



Fédération Française de Vol Libre

Delta - Parapente - Cerf-Volant - Kite - Speed-Riding - Boomerang

4, rue de Suisse - 06000 Nice
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

T. 04 97 03 82 82

F. 04 97 03 82 83

www.ffvl.fr
ffvl@ffvl.fr

Accidentologie 2016 / Pratique en OBL Arrêtée au 31 décembre

Pratique biplace

67 déclarations à ce jour pour 55 en 2015. Donc des chiffres en légère augmentation.

36 au décollage (24 en 2015), 1 en Vol (5 en 2015) et 30 à l'atterrissage (26 en 2015).

Sur les 67 déclarations, 59 concernent les passagers (50 de niveau 1, 9 de niveau 2) et 19 les pilotes (16 de niveau 1 et 3 de niveau 2).

Décollage :

3 trajectoires non contrôlées avec impact d'un arbre

1 décollage avec une clef qui finit dans un câble

1 coup de casque du passager au pilote (déséquilibre du passager)

1 équipage arraché par un autre bi qui s'envole après avoir piétiné leur voile avec des suspentes prises dans ses pieds.

1 équipage qui piétine une voile solo et qui décolle en emportant la voile solo et son passager

1 claquage du passager pendant la course d'élan

25 décollages avec chute du passager (trainé au sol vent fort, roulé boulé dans la pente)

2 décollages en parachutale qui chutent dans la pente

1 collision avec un autre biplace au décollage

En vol :

Vol dans le nuage avec une sortie sous le vent et un posé violent en urgence

A l'atterrissage :

4 posés « normaux » avec entorse

2 posés dans des obstacles (maison et talus)

3 posés vent arrière avec chute de l'équipage

1 posé volontaire dans les arbres car aérologie trop forte pour envisager le terrain !

20 posés violents dus parfois à l'aérologie



Le partenaire officiel du kite

On retrouve essentiellement les deux problématiques de 2015, la chute du passager au décollage et le posé dans des conditions inadaptées ou alors pas au niveau du pilote.

Pratique Solo

Accidentologie de niveau 0

6 déclarations pour 9 en 2015.

3 concernent l'atterrissage (4 en 2015) et 3 des phases de vol (2 en 2015).

A l'atterrissage :

1 pilote qui ne voit pas le guidage raquette et finit à la mer.

1 pilote qui est déséquilibré et qui piétine une autre voile.

1 pilote qui ne rejoint pas le terrain et se pose n'importe où.

En Vol :

1 pilote qui finit aux arbres suite à une fermeture

1 pilote qui s'éloigne du plan de vol et finit aux arbres

1 pilote qui rate son touch en speed et chute.

Difficile d'analyser ces faibles chiffres mais on remarque des comportements sans doute liés à un défaut d'assimilation des consignes.

Accidentologie de niveau 1

70 déclarations d'accident (60 en 2015) réparties comme suit :

15 au décollage (idem en 2015), 5 en vol (aucun en 2015), 31 à l'atterrissage (32 en 2015) et 19 en pente école (15 en 2015).

Décollage :

7 chutes au décollage

1 décollage avec une clef qui finit aux arbres

1 décollage stoppé par le moniteur avec blessure du pilote

2 dépassement de voile avec chute

1 décrochage en sortie de décollage

1 trajectoire non maîtrisée qui finit aux arbres

1 blessure pendant la course

1 retouche au décollage avec entorse.

En vol :

1 neutralité spirale avec impact

1 asymétrique avec autorotation et impact

1 pilote percute le relief en enroulant

1 pilote repose de lui-même sous le décollage car plus de contact radio

1 pilote finit aux arbres sans raison apparente

En pente école :

2 chutes en speed

3 entorses au posé et 1 au retournement face voile

4 chutes dans la pente (dépassement de voile)

2 blessures musculaires

1 impact dans une botte de foin

1 posé violent en virage

5 chute par vent fort (dont une en séance découverte)

A l'atterrissage :

16 chutes (problème de freinage, arrivée jambes tendues)

1 posé en virage

1 posé dans un obstacle (maison).

1 posé vent arrière dans des barbelés

1 posé aux arbres

1 posé dans un talus

2 posés trop long qui finissent « comme ça peut »

2 posés hors terrain dont un vent arrière

6 posés violents.

On retrouve une problématique essentielle qui concerne des élèves qui n'ont pas assimilé les compétences ou les consignes pour évoluer dans les conditions qu'ils rencontrent (freinage à l'atterrissage, dépassement de la voile au décollage, vent fort, panne radio etc.).

On notera des chiffres en légère augmentation.

Accidentologie de niveau 2

49 déclarations (pour 37 en 2015) réparties comme suit :

7 au décollage (6 en 2015), 10 en vol (4 en 2015), 7 en PE (6 en 2015) et 25 à l'atterrissage (21 en 2015).

Décollage :

- 1 pied coincé avec fracture
- 2 retours à la pente
- 1 impact obstacle avec main coincée dans un élévateur
- 1 dépassement de la voile
- 1 retouche au déco jambes tendues
- 1 perte de commande avec asymétrie et retour pente

En vol :

- 4 collisions en l'air
- 2 trajectoires sur obstacle sans réponses des élèves
- 2 360 qui finissent par impacter
- 2 impacts au relief car pas assez de marge.

En PE :

- 1 impact obstacle en speed
- 3 dépassements de voile avec chute
- 1 pilote arraché par un dust
- 1 freinage dissymétrique avec chute
- 1 impact rocher suite à trajectoire non contrôlée.

A l'atterrissage :

- 6 impacts dans des obstacles
- 1 décrochage en virage avec une clef
- 5 problèmes de freinage
- 1 posé violent

5 posés vent arrière

2 posé hors terrain

1 collision en finale

4 posés en virage.

Au décollage et à l'atterrissage nous sommes confrontés à la prise d'autonomie qui implique des réactions de moniteurs dans l'urgence et donc trop tardives. Pour la PE on retrouve les mêmes problématiques qu'au niveau 1 mais avec des fractures dans les chutes. A noter les 4 cas de collision et les impacts en 360 sans utilisation du secours.

On note également des chiffres en légère augmentation.

Accidentologie de niveau 3

1 accident. L'élève en 360 ne sort pas de la configuration et va jusqu'au sol malgré les consignes du moniteur pour faire secours.