

XIV. Commission INTERNATIONALE

Par Marion VARNER

Depuis le mois de janvier 2009, les actions de la CI ont été principalement des réunions téléphoniques et des rendez-vous avec l'UEVL (Union Européenne de Vol Libre), l'ENSA (Ecole Nationale de Ski et d'Alpinisme), l'ESTC (European Safety & Technical Committee), la PMA (Paragliding Manufacturers Association), AIR TURQUOISE, l'ACADEMY, AEROTEST.

1° LA NORME EN :

La PMA, version allemande de l'ACPUL, a fait pression sur le DHV pour lui faire appliquer la norme européenne après avoir promu l'émergence d'un autre laboratoire allemand : l'ACADEMY. Cependant, le DHV ne veut pas renoncer si facilement à la manne financière que représentent les travaux de test et demande que certaines manœuvres de sa norme (dont il a changé l'intitulé qui n'est plus maintenant la norme DHV, mais la norme LTF) soient intégrées dans la norme EN. Précisons que cette norme LTF intègre les manœuvres prévues par la norme EN. À l'heure actuelle, la PMA prend (en Allemagne) la direction des actions tendant à obtenir de la part du DHV l'application de la norme EN. L'autre laboratoire allemand, l'Academy a déjà décerné la norme LTF à un constructeur français.

La norme EN est d'ores et déjà reconnue dans tous les pays d'Europe, (même l'Autriche), hormis par le DHV. Grâce à la pression conjuguée de la PMA et de l'UEVL, le DHV est en train de modifier son comportement.

2 ° L'UEVL (EHPU en anglais) :

Parallèlement, la CI entretient les relations entre la FFVL et l'ENSA. À cet effet, la CI s'est rendue à quatre reprises à l'ENSA. Au cours de ces déplacements, la réunion des commissions européennes de sécurité (ESTC) qui s'est déroulée à l'ENSA au mois de juillet 2009 a été préparée avec l'aide active de Joël Yout, référent de la CI à l'ENSA.

Une convention est en cours d'élaboration entre l'ENSA et la FFVL pour normaliser les relations partenariales entre ces deux institutions (recherche, formation, développement de l'activité, relations européennes).

Puis la CI s'est rendue en Tchéquie, avec Joël Yout, pour représenter la FFVL lors de la réunion annuelle de l'ESTC (European Safety and Technical Committee). Le travail de cette réunion est en documents annexés (dont il est important de prendre connaissance) à ce CR.

Saint Raphaël, le 28 janvier 2010, pour la CI
Joël YOUT & Marion VARNER

NB : Sont disponibles sur simple demande au secrétariat les annexes suivantes rédigées en anglais :

- CR du groupe de travail européen
- OdJ de l'AG de l'EHPU 2010
- 7 Règles de l'espace aérien en Suisse

EUROPEAN HANG GLIDING AND PARAGLIDING UNION (EHPU)
UNION EUROPEENNE DE VOL LIBRE (UEVL)
EUROPEAN SAFETY & TRAINING COMMITTEE (ESTC)
COMITE EUROPEEN DE SECURITE ET DE FORMATION

MINUTES DE LA RÉUNION TENUE LES 25 ET 26 JUILLET 2009
A CERNY DUL (République tchèque)

Membres présents (Pays)

Miroslav Fejt, LAA CR (République tchèque), Petr Brinkman LAA CR (République tchèque), Marion Varner, FFVL (France), Karl Slezak DHV (Allemagne), Attila Hollo HFFA (Hongrie), Laszlo Szöllösi HFFA (Hongrie), Rodolfo Saccani FIVL (Italie), Martin Kinzl SHV (Suisse), Marius Furrer SHV (Suisse), Dave Thompson BHPA (Angleterre), John Lovell BHPA, Chairman ESTC (Angleterre) (président).

Invité :

Joël Yout (ENSA France)

Excusés :

Karel Vanderheyden (Belgique), Nick Godfrey (Danemark), Dara Hogan (Irlande), Arne Hillestad (Norvège), Joakim Ringvide (Suède).

Le président du Comité souhaite la bienvenue à deux représentants de la Hongrie qui assistent à cette réunion pour la première fois. Il souhaite également la bienvenue à Joël Yout, représentant de l'ENSA.

SÉCURITÉ

1- BASE DE DONNÉES EUROPÉENNES D'ACCIDENTS

Dave Thompson continuera à assurer la liaison avec Rodolfo Saccani en ce qui concerne les points suivants :

a) Ajouter à la « *phase de description de vol* » un code spécifique de manœuvre pour les manœuvres inhabituelles (par exemple, fermeture et autres manœuvres initiées par le pilote en vue d'une simulation d'incident ou dans un autre but). Actuellement, il n'existe aucune distinction entre ces manœuvres inhabituelles et les manœuvres de voltige.

b) Ajouter un nouveau champ « *oui/non* » (un pour le pilote et un pour le passager) pour enregistrer les invalidités permanentes causées par les blessures dues à un accident.

c) Ajouter un nouveau code et un nouveau champ de « *description/initial/conditions de vol anormales* » pour rapporter un incident de « *twist* ».

La Hongrie contactera Dave pour la prise en considération de leurs données d'accidents.

2- ÉTUDE SUR LES PILOTES

Les informations suivantes ont été fournies :

Belgique	1 150 pilotes	
République tchèque	2 800 pilotes	170 000 heures
Danemark	500 pilotes	
France	21 500 pilotes	770 190 heures
Allemagne	25 000 pilotes	250 000 heures
Hongrie	1 700 pilotes	50 500 heures
Italie	10 000 pilotes	350 000 heures
Suisse	14 000 pilotes	entre 250 000 et 350 000 heures
Suède	1 700 pilotes	
Angleterre	6 627 pilotes	190 000 heures

3- ÉQUIPEMENT

Karl Slezak indique qu'après l'analyse de séances de tests intensifs comprenant des réunions avec des fabricants et leurs pilotes tests, le DHV a finalisé certains changements pour les exigences du nouveau label allemand. Les points principaux de ces changements concernent les caractéristiques de récupération après fermeture et pendant des spirales engagées. Ce travail a reçu l'approbation du LPA, la direction générale de l'aviation civile allemande.

4- PRATIQUES DE VOL

Karl Slezak suggère que ce Comité étudie la question de demander aux fabricants de parapentes d'apposer sur leurs parapentes si ceux-ci sont utilisables par une école ou par des élèves.

BIEN QUE CE COMITÉ PORTE À LA SECURITÉ UN INTÉRÊT TOUT PARTICULIER, LES DEUX QUESTIONS CI-DESSUS (PARAGRAPHE 3 et 4) CONCERNENT DES PROCÉDURES D'HOMOLOGATION ET SONT DES QUESTIONS QUI RELÈVENT DU WG6 DE L'EHPU.

Le président de la réunion rappelle à chaque participant que les fédérations nationales doivent proposer un lien sur leur site Web national vers leurs pages de règles de vol et de sécurité (parfois appelées pages des pilotes visiteurs, ou pages des pilotes étrangers).

5- DÉMONSTRATION

Ulrich Ruegger de la société ActiveFly est venu faire une démonstration de la version améliorée de son simulateur de vol en parapente. Cet équipement a pour but de permettre aux élèves d'expérimenter les conditions de vol en entrée et sortie de thermiques.

Le programme propose au pilote une vue panoramique simulant un vol dans une région montagneuse. Le harnais dans lequel l'élève est assis peut piquer ou cabrer en synchronisation avec les mouvements de l'image que l'élève voit projetée sur l'écran.

Cela simule les mouvements du parapente au-dessus de la tête du pilote. En utilisant les commandes correctement, l'élève peut rapidement apprendre à amortir l'oscillation simulée du parapente. Tout ceci se déroulant dans la sécurité d'une classe d'étude.

Le point de vue général de ce comité est que ce simulateur est extrêmement réaliste et se trouve être un outil à la fois pratique et utile pour apprendre aux élèves les notions de contrôle du parapente lorsqu'il vole en conditions thermiques, sans les exposer au danger potentiel de cette pratique.

6- ENTRAÎNEMENT

Conditions de formation des enseignants

Le gouvernement français souhaite mettre en place une comparaison entre les divers systèmes d'entraînement des enseignants et les divers niveaux de ces enseignants au sein de chaque nation représentée dans l'UEVL. Cette question a été soulevée par l'organisation de la sécurité à Annecy concernant les doutes que l'on pouvait avoir sur le niveau de compétence des groupes d'élèves sous le contrôle d'enseignants étrangers réalisant des stages SIV.

C'est la raison pour laquelle Joël Yout a été invité par Marion Varner pour présenter cette question à ce Comité. Marion Varner a bien précisé que ce n'était pas une volonté française d'imposer les mêmes compétences ou les mêmes examens pour les enseignants, dans la mesure où chaque pays peut requérir différents niveaux de compétences, fréquemment basés sur la topographie spécifique de leur pays.

La Hongrie a évoqué également le problème de la reconduction des enseignants qualifiés, car, en Hongrie, chaque enseignant doit réactiver son diplôme d'enseignement de manière annuelle.

Dans le but de poursuivre sur ce sujet, l'ENSA se propose de tenir un meeting à Chamonix le week-end des 14 et 15 novembre 2009. Toute personne en charge de l'entraînement des pilotes au sein des fédérations membres de l'UEVL est la bienvenue. L'ENSA et la FFVL prendront en charge le meeting et les délégués auront seulement à assurer leurs frais de trajet.

7- STAGE SIV

La plupart des nations considèrent que les stages SIV sont en général bénéfiques aux pilotes et que les enseignants devraient avoir accompli un tel stage. À la suite de discussions sur cette question, il a été suggéré qu'il soit mentionné dans les formulaires de rapport d'incident et d'accident si le pilote accidenté avait ou non suivi un tel stage.

8- SPIRALES

Marion Varner relate qu'il y a eu en France des preuves que certains pilotes ont expérimenté « *le voile gris* » lorsqu'ils ont été entraînés dans une spirale engagée. Ce phénomène laisse le pilote partiellement conscient, mais incapable d'effectuer les mouvements nécessaires pour récupérer le contrôle du parapente et sortir de la spirale.

9- SPEED FLYING

Suisse : ce pays a connu cinq accidents mortels dans cette activité pour les deux dernières années. Leur point de vue est que cette activité attire des personnes qui aiment prendre des risques. Pour pratiquer, le pilote doit avoir une licence FSVL et avoir subi un entraînement spécifique avec un enseignant qualifié en SPEED FLYING. Un brevet spécial est exigé. Il y a à l'heure actuelle 450 speed flyers brevetés et leurs instructeurs spécialisés sont testés chaque année. Ils sont obligés d'avoir une connaissance en nivologie. L'activité se pratique principalement à ski et pour les visiteurs étrangers, un instructeur suisse de speed-flying doit être présent.

Autriche : l'activité n'est pas autorisée

Allemagne : ce n'est pas considéré comme du vol, dans la mesure où la pratique est limitée à 30 mètres au-dessus du sol. L'activité est réglementée par une autre fédération : la fédération allemande de SPEED GLIDING.

République tchèque : l'activité n'a pas cours en Tchéquie.

Belgique : l'activité est assurée, mais les voiles doivent au moins mesurer 15 m² ou plus.

Italie : c'est considéré comme du parapente, mais la question est encore à l'étude.

Suède : seule la pratique à ski est prise en considération.

Danemark : il n'y a pas de speed-skiing dans la mesure où il n'y a aucune montagne.

France : c'est organisé par la FFVL. Il y a un cours pour les enseignants. Il est fortement conseillé de prendre contact avec le club ou l'école locale avant de pratiquer.

Angleterre : un comité d'étude a été mis en place pour voir si cette activité est susceptible de faire partie de la fédération anglaise.

10- VOLS DE COMPÉTITION

Il a été suggéré, et accepté, le principe que les pilotes participant à des compétitions organisées n'utilisent que des parapentes homologués. Il a également été admis que le temps était venu de réaliser des changements importants dans les épreuves proposées aux pilotes. Il semble particulièrement dangereux que les épreuves soient exclusivement basées sur la vitesse maximum à laquelle un pilote peut faire voler son parapente. Il a également été relevé que les compétiteurs eux-mêmes avaient une influence trop importante sur l'entière structure du vol de compétition. Nous ne connaissons pas d'autres sports dans lesquels les compétiteurs eux-mêmes sont quasiment entièrement responsables de la mise en œuvre du format de leur compétition. Bien que nous comprenions que les compétiteurs puissent avoir voix au chapitre, nous considérons que le détail du format général de la compétition ne devrait pas reposer sur leurs seules décisions. Il a également été admis que ce comité, avec l'accord de l'EHPU, écrive un courrier officiel à la CIVL pour l'informer des questions qui semblent poser problème.

Cette lettre est jointe et il faut bien savoir qu'il ne s'agit que d'un projet qui doit être approuvé par les membres de cette réunion, avant d'être envoyé à Charlie Joest, président de l'EUVL pour son accord. En tant que tel, ce document n'est pas destiné à circuler pour l'instant et doit être traité de manière confidentielle.

NB : Quand il sera approuvé par l'ESTC, il sera adressé à Charlie Joest et enlevé du compte rendu définitif de la présente réunion.

A la CIVL

Messieurs,

Suite à la participation du président du sous-comité de sécurité et d'entraînement de la CIVL, Scott Torkelsen, à notre meeting à Chamonix l'an dernier, nous avons espéré que certaines avancées soient faites concernant les recommandations adressées à la CIVL en 2005, extraites des minutes de notre meeting ainsi qu'il suit :

Taux d'accidents dans les compétitions FAI :

En réponse à une demande de Klaus Taenzler concernant le flux d'accidents fatals intervenant dans les compétitions FAI, un long débat a eu lieu. Les conclusions auxquelles il a donné lieu étaient les suivantes :

- nous ne savons pas exactement de quelle manière interrompre ces accidents*

– un nouveau formulaire d'accidents ne réussira certainement pas à interrompre cette vague d'accidents

– nous considérons comme difficile d'augmenter le niveau de sécurité dans des compétitions où les pilotes acceptent de voler avec des voiles dangereuses dans des conditions dangereuses.

La conclusion était la suivante : la compétition est une activité dangereuse en soi, mais ce danger est accepté à la fois par les compétiteurs et les directeurs d'épreuves.

Toutefois, nous recommandons à la CIVL de rendre obligatoire un compte-rendu de tous les accidents et incidents survenus en cours de compétitions, renseigné par les directeurs de compétitions. En plus, ils doivent s'assurer que chaque pilote est en possession d'un formulaire de rapport d'accident de chaque nation présente et doivent s'assurer que ledit formulaire est complété pour chaque accident ou incident survenu. Une copie de ce formulaire accompagnée du rapport d'accident et d'incident du directeur d'épreuves doit être adressé à la CIVL et une copie doit être envoyée à la fédération du pilote accidenté.

Si ceci est respecté, bien que cela ne stoppera pas les accidents, il permettra de vérifier où se situent les responsabilités. Cela donnera également à chaque fédération individuellement les informations nécessaires pour suivre ces incidents et ces accidents, informations qui manquent cruellement en ce moment.

Klaus Taenzler était informé de ces recommandations et Scott Torkelsen le fut également lors du meeting de 2008. Nous nous sentons extrêmement désappointés qu'aucune preuve d'un quelconque rapport d'accident n'ait été mis en place par la CIVL, malgré les assurances contraires adressées dans sa réponse envoyée à l'EHPU par lettre du 31 mars 2009. Nous sommes en parfait accord avec la position de l'EHPU concernant le vol de compétition, mais nous irons plus loin en considérant que, vu la quantité de temps et d'argent dépensée pour l'homologation des parapentes, il est totalement ridicule d'autoriser des parapentes non homologués en compétition. Nous recommandons que seuls les parapentes homologués puissent voler en compétition.

John Lovell, Chairman, EHPU.

11- DATE ET TENUE DU PROCHAIN MEETING :

Le président a remercié Miroslav et Petr pour l'hospitalité dont la fédération tchèque a fait preuve en accueillant le meeting cette année.

L'an prochain, le meeting se tiendra à Cornizzolo, en Italie, les 3 et 4 juillet 2010.