

LE POINT SUR LES VNH état des lieux, enjeux (2011)

*VNH : Voile (parapente) Non Homologuée Grand Public
norme EN*

A noter qu'**une norme est destinée à du matériel diffusé en suffisamment d'exemplaires.**

Peut-on dire cela pour du matériel de compétition destiné pour l'élite de ce sport?
Quid des petites tailles diffusés à quelques exemplaires?

FAI

Décisions à la majorité (1 voix /pays)

Organise indirectement les CAT.1

- choisit les organisateurs, le site de vol, les dates
- supervise une épreuve préparatoire 1an avant
- supervise l'épreuve par un steewart + jury de 3 représentants FAI
- 1 épreuve de 10jours/an

Bilan des catégories 1 (CM ou Europe soit 1 épreuve/an)

- environ 4 manches/an 150pilotes (600manches.pilotes/an)
- Accidents mortels : 7 + 2 (Piedrahita)

Les décisions prises par la FAI sont très **politisées** : par exemple impossibilité d'obtenir un accord pour limiter l'accès aux meilleurs nations et meilleurs pilotes, tout le monde veut participer aux championnats du monde; résultat 50 nations au x derniers championnats du monde

Il est donc difficile d'être efficace dans ces conditions

A noter que la FAI/ CIVL n'a aucune expertise **en matière de sécurité, ne peut donc pas être considéré comme une référence.**

FFVL

Décisions prises par CCPP qui régule les compets

- supervise les inscriptions au calendrier,
- forme les organisateurs (DE, DT,...)
- nomme des délégués techniques
- établit son propre règlement sportif
- 120-130 épreuves/an (WE et JF principalement)

Bilan **du N°1 mondial en volume et résultat**

- 100 manches/an avec 54 pilotes (5400_{manches.pilotes/an})
- Dernier accident mortel : 2005
- Taux d'accidents similaire à la pratique loisir

Les membres de la CCPP sont souvent des compétiteurs et des organisateurs, ils perçoivent directement les problèmes.

En volume (nbre de vols en compet), l'Allemagne est équivalent au circuit Est-Vosges, il en est de même pour les autres nations elles représentent moins de 20% de la compétition française

=> la France est donc la référence incontournable.

COUPE DU MONDE

Association de pilotes (né en 1990)

- **édite ses propres règles**
- **sélectionne les organisateurs, lieux**
- **un délégué technique (DT) sur chaque épreuve**
- **5 épreuves annuelles de une semaine**

Bilan

- **5 PWC + quelques pré-coupe du monde /an**
- **15-20 manches/an de 120 pilotes (2400)**
- **1 seul mort depuis sa création**

Le DT est le même de compét en compét, il a donc une très forte expérience et est un précieux conseiller pour les organisateurs. Il intervient directement dans les choix des épreuves.

CONSTATS

(établi en octobre 2011)

	Nb de vols moyen /an	Décès
FAI 1 (<u>cat 1</u>)	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 est en 2005

Les FAI2 sont nettement moins accidentogènes

Les FAI1 ont un problème : lequel?

Les données sont des valeurs moyennes approchées
mais l'anomalie des FAI 1 apparait clairement

A SURVEILLER

**Niveau global des pilotes qui monte,
Ecart de niveaux qui se réduisent**

**=>de + en + de sprints finaux avec beaucoup de
pilotes**

Il y a 10 ans, 3 ou 4 pilotes se disputaient la victoire, aujourd'hui c'est 30 ou 50 pilotes qui sprintent lors des arrivées en Coupe du Monde.

COMPETITEURS

- Des amateurs qui payent leur matériel (3000euros)
- Niveau hétérogène de pilotes
- Prennent des risques modérés (accidentologie = à celle du vol loisir)

Beaucoup + de VNH dans les Vosges (~50%)

=> un désastre bien + important qu'ailleurs

Hétérogénéité de niveaux et/ou de voiles n'est pas obligatoirement synonyme d'insécurité.

Cela limite rapidement la taille des grappes, et les pilotes distancés n'ont plus à prendre de risques pour rester au contact des meilleurs.

Une homogénéité de niveaux des pilotes facilite le travail du DE, mais peut l'inciter à annuler + tard inconsciemment, dans ce cas son erreur va porter sur un plus grand nombre de pilotes.

Les top pilotes sont aussi de précieuses aides pour la préparation, l'analyse des conditions avant et pendant la manche. Leur présence sur les épreuves régionales est un + pour la sécurité.

CHAMPIONNAT DE PIEDRAHITA

Pour augmenter la sécu, la FAI avait imposé des contraintes sur les voiles (23G, vidéo de test en vol), sellette
=> tous les pilotes avaient des voiles nouvelles mais conformes

Mais quid des remarques sur la confluence d'Avila ?

Le déclencheur : refus de l'organisateur d'arrêter le CM obligeant la FAI à suspendre l'usage des VNH !

=>Effet boule-de-neige sur les fédés

Les pilotes avaient relevé le pb des arrivées dans la confluence d'Avila en 2010

Du jour au lendemain, les voiles qui avaient fait leur preuve, qui étaient connues des pilotes, sont devenues inutilisables pour cette épreuve.

Hediger, avec une de ces voiles non conformes au critère spécifique de la FAI, devait participer à la place d'un des pilotes décédés!

CONSEQUENCES

La brutalité des décisions :

- **mauvaise anticipation, sous-estimation des conséquences, absence d'accompagnement**
- **les anciennes voiles deviennent inutilisables**

entraîne :

- **Préjudices financier, sportif et moral (pilotes, constructeurs, organisateurs)**
- **Zizanie au sein du mouvement sportif et fédéral**
- **Fragilisation des règlements sportifs**
- **Absence d'évaluation des résultats escomptés**
- **Injustice pour les bons élèves**

Certains pilotes ont acheté 3 voiles en 6 mois dont une qui ne peut plus être revendue ou très difficilement, une autre qui a perdu de sa valeur avec les nouvelles EN-D.

On peut estimer à 400.000euros mini le coût matériel pour les pilotes français (+de 200) victimes de cette décision.

Les constructeurs qui avaient fait une voile raisonnable ont été puni et battu comme les autres (si on peut considérer que certains le méritaient).

Le contrôle du matériel ne va pas être simple, car pour sanctionner un individu pour matériel non-conforme, il faut des procédures et du matériel homologuées appliquées par des personnes formées et habilitées à le faire. Pas simple dans notre milieu, quand on est incapable de peser les pilotes sur les sites de pratique avec une méthode suffisamment rigoureuse pour être reconnue valide par le TAS.

Y'AURAIT FALLU

Trop tard, le mal est fait

Mais prise de conscience

- **Nos notions sur la sécurité sont minimales, notamment chez nos dirigeants**
- **Votre voiture c'est une VNH, à fond dans un virage l'accident est inévitable, et pourtant...**
- **Le sport en compétition augmente les prises de risque** (*Loeb sort + souvent de la route que nous*)

La compétition parapente est promue et utilisée comme un moyen de progresser. *N'est-ce point le facteur clé de nos bonnes statistiques?*

Nous utilisons tous raisonnablement notre voiture.

Des différentes études sur l'accidentologie et la sécurité : comportement cause n°1 et de loin !

On peut regretter le refus par beaucoup de s'informer et se former sur le thème de la sécurité, notamment chez les dirigeants qui imposent leurs idées sans même avoir pris soin de vérifier leur validité. Peut-on jouer avec la sécurité des autres de la sorte?

La compétition, c'est être aux limites.

PROBLEMATIQUE DE LA SECURITE

Un art difficile tenant + au comportement des individus qu'au matériel.

Les mesures prises doivent être positives au niveau collectif

Une mesure favorable à la sécurité de certains pilotes peut en amener d'autres à prendre plus de risques dans ce nouveau contexte

Le challenge de faire au moins aussi bien qu'avant (= accidentologie comme en vol loisir)

=> évaluer les bénéfices des mesures envisagées

La sécurité met en jeu un grand nombre de facteurs fortement couplés entre eux, et il est très difficile de percevoir l'effet d'une mesure.

(Mettre un casque en vélo sur les routes américaines augmente fortement le risque du cycliste d'être heurté par une voiture: elles réduisent en moyenne, de 1m l'espacement lors des dépassements de cyclistes casqués.)

Une mesure prise en faveur de la sécurité doit avoir été évaluée, les bénéfices escomptés doivent avoir été estimés avec méthode.

La technique des petits pas est à privilégier lorsqu'il y a trop d'inconnues

La suppression des VNH pourra être positive en terme de sécurité pour les meilleurs mais cela changera le comportement des autres pilotes, pas sûr que ce soit en positif, + le rapport des masses entre les 2 groupes va être important, + la mesure positive devra être forte pour compenser la perte sur l'autre groupe

Effets négatifs:

- * passage EN-D compet + facile qu'à une voile compet donc encourage + de pilotes à prendre des nouvelles EN-D,
- * maintien des manches malgré des conditions fortes puisque les pilotes ont des voiles homologuées,
- * matériel de performances équivalentes : encourage les moins expérimentés à pousser le barreau
- * pression sociologique + importante

N'oublions pas la fameuse compensation des risques : l'individu fonctionne à risques

constants

En multipliant les classements, + de pilotes luttent pour un podium éventuel => + risques, et cela encourage à faire des voiles aux limites des normes

CE QU'ON PEUT FAIRE MAINTENANT

Une transition en douceur acceptant l'ancien matériel (du nouveau matériel représente un risque supplémentaire)

- s'il y a des ailes reconnues dangereuses, homologuées ou non, il faut demander des corrections,... (comme en F1)
- acceptation des VNH 3 lignes (pas pire que les EN-D 2012)
- brider la vitesse des anciennes 2 lignes

Agir sur les règlements: avoir des classements avec suffisamment de jokers individuels et collectifs (différence majeure FAI 1 et les autres compets),

On n'a pas jeté à la poubelle les anciennes voitures lors de la réglementation sur la ceinture de sécurité.

On rappelle seulement les modèles de voitures ou d'avions ayant un défaut.

Être en équipe, représenter son pays a entraîné une prise de risque accrue chez certains pilotes, l'absence de jokers également. Or championnat de France, nos classements nationaux ou régionaux sont très tolérants à des mauvais résultats limitant fortement la pression des résultats.

Il serait bon de comparer l'accidentologie sur championnats nationaux et les autres compets.

POUR LES FAI 1

- **Supprimer ou modifier les classements par équipes**
- **Revoir le calcul de classement individuel**
- **Parapente ayant 6 mois d'ancienneté en compet**
- **autres types de manches**

“Être en équipe, représenter son pays a entraîné une prise de risques accrue chez certains pilotes!

Les nouveaux modèles arrivaient systématiquement aux championnats du monde ou d'Europe, parfois certains pilotes découvraient leur parapente la veille!

AUTRES PISTES - AUTRES POINTS

- **Homologation EN une bonne réponse ?**
 - bénéfice inconnu mais coût connu
 - pb de contrôle sportif, petites tailles, faibles volumes
 - frais supplémentaires (effets pervers des systèmes régulés)**=> Introduire plutôt une certification sportive pour + de souplesse**
- **"homologation = sécurité" occulte les vrais facteurs de risques**
=> étudier réellement et sérieusement la sécurité en vol libre et en compétition avec des spécialistes
- **Limiter l'influence de la vitesse** (cône d'arrivée, GAP, manche + longue,...)

Aucun autre sport n'utilise des engins "EN".

Homologation = coûts supplémentaires => changement de matériel moins fréquent
=> risque accru dû au vieillissement du matériel.

Le délai de révision d'une norme EN est incompatible avec celui des besoins de la compétition et les évolutions technologiques.

Merci pour votre attention.

Des questions?