



LA TÊMÉRITÉ EN DIRECT : UNE ATTRACTION FATALE

Par un bel après-midi ensoleillé, les vents soufflent doucement au large. C'est une de ces journées parfaites où la mer est lisse comme un miroir et les libéristes ont le sourire fendu jusqu'aux oreilles. Seulement, il y a quelque chose qui cloche dans le décor : en arrière-plan, au-delà du bruit des goélands et du déferlement des vagues, on peut entendre le son des services d'urgence qui se précipitent vers les lieux d'un écrasement de parapente à proximité. Un jeune homme dans la vingtaine est mort après être entré en collision avec la paroi rocheuse de son site de vol sacré.

Il s'agissait d'un libériste local qui connaissait très bien son site de vol. Ses compagnons de vol l'ont décrit comme étant un « libériste prudent ». Son père était un parapentiste d'expérience; il avait été exposé au sport tout au long de sa jeunesse, il comprenait les risques associés et savait comment prendre des décisions éclairées. Malheureusement, une caméra avait été ajoutée à l'équation et représentait un facteur de risque auquel le jeune libériste n'était pas préparé; un facteur qui peut causer de graves blessures ou, comme dans ce cas-ci, causer la mort : la témérité en direct.

La témérité en direct, ou ce qu'il conviendrait d'appeler l'audace GoPro, est ce phénomène qui consiste à tenter des exploits qui dépassent les limites de notre ensemble de compétences. C'est l'élan supplémentaire qui nous envahit, à l'idée d'un moment de gloire devant la caméra. La témérité en direct explique probablement pourquoi on répertorie autant d'horribles accidents. Le phénomène vise principalement les plus jeunes libéristes, mais peut également toucher les pilotes plus âgés.

La technologie de vol libre a évolué très rapidement, permettant de produire des ailes et des harnais de meilleure qualité et d'améliorer les appareils de navigation et de communication. D'un point de vue de l'équipement, il ne fait aucun doute que piloter un parapente ou un deltaplane est devenu beaucoup moins risqué ces dernières années. Les caméras ont également connu de grands progrès technologiques. Il est maintenant possible de fixer une minuscule caméra sur n'importe quelle partie de notre appareil ou de nos ailes. De plus, notre

dépendance aux acrobaties, aux vidéoclips et aux partages sur les médias sociaux nous motive à repousser nos limites à un point tel qu'elle peut entraîner de graves conséquences.

C'est génial qu'une caméra puisse motiver quelqu'un à donner le meilleur de lui-même et lui fournir le petit élan supplémentaire nécessaire pour atteindre son objectif. Toutefois, lorsque celle-ci devient une distraction qui vous empêche de prendre des décisions éclairées, elle instaure un environnement propice à la destruction.

Les gens veulent regarder des séquences vidéo excitantes et plusieurs athlètes ont envie de filmer leurs prouesses. Cela ne changera pas et ça ne devrait pas changer. C'est une excellente façon de susciter l'intérêt pour notre sport. C'est d'ailleurs ce qui m'a donné la chance, ainsi qu'à plusieurs de mes amis, de développer une passion pour le vol libre. En tant que libéristes, nous aimons regarder des vidéos de vol libre pendant la période hors saison ou lorsque nous travaillons très fort et que nous n'avons pas le temps de sortir nous amuser. Nous avons du plaisir à partager notre passion avec famille et amis. La vidéo est de loin la meilleure façon de partager la formidable expérience du vol libre, sans réellement voler.

Que pouvons-nous faire face à la témérité en direct?

- **Communiquer** : Parler à vos élèves, instructeurs, familles et amis. La témérité en direct est un facteur mesurable, et sans doute celui qui connaît la plus grande croissance, lorsqu'il est question d'évaluer le risque.
- **Informer** : Apprendre et enseigner aux autres comment évaluer et tenir compte de l'effet de la témérité en direct sur votre procédure de vol.
- **Reconnaître** : Apprendre à reconnaître la témérité en direct chez les autres et savoir s'ajuster lorsque vous êtes vous-même influencé par la témérité en direct.

Volez haut, volez loin, mais surtout : volez prudemment.

Tyler Gillies, Co-Chair, ACVL Sécurité

SURVOL DES ACCIDENTS ET INCIDENTS 2017

Pourquoi l'ACVL demande-t-elle aux pilotes canadiens de signaler leurs accidents et incidents ? Une raison évidente est bien pour apprendre des expériences des autres et les partager entre nous afin de prévenir de futurs accidents. **C'est bien beau vous direz, mais pour cela il faudrait qu'ils soient partagés !!!**

Vous êtes nombreux à manifester votre désir de connaître les accidents/incidents qui se produisent avec nos membres et c'est un sujet qui soulève bien des passions; soyez certains que notre intention est de faire en sorte de rendre disponible le maximum d'information au fur et à mesure que les données seront disponibles et revues.

Où en sommes-nous ?

Auparavant les rapports étaient soumis en format papier par la poste ou en format électronique par courriel pour être revus et comptabilisés sommairement et en tirer des recommandations. Plus récemment, avec comme objectif de simplifier et encourager son utilisation, le système de rapport a été modifié pour permettre de le compléter et le soumettre directement en ligne, le comité de sécurité procédait alors à la retranscription de l'ensemble des données dans un fichier électronique. Depuis tout récemment le formulaire permet l'enregistrement automatique des données dans un fichier électronique et devrait rendre plus facile le partage de l'information.

Actuellement, avec le système de sécurité en place, nous demandons à la personne impliquée dans un accident ou un incident de rapporter ce qu'elle a vu, fait ou été témoin en utilisant le formulaire de rapport disponible sur le site Web de l'ACVL (<http://acvl.ca/pub/?pid=390>).

Il y est spécifié que : *Les accidents sont étudiés pour prévenir les récurrences. Les informations personnelles provenant de ce rapport sont CONFIDENTIELLES. L'analyse des rapports se restreint aux causalités et ne sert qu'aux statistiques et à la prévention des accidents.* Nous n'avons pas à montrer à qui que ce soit nos rapports d'accident ou d'incident mais dans le contexte de l'auto-gouvernance de notre sport au Canada, exiger des rapports d'accident est un moyen d'être en mesure de surveiller notre sécurité globale, de faire la démonstration de notre diligence raisonnable et de maintenir notre autosuffisance face aux organismes de réglementation tel Transports Canada.

D'autres organisations de vol libre ont en place des moyens de partager leurs données d'accident/incident et d'en certains cas d'en tirer des statistiques. Il est à noter que certaines de ces organisations comptent un nombre de membres passablement plus important que la nôtre. Pour notre part, lorsque le nouveau site web de l'ACVL sera pleinement fonctionnel nous devrions y retrouver nos informations dans un format similaire à celui de la BHPA (Association d'Angleterre). https://www.bhpa.co.uk/documents/safety/informal_investigations/

Date	Gender	Age	Rating	Location	Wind Speed & Conditions	Wing & Launch Type	Glider	Summary	Injury
12 Feb 2018	Male	46	Pilot	Haresfield United Kingdom	15-20 Km/h Calm Light Turbulence	Paraglider Foot	UP Summit XC	Wind increased while pilot was flying to point where he could not penetrate with full bar. Pilot applied big ears but made no forward progress. Pilot steered backwards and landed in trees. Pilot waited for assistance and was then able to climb down.	Unhurt

En attendant il est toujours possible de consulter les résultats d'autres organisations comme la FFVL et la BHPA. Même si ces informations proviennent d'ailleurs elles sont tout aussi utiles pour travailler à la prévention.

<https://federation.ffvl.fr/pages/fiches-p-dagogiques-et-documentation>

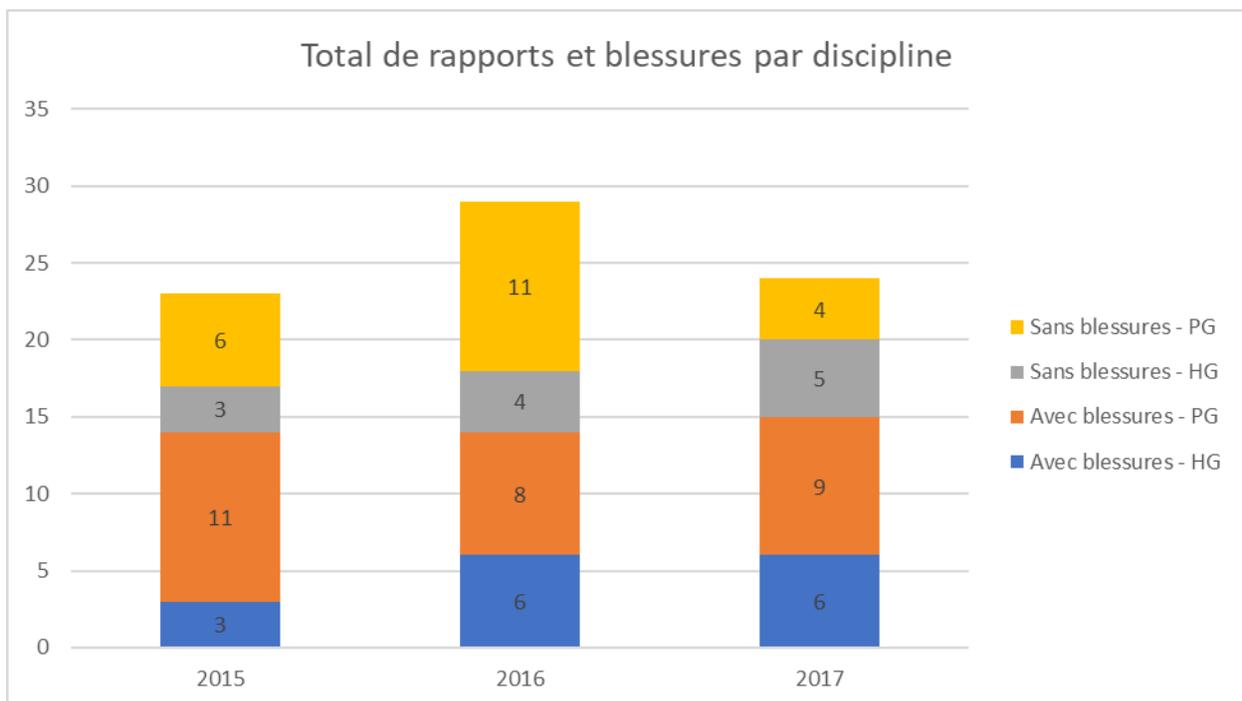
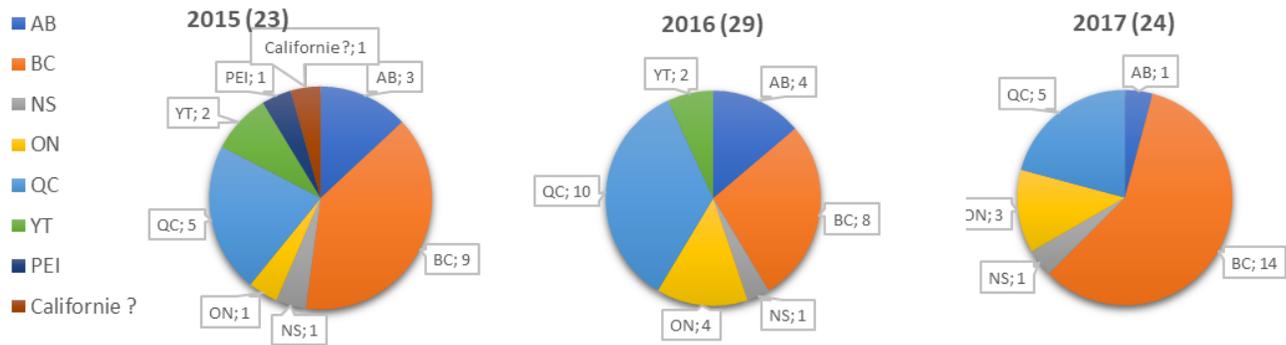
<https://federation.ffvl.fr/pages/d-clarations-d-accidents>

https://www.bhpa.co.uk/documents/safety/informal_investigations/?filter=

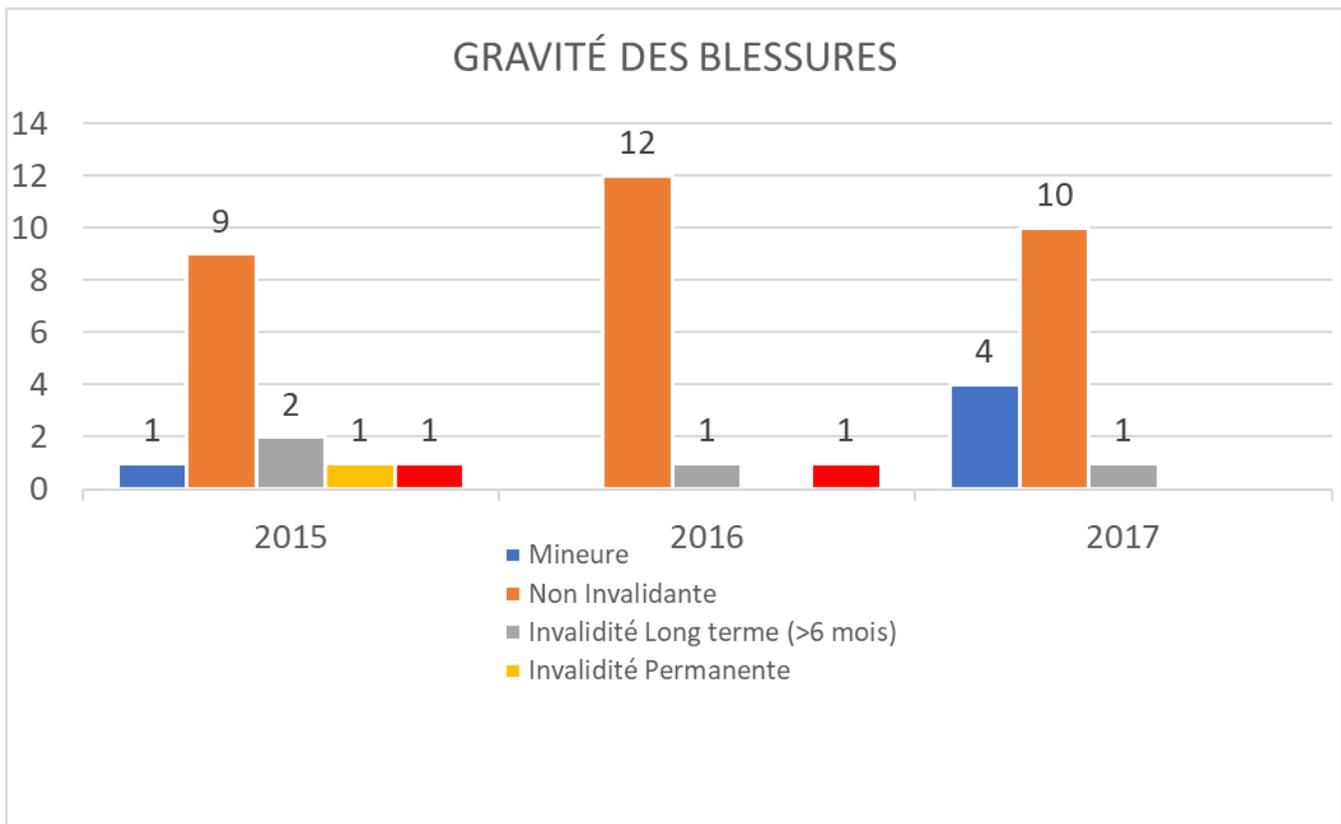
Quelques chiffres

Pour l'instant voici quelques chiffres avec les données de l'ACVL disponibles au 1^{er} février 2018. Il est à noter que lorsqu'un même incident est rapporté par plus d'une personne il est comptabilisé comme un seul événement, donc comme un rapport.

Ces chiffres représentent uniquement les rapports soumis (et dans quelques cas les événements pour lesquels suffisamment d'information de première main était disponible). À titre d'exemple, pour 2017, au moins 10 événements connus n'ont pas été rapportés. Il est certain que le nombre de rapports que nous avons ne permet pas d'en sortir des résultats statistiquement significatifs.



Le tableau ci-dessus montre que les pilotes rédigent des rapports même en l'absence de blessure, ce qui doit être encouragé. L'une des définitions d'un incident qu'on retrouve sur le site web de l'ACVL est «*tout incident pouvant fournir des renseignements utiles à la communauté du vol libre*». En effet ce n'est pas parce que personne n'a été blessé que rien ne peut être appris du rapport d'incident.



Types de blessures survenues en 2017

- Coupures, doigt tordu
- Contusions épaule, cheville et coude
- Commotion cérébrale
- Côtes brisées
- Fractures humérus, tibia, bras, poignet, coude
- Fractures vertèbres, pelvis, coccyx

Voici un aperçu des accidents/incidents 2017 (vous pouvez accéder à une description plus détaillée au lien suivant <http://beta.acvl.ca/securite/rapport-daccident-et-dincident-air/>)

Sans blessure

- PP • Surpilotage en thermique, décrochage asymétrique, branchage
- DP • Deltaplane tandem s'écrase au décollage, manque de vitesse
- PP • Branchage, vol trop près du relief
- PP • Branchage, vol trop loin
- PP • Le long du relief, cisaillement de vent, fermeture, autorotation, déploiement du parachute, atterrissage dur
- DP • Mauvais décollage, angle d'attaque trop grand, retour à la pente
- DP • Manque d'altitude et forcé d'atterrir dans un endroit non prévu
- DP • Approche plus basse qu'à l'habitude, le bout d'aile du deltaplane a touché des branchages, atterrissage sur le ventre
- DP • Manque de vitesse au décollage, branchage

Avec blessures

- PP • Atterrissage au sommet sur un nouveau site et trop loin en arrière dans les rotors, rabattu au sol très dur
- DP • Utilisation d'une nouvelle aile rigide Atos, trop bas et a accroché les lignes électriques

- DP • Deltaplane dans des thermiques forts, spirale, voile noir, branchage
- PP • Fermeture au décollage, retour à la pente, branchage
- PP • Au décollage mauvaise prise en main, élévateurs croisés, perte des commandes, perte de contrôle, arbres
- PP • Approche parapente trop basse et trop rapide en essayant une nouvelle approche, frappé le sol
- DP • Atterrissage dur avec deltaplane
- PP • Orage en vue, forcé d'atterrir, pris dans l'orage, rafales et pluie, aile mouillée, spirale, déploiement du parachute
- PP • Aile pas complètement gonflée au décollage, décision d'avorter le décollage trop près du vide, glissade de 30 pieds
- PP • Virage incliné en courte finale dans un terrain restreint. Contact avec le sol à haute vitesse.
- DP • Perte de portance au décollage, bout d'aile dans un arbre, capotage de l'aile
- PP • Pilote tiré violemment vers la colline au décollage, frein droit accroché sur quelque chose, était à 8-10 pieds et a décidé d'avorter le vol dans les arbres et a heurté une roche.
- DP • Décollage d'une petite colline à 1-2 pieds d'altitude, une roue a touché le sol, puis balancement à travers le cadre de contrôle.
- PP • Décollage à basse altitude, a frappé l'arbre, a pivoté et s'est écrasé.
- DP • Décollage avec l'aile gauche touchant la piste.

Comme aucun progrès n'est possible sans la participation des membres et les rapports, nous vous encourageons vivement à nous contacter avec vos idées et vos préoccupations. Prenez le temps lors de votre renouvellement d'adhésion d'aller compléter votre rapport si vous ne l'avez pas déjà fait, il est toujours temps de rapporter un incident passé, il nous permettra de bonifier l'ensemble des données de l'ACVL.

Nous espérons apprendre de toutes nos expériences pour promouvoir la sécurité pour les membres actuels et futurs.

Merci de votre collaboration.

Suzanne Francoeur and Tyler Gillies, Co-Chairs, HPAC Safety Committee safety@hpac.ca