

Réunion pilotes du 14 Juin, témoignages, commentaires et propositions

A la suite de l'accident de Timo et de l'arrêt du Championnat de France, j'ai proposé un moment d'échange aux pilotes qui le souhaitaient.

Ce moment n'était pas obligatoire.

17 personnes étaient présentes pour 120 compétiteurs.

Le but était de libérer la parole par rapport au drame, puis de proposer aux personnes présentes de s'exprimer sur les points qu'ils estiment intéressants pour améliorer la sécurité.

Cette réunion a été faite avec un très bon esprit de partage.

Les expressions ont été des témoignages à propos de l'accident et de la compétition en général, puis des questions, avis et propositions :

Témoignages :

1/ Un pilote a vu l'incident de vol de Timo : « il poussait, il était bas, devant nous, il a forcé le passage et la voile a fermé totalement, je n'ai pas vu la suite car il est passé derrière le relief qui me coupait la vision. Je n'ai pas communiqué l'incident à la radio car on ne fait pas de signalement à chaque vrac que nous voyons, puis ma radio dans le sous-marin n'est pas accessible et les conditions très turbulentes ne me permettaient pas de la prendre en main facilement si je cherchais à le faire.

J'ai cherché après si je le voyais mais je n'ai pas vu de voile ni de secours et j'ai continué »

2/ Deux personnes travaillant chez Kortel ont vu l'accident en direct depuis leur bureau et n'ont pas appelé les secours se disant que c'est la compé qui gère ça.

3/ A la recherche de Timo par le DE, une fois que son tracker ne donnait plus de position qui évoluait, appel radio aux compétiteurs et un pilote a confirmé au DE que Timo était en vol : la levée des doutes a été faussée.

4/ Pendant la manche de jeudi, il y a eu des déclenchements radio permanents, comme souvent, problème de positionnement de la radio dans la sellette ou dans la veste, ce qui a fait que plusieurs pilotes ont coupé leur radio ce qui rend impossible la communication dans les 2 sens.

5/ Utilisation radio : fonction TOT paramétrable qui limite la durée démission (par exemple 30 secondes) en cas d'appui permanent, la fonction est inconnue par beaucoup de pilotes.

6/ Les conditions du jour étaient très toniques, niveau 2 partout sur la parcours, aucun signalement par les pilotes hormis lors des demandes du DE

7/ Accident du mercredi : le pilote fait une fermeture massive à haute vitesse, près du relief. Il tire secours, Rogallo dirigeable.

Une fois sous le secours, la brise le rapproche de la falaise, il a deux choix :

- Préparer son contact avec la falaise
- Utiliser le système dirigeable du parachute pour éviter la falaise.

Ayant un sous-marin, l'ouverture pour préparer ses jambes à l'impact est difficile, c'est correct en vol normal, beaucoup moins aisé dans cette situation.

Il prend donc du temps à ouvrir la fermeture éclair afin d'essayer d'amortir le choc avec ses jambes car il se trouve très proche et préfère ne pas tenter de changer de direction avec le secours.

Il fini pendu à la falaise grâce au secours qui s'accroche à des arbres.

Situation très inconfortable mais sans bobo.

Si sa sellette n'avait pas de fermeture éclair, il aurait eu le temps de faire les 2 actions et de se donner beaucoup plus de chance d'éviter l'impact.

Il a été hélitreuillé.

Il n'a pas souhaité voler le lendemain

8/ Témoignage de pilotes sur situation vue sur une autre compétition :

Les sellettes sous-marin ont une partie arrière très longue, qui est gonflée en vol par la pression de l'air pénétrant par un orifice.

Lors d'incident de vol ou de décrochage, la pression interne n'est plus présente et il arrive que la partie arrière de la sellette se dégonfle et revienne sur le visage du pilote et s'y enroule !!

Le pilote devient aveugle.

Le risque d'impact avec le relief, les arbres ou de collision avec d'autres pilotes est considérable.

9/ J'ajoute ici un échantillon de 4 témoignages reçus par écrit ou exprimé sur le WhatsApp du CDF - sans filtres :

- **Salut Éric,**

Suite à la manche d'hier et ce que j'ai entendu dans la navette avec le DTN ...

J'ai cogité hier soir et ce matin... Cela me paraît important...

Au vu des prévis ventées et humides ce vendredi et samedi, j'imagine que la compèt va s'arrêter là...

Je pense comme proposé par le DTN que ça serait l'occasion de prendre un vrai temps d'échange (debrief collectif) avant que tout le monde parte ...

Si la salle de cinéma est dispo , ça serait un bon endroit pour le faire...

L'idée serait de donner la parole aux pilotes mais aussi à l'organisation (j'ai vu des personnes pleurer hier soir...)

Toujours pas mal de questions "vitales" et à mon avis de remise en question nécessaire pour beaucoup de compétiteurs ...

Pourquoi aucun niveau 2 annoncés hier alors que c'était fort partout...?

Pourquoi autant de pilotes dans les nuages au start et peut-être après ?

Pourquoi autant d'infractions aux EA ?

Les pilotes sont ils conscients de leur niveau d'engagement/prise de risque vital dans leur pratique sportive ? Leur vie et leur intégrité physique ne sont elles pas plus importantes que la performance ?

Quel autre sport "engage" autant ?

Où situent ils leurs curseurs sécu et plaisir versus performance ?

Omerta collective, immaturité collective...?

Bref ..., j'estime qu'il y a des dérives non sécuritaires dans les comportements pour beaucoup de sujets ...

J'ai échangé avec Honorin sur le pb du poids embarqué et des vitesses de plus en plus élevées qq soit la masse d'air...

Est ce "normal" de porter un sac entre 40 et 45 kg ?

Est ce normal de "pousser" collé au caillou sans aucune marge pour faire secours ?

Etienne , Arnaud et toi pourriez orienter le debrief vers ce sujet vital de la sécurité en compétition...

N'ayant pas de nouvelles de Timo , j'espère qu'elles seront rassurantes...

Son accident grave était qq part "prévisible" au vu de l'engagement des pilotes ... Il semble bien qu'il y ait eu beaucoup de vrac hier ? Est ce normal de tolérer/banaliser cela ?

Etienne n'est pas responsable de ça mais les pilotes oui ainsi que la FFVL et bien sûr la CCP...

Etienne est de bonne volonté mais j'imagine qu'il est très affecté par tout ce qui s'est passé cette semaine...

Je pense qu'il a besoin de soutien et écoute.

- **Je vais déjà donner mon avis**, évidemment subjectif, quant aux causes de l'accident. Je suis passé par le même cheminement, en face Est des Aravis, 100 mètres sous le niveau des crêtes. Pour passer l'angle de la pointe d'Areu (on passe d'une combe sous le vent à une face dans l'axe de la brise de vallée) je n'ai pas eu de difficulté majeure même si le passage était un peu turbulent avec une portion de perte d'altitude relativement limitée. Le cheminement ensuite n'était pas non plus trop turbulent et la brise de vallée n'était pas trop forte en altitude. A aucun moment je ne fais usage de l'accélérateur et j'essaie de conserver une marge de sécurité suffisante (subjectif aussi, tout le monde n'a pas les mêmes) J'étais déjà très en retard et je n'avais aucune pression de résultats. Timo n'était certainement pas dans le même état d'esprit : il jouait la gagne, et il connaissait parfaitement sa machine. L'usage de l'accélérateur ne lui faisait certainement pas peur. A aucun moment sur ce forum on ne parlera de destin, de chance ou de malchance car nombreux sont ceux qui croient que tout est paramétrable, contrôlable, et que tout peut être régulé, cadré, réglementé. Mais il suffit d'un dixième de seconde pour avoir une fermeture massive. Avec de la chance elle peut être asymétrique et du bon côté (celui qui ne vous envoie pas dans le relief). Depuis plusieurs années, et à l'instigation du haut niveau (je parle des pilotes qui évoluent en PWC) nous sommes entrés dans l'ère des Pushmasters. Cette élite dicte les règles de la performance : matériel allongé, ballast maximal, toutes les transitions au minimum au deuxième barreau. Loin du relief, pourquoi pas. Au relief, c'est celui qui osera. Vous cherchez des causes ? Elles sont là. Et c'est un sacré défi que d'essayer de revenir en arrière. Ou d'essayer d'évoluer vers quelque chose de très différent, où la vitesse pure ne serait pas le facteur dominant, car dans la plupart des compétitions c'est elle qui sert d'étalon.
- **Je trouve très bien qu'on se pose et qu'on cherche des améliorations** dans la gestion de la sécu suite à l'accident dramatique de Timo (je suis AS et bien concernée par la prévention et la sécurité) mais il faudra aussi s'interroger sur l'accident en lui-même et les facteurs qui ont pu jouer
Timo était très fort en records de distance et en cross mais il était très jeune compétiteur avec peu d'expérience de la compétition, et se tirer la bourre avec des champions du monde ça fait prendre des risques énormes. Je me pose des questions sur l'accompagnement qu'il a pu avoir sur ce point, sachant qu'il venait de rejoindre le PPF je sais mais avec tellement moins d'accompagnement et d'expérience de la compétition que les jeunes qui sortent du pôle.

- **Je me permets de partager avec vous une chose qui me paraît intolérable** et qui pourrait encore et encore mettre la vie des pilotes en danger si on n'en parle pas.

Lorsque que le DE vous demande de relayer sa parole parce qu'un pilote semble en difficulté et qu'il n'arrive pas à établir le contact radio, il me semble important voir primordial que votre retour soit des plus précis. Lors de la manche ou le pilote c'est retrouvé suspendu dans le vide avec un parachute de secours qui vole au vent, et qu'il risque de tomber, donc que ça vie est en danger et que l'on transmet au DE qu'il a les pieds au sol et qu'il est en sécurité, que tout va bien.... (On peut continuer la manche) On peut vraiment se poser des questions là, non ?

Et que juste avant plusieurs pilotes annonces des niveaux 1 suite à la demande du DE... sérieux il y a pas un problème plus large que la qualité des bénévoles à gérer notre sécurité ?

Le lendemain, suite à la demande du DE on essaie d'avoir des nouvelles de Timo , le message est relayé par plusieurs pilotes et en retour on nous annoncent que Timo est toujours en vole qu'il n'y a pas de problème.... Tout le monde est rassuré.... Bravo !!!!

Comment on peut faire un truc pareil les gars/filles ???? Qu'es ce qui se passe dans le tête d'une personne qui transmet des informations erronées alors que la vie des pilotes est en jeux....???

Personnellement je suis venue jouer avec vous dans les airs, mais, jouer à voler ne devrait pas être jouer sa vie....

J'ai peur de vous qui avez des comportements aussi dangereux....

On ne peut pas tolérer se genre de comportement...

Le temps est un élément déterminant pour la prise en charge d'une personne victime lors d'un accident quel qu'ils soient, alors s'il vous plaît.....
PLUS JAMAIS ÇA !....

Pour ma part je trouve normal l'absence de remise de prix et J'ajoute !

"m'en fou de me faire des ennemis"

Que, j'espère que cette compétition ne rapportera aucun point en considération de ces comportements aussi injustifiable, histoire que ça permette à certains de ce remettre en question.

Merci à vous les bénévoles pour votre engagement vous avez étaient super !

Merci à toute les personnes avec qui j'ai partagé des sourires et moments tellement agréable !

Toutes mes sincères condoléances à toute la famille de Timo et à toute les personnes qui sont affectés par son départ 🙏

Courage à vous tous dans cette épreuve !

Je vous aime fort les
copains/copines !!!!!

9/ Après avoir écouté tous les pilotes, j'ai donné la parole à une femme que je ne connaissais pas, qui était là pour nous écouter, elle faisait partie des bénévoles et je lui ai demandé de s'exprimer en tant que regard extérieur.

Elle a dit :

J'ai travaillé dans le monde du pétrole et navigué sur tous les océans du monde. Ayant été formée à la navigation, je suis extrêmement choquée par 2 choses en vous écoutant :

- Vous ne savez pas faire fonctionner vos radios... un de vos outils principaux de sécurité, c'est incroyable.
- La solidarité : Dans le pétrole, une heure de navigation coûte 20 000 dollars et quand un homme tombe à la mer, de notre navire ou d'un autre, on se déroute pour le récupérer, et ça prend souvent jusqu'à 36 heures. Et vous, vous voyez un pilote en difficulté, vous ne prévenez personne et vous continuez !!

La recherche d'une personne est la priorité absolue comme donner l'alerte systématiquement.

Puis :

- Vous vivez dans le culte positif de la peur « non avouée » (par exemple : aujourd'hui sur la manche, on s'est fait démonter..)

Propositions d'amélioration

Des propositions d'amélioration ont été spontanément amenées par les pilotes, sur plusieurs points. Les voici sans hiérarchie particulière :

1/ Amélioration du tracking : Appli Pure track, déjà utilisée pôle France multi-protocoles, permet de rassembler plusieurs techno de tracking

2/ Alertes d'incidents automatique à mettre en place par envoi via logiciel qui détecte les mouvements des pilotes, déjà partiellement en place avec les trackers Flymaster pour détection d'un potentiel tirage de parachute

3/ Pointage au posé : doit être la priorité dans la minute - idem anciens tracker PWC qui hurlait au posé

Est-ce que les téléphones peuvent sonner via data flymaster ?

Possibilité de vérifier par le logiciel de scoring le respect du pointage sécurité ?

Ou autre ?

4/ Task setting : difficile à agir car d'un jour à l'autre la même manche donne un résultat différent suivant les conditions météo mais **une excellente proposition est de matérialiser les zones dangereuses sur un parcours via un espace aérien défini, qui donnerait une pénalité en cas de pénétration, par conséquent qui sera dissuasif pour les pilotes et donc l'éviterons (déjà expérimenté par certaines compétitions)**

5/ Constats et Préconisations CNF via Max Bellemin :

- Secours autant appeler en cas de doute sans toutes les infos
- Suivi du tracking : plusieurs personnes, pas une seule car charge très lourde.
- Radio : sécurité, doit être accessible et utilisable à tout moment.
- Organisation : contrôle radio au deco, avec test, TOT 30 secondes
- Info erronée : problématique
- Groupe en équipe : intérêt : en Équipe de 4, 1 disparaît, 3 s'en occupent → Plus sécuritaire
- Annonce des niveaux de vol : rien, omerta générale
- Formation des compétiteurs à mettre en place : sensibilisation des niveaux de vol, secourisme, formation utilisation radio, premier secours.

6/ Task setting : Ne plus mettre de balises en AR qui font qu'il y a croisement de tous les pilotes.

Sens de virage imposé possible à la balise.

Après ce moment de préconisations exprimées par les pilotes, où uniquement des points techniques ont été évoqués, j'ai fait remarquer la chose suivante :

Dans le monde du travail, dans plusieurs métiers dangereux (bâtiment, électricité, etc..) il y a qq dizaines d'années, il y avait beaucoup de morts.

Alors s'est mis en place des méthodes pour améliorer la sécurité.

Au début, avec qq règles, des pas de géants ont été fait. Puis, pour faire baisser encore les accidents, d'autres solutions sont arrivées (formations, équipements de protection..) et de grands pas ont encore été fait, puis, après avec d'autres solutions des petits pas, puis.. à un moment les solutions techniques n'ont plus suffi.

Le constat est toujours le même : pour faire baisser les derniers % d'accidents, seul le comportement est en jeu.

J'ai donc demandé aux pilotes ce qu'il pensait de leur engagement en compétition, très élevé pour certains, voire trop..

Réponses à propos de l'engagement :

- La compétition = oui, on prend des risques, on baisse les marges et on accepte le risque.
- C'est la course, on ne demande aux pilotes de Formule 1 de passer moins vite dans un virage
- Je suis préparé mentalement à tirer le secours systématiquement en mode réflexe en cas de vrac, sans chercher à contrôler la voile quand je vole fort, bas, sans marge.

Quand j'ai posé la question : est-ce que vous êtes capable de prendre des risques « coute que coute » ? Je n'ai pas eu de réponse.

- Certains pilotes expriment la difficulté à accepter l'engagement actuel qui a pris de l'ampleur.
- Certains compétiteurs basculent uniquement sur des compétitions en plaine pour éviter les risques importants de la montagne

Mon analyse :

Nous sommes ici face à un accident grave, il est donc normal de réagir et de travailler pour améliorer.

Cependant, il ne faut pas focaliser uniquement sur cet accident, autant dramatique soit-il. En quelques semaines, il y a eu :

- 3 accidents à la Piment Paragliding Open en 1 heure (2 secours, 1 hélitreuillage)
- 1 à la Mauricette Cup à Bourg St Maurice (1 hélitreuillage)
- 2 au Championnat de France (1 hélitreuillage + Timo)

Puis, avant de partir sur la recherche de solutions, il faut faire une analyse accident par accident.

Avec des méthodes professionnelles, elles existent (arbres des causes, etc..), mises en œuvre par des personnes compétentes sur le sujet, diplômées, certifiées.

Sinon, c'est du bricolage.

Ces analyses poseront les bases et guideront la recherche de solutions.

J'insiste !!

J'ai dirigé pendant 15 ans des entités comportant des bureaux d'études et techniciens réalisant des installations électriques avec beaucoup de risques et je connais très bien ce sujet.

Sans cette rigueur de travail, il est vite possible de tomber dans les deux principaux pièges :
- se plaire à identifier immédiatement un coupable, en 5 mn, c'est réglé et on n'en parle plus.

Ce qui rassure.. mais démontrent une immaturité totale.

Beaucoup l'ont déjà fait dès jeudi dernier...

- partir du principe qu'une activité à risques crée forcément des dégâts... même les pires... et il n'y a rien à changer, ce sont juste des statistiques.

Circuler il n'y a rien à voir et encore moins à réfléchir.

Et là on est dans l'aveuglement.

Aucune de ces 2 postures n'est la bonne voie et n'ont jamais fait progresser.

Pour faire encore un parallèle avec le monde professionnel, ces 2 postures, qui démontrent un refus de remise en question à propos de la sécurité, amènent au licenciement...

Puis, vous l'avez lu dans les témoignages, les propositions techniques viennent très spontanément, la remise en cause concernant l'humain et son comportement est beaucoup plus difficile.. alors qu'il faut absolument travailler sur les deux axes.

Mes craintes :

Nous allons identifier les causes des accidents connus.

Mais je crains que certains témoignages nous montrent que d'autres types d'accidents sont à venir, particulièrement avec les sellettes de haute performance.

Radio inaccessible, ouverture sellette difficile suivant situation, aveuglement du pilote par la matériel...

L'avenir me semble sombre.

Mes attentes :

Dans le groupe de travail qui sera défini, il est nécessaire que la CCP fasse partie des acteurs. Être consultée, de par son rôle officiel et sa compétence.

Merci pour votre lecture.

Eric Pusiol**Président CCP FFVL**