamètre, matière,...)?

L'objectif d'une telle mesure serait d'éviter les pbs sur les frontales massives. Efficace ou non?

Si nécessaire, proposer des classes basées sur la technologie

Les classes basées sur les normes sont une hérésie puisque cela pervertit l'usage de la norme. Faire des classes 2, 3 et 4 lignes (mieux longueur et/ou surfaces de suspentes), mais 1 seul titre de CdF.

N'améliore pas la sécurité puisque cela encourage un + grand nombre de pilotes à prendre des risques

2 secours

Pour quels cas? Quelles fréquences? Évaluation des avantages et inconvénients (ouverture intempestive, effets miroirs, utilisation à bon escient, ...)? Quel bénéfice escompté? probabilité de

succès?

Cela ressemble à un palliatif, alors qu'il serait peut-être + important de s'attaquer aux causes qui semblent être multiples. Cela peut être une solution transitoire permettant de travailler à de meilleures solutions.

En cas de voile noire ou de mains prises dans des élévateurs twistés, un 2ème secours restera inutile. Les difficultés de dépliement en cas de SAT méritent une analyse.

Un drag-chute amovible ou neutralisable pourrait être une alternative à 2 secours: il permettrait de l'utiliser sans crainte de finir automatiquement au sol. En cas de départ en rotation, le pilote l'activerait probablement puis tenterait de récupérer sa voile.

Accepter les vieilles voiles compet (vraies 3 et 4 lignes).

Rien ne justifie (ni justifiait) d'interdire leur participation.