

Sécurité et compétition

En 2005 nous avons eu 2 morts lors de compétitions de parapente en France.

Paradoxalement les dernières données statistiques de la FFVL (WEB commission technique et sécurité) ne font pas apparaître une accidentologie plus forte en compétition.

« seulement » 0.97% des compétiteurs ont subi un accident en 2003 (contre 1,98% au total des licenciés) et 1.13% en 2004 (contre 1,56% au total des licenciés). En 2005 nous ne savons pas encore. Ces pourcentages ramenés aux pourcentages nationaux, montrent que proportionnellement il y aurait un peu moins d'accident dans le cadre des compétitions que dans les autres types de pratique (libre ou en école).

Cependant « vu de l'intérieur » nous ne percevons pas la même chose. Cela est vrai en A où de nombreux accidents marquants (heureusement non mortels) ont régulièrement lieu depuis plusieurs années. Nous avons même vu des périodes où un accident sérieux survenait presque sur chaque WE d'épreuve.

Notre sentiment est que pour l'ensemble des niveaux de pratique compétitive, du niveau B jusqu'au épreuves de PWC, par volonté de voler le plus possible, trop de manches sont courues dans des conditions limites voir trop fortes.

Les Directeurs d'Epreuves sont ambitieux, mais une manche de compétition ne répond absolument pas aux mêmes critères qu'un vol de cross entre amis.

Nous devons lutter contre ce phénomène et cela passe par s'interdire de lancer une manche lorsque certains indicateurs sont au rouge. D'où la proposition d'instaurer des « **limites chiffrées** » pour aider les DE.

Ces limites ne sont que des recommandations. Néanmoins en cas de recherche de responsabilité d'une DE suite à un accident survenu en compétition, un tribunal pourra très bien s'appuyer sur ces recommandations.

Recommandations pour les compétitions :

- Limiter les distances et/ou les durées des manches.
 - Nat B : circuit max 70 km (manche moyenne 50 km)
 - Max 4 heures (manche moyenne 3Heures)
 - Nombre important de pilotes au but, environ 70%
 - Nat A : circuit max 100 km (manche moyenne 70 km)
 - Max 5 heures (manche moyenne 4 heures)
 - Nombre important de pilotes au but, environ 70%

- Au dessus de 25 km/h de vent à 1500 m en montagne ou au sol en plaine pas de manches (annoncé au bulletin météo).

Et cela lorsque le DE connaît une solution précise pour lancer une manche en sécurité : vent arrière, zone protégée, pas d'incertitude quant aux options pouvant être choisie par les pilotes. Dans le cas contraire fixer cette limite a 20km/h.

- Dans le cas où une aérologie thermique violente est prévue, forte brise, gradient défavorable (gradient fort ou faible) et bien le vent météo accepté devrait être encore plus bas : 15km/h

Nous vous invitons à relire l'analyse suivante de Martin Scheel :

<http://www.shv-fsvl.ch/f/wetter/archiv/0397.htm>

La conclusion est simple :

Nous devons accepter de PERDRE un certain nombre de manche en ne les courant pas par mesure préventive de sécurité. Peut être au bout du compte 1/5^{ème} ou ¼ de manche en moins... et cela dans les compétitions de tout niveau.

Formation délégué technique et directeur d'épreuve :

Formation de DE et DT obligatoire en 2006 pour tous.

Contenu spécifique 2006 :

- Aérologie (faire appel à un spécialiste).

Délégué technique :

- DT en B.
- faire une liste officielle de DT et de DE
- formation obligatoire
- ne paye pas l'inscription à la compétition
- il doit faire un rapport à la CCPP après l'épreuve

Choix du délégué technique :

en B

- est choisi dans une liste par l'organisateur (ne doit pas appartenir au club organisateur)

en A

- est choisi par la CCPP

Mettre + de moyens financiers.

Aix les Bains le 17 août 2005

Fred ESCRIBA et yves GOUESLAIN