

## Rapport 2011 sur les chiffres de l'accidentologie du parapente à la FFVL.

### BILAN QUANTITATIF

**Bilan de l'accidentologie entre le 1<sup>er</sup> octobre 2010 et le 30 septembre 2011 (chiffres issus des déclarations d'accidents déposées par les licenciés) :**

**Nombre de pratiquants :**

Pratique	total principale	total secondaire	total général
pratique Parapente	22229	3499	25728

**Données générales :**

Observables	Parapente	%
Nombres de déclarations	431	1,68
Indice Moyen de Gravité I.M.G	1,37	
Accidents graves (indice 2)	158	0,61
Décès	6	0,023

*Rappel des indices de gravité : 0= pas blessé 1= légèrement blessé 2= blessé lourd (+ de 48 h d'hospitalisation) 3= Décès (jusqu'au 30ème jour après l'accident)  
L'indice moyen de gravité (I.M.G) est le rapport entre la somme des gravités / sur le nombre de déclarations.*

Soit 1 déclaration pour 59 pratiquants, 1 accident grave pour 162 pratiquants et 1 décès pour 4286 pratiquants en 2011

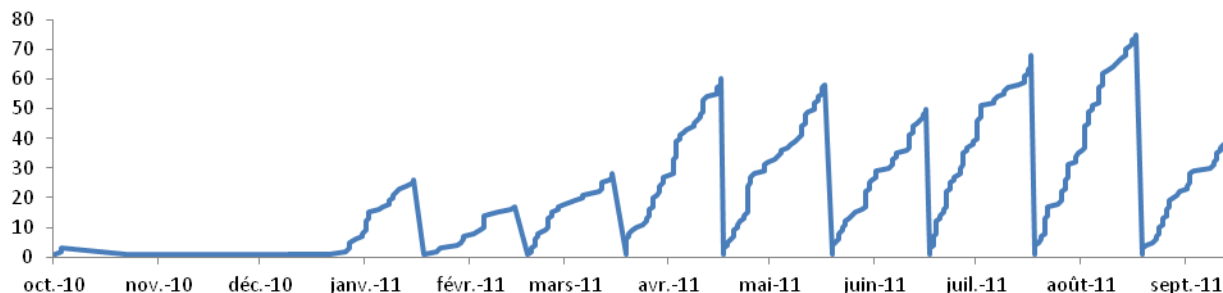
➤ **DE 2007 A 2011:**

- le chiffre des déclarations d'accidents oscille entre 400 et 430 régulièrement.
- l'indice moyen de gravité baisse passant de 1.68 en 2010 à 1.37 en 2011.
- Les décès varient de 6 à 10 sur la période avec 6 décès à déplorer en 2011 (1<sup>o</sup> octobre 2010 au 30 septembre 2011)

### BILAN QUALITATIF 2011

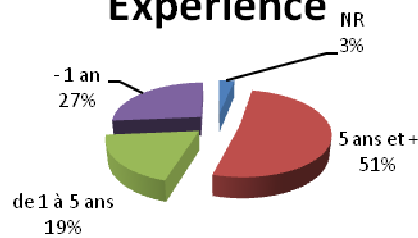
#### 1/ Période :

parapente répartition / l'année

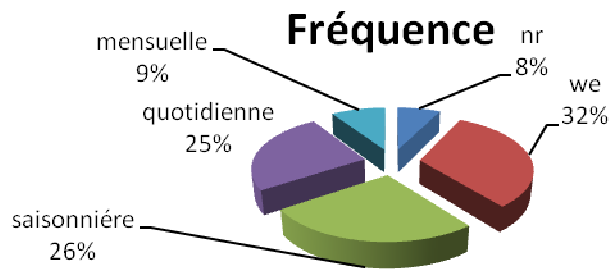


## 2/ Niveaux

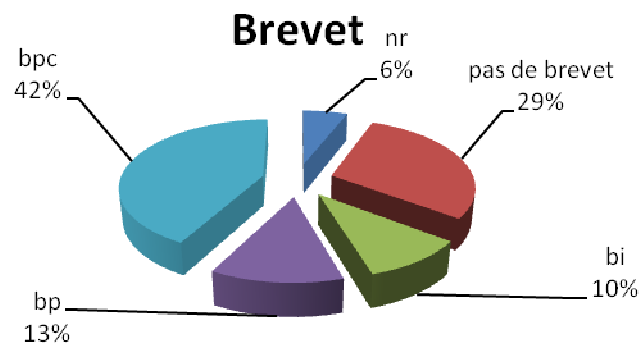
### Expérience



### Fréquence

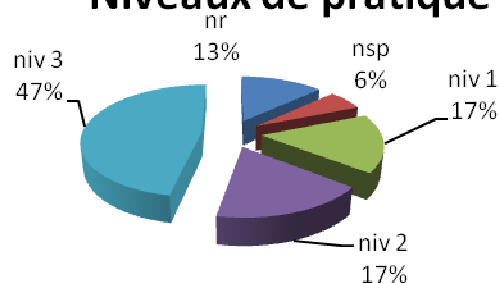


### Brevet



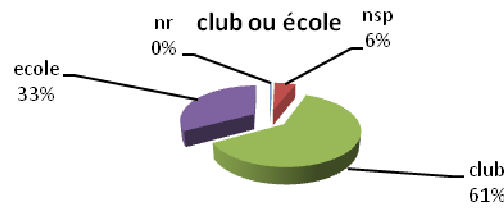
En moyenne l'expérience totale est de 380 heures de pratique.

### Niveaux de pratique

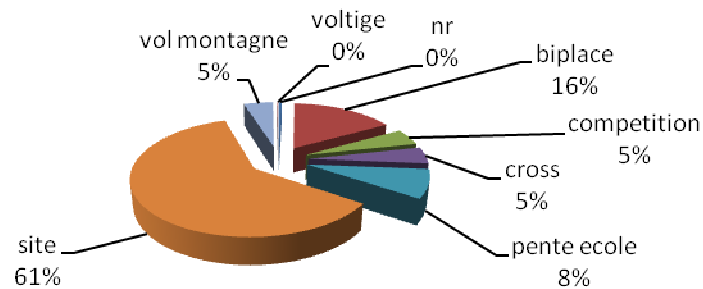


Commentaire : Les questions sur l'expérience, la régularité, le niveau et les brevets font apparaître qu'au moins 50 % des accidents déclarés le sont par des pilotes expérimentés à très expérimentés ayant une bonne régularité de pratique .

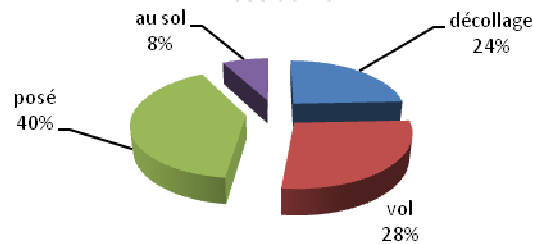
### 3/ Contexte :



#### Type de vol



#### Phase du vol

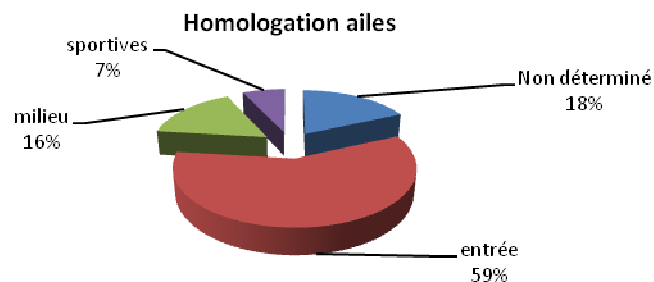


23 DA de **collisions en l'air** déclarées soit une douzaine de collisions souvent sur site fréquentés et bien souvent par manque mutuel de vigilance. Petit rappel : la règle numéro 1 est l'évitement avant tout.

3 ouvertures de secours toutes liées aux collisions.

### 4/ Matériel :

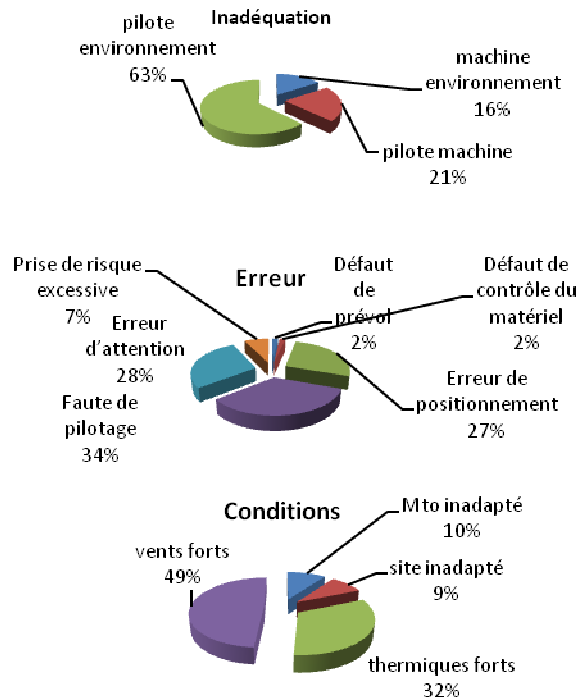
Face aux multitudes d'homologation (standards, perf, compet, ABCD, 1/ 2 ou 3) et pour y voir plus clair, les ailes ont été classées en matériel de début de progression, milieu de progression et sportives.



## 5/ Causes

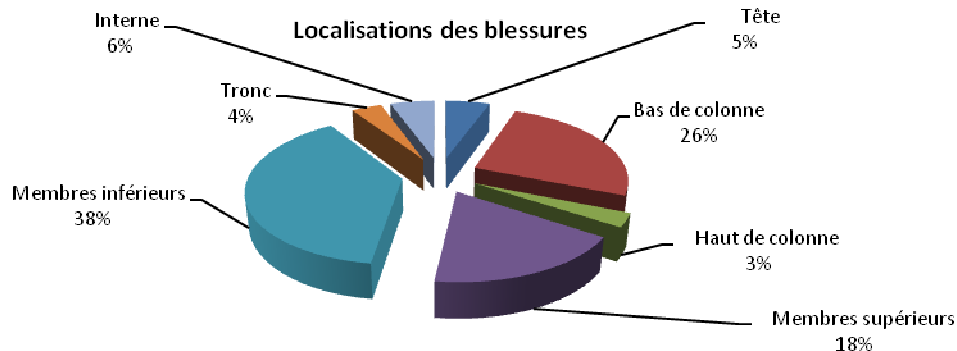
Aux questions sur les causes de l'accidents, les répondants disent :

Une ou plusieurs réponses possibles par thèmes et par déclarations.



## 6/ Conséquences

Localisations des blessures.



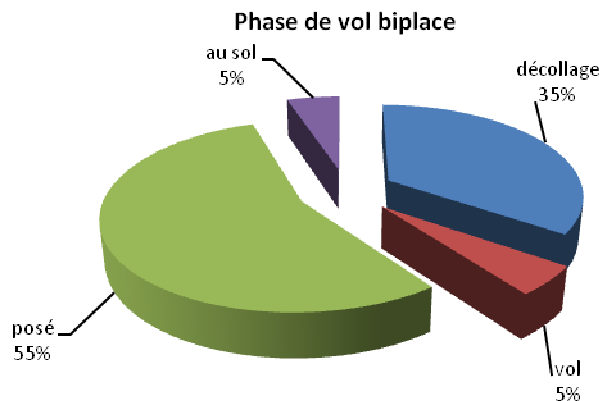
## 7/ Commentaires :

Même si l'exercice à ces limites et que toutes les situations et conjugaisons de risques peuvent avoir des effets bien différents, voici le profil moyen du pilote ayant déclaré un accident en parapente en 2011. Il se dessine comme étant un pilote expérimenté pratiquant loisir sur site avec une aile de niveau plutôt accessible. Ce jour là, il vole dans des conditions fortes et a eu des difficultés à gérer sa fin de vol par manque d'attention ayant conduit à une erreur de positionnement et/ou de pilotage.

## 8/ Accidentologie biplace

77 déclarations d'accidents en biplace 46 bi professionnels et 31 bi associatifs.

Pour les passagers 13 accidents graves et 44 bénins, pour les pilotes 7 graves et 10 bénins



Les 24 accidents survenus au décollage interviennent par conditions fortes pour seulement 3 d'entre eux et en conditions calme pour les 21 autres.

Les descriptions font état de difficultés liées à la course, à son éventuelle interruption voire avortement. Les blessures plutôt légères (1 grave sur 24) sont caractéristiques de cela et reflète souvent une inadéquation entre les conditions aérologiques et les capacités du passager à garantir la course.

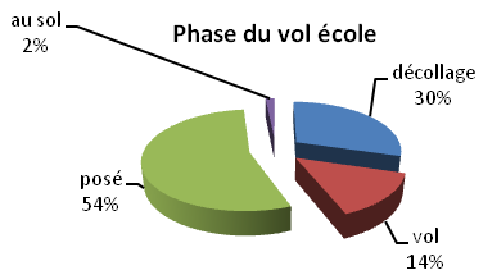
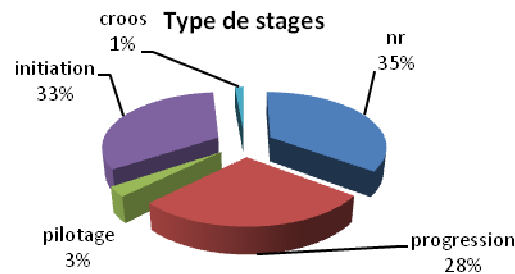
La quarantaine d'accidents survenus à l'atterrissage interviennent dans des conditions assez variables :

- En conditions calmes (25 environ) le manque de course du passager qui bien souvent passe le pied sous la sellette semble être une cause majeure de cette accidentologie,
- Dans les conditions plus fortes entraînant notamment du gradient, les conséquences que sont des trajectoires mal négociées (trop long) ou des posés forts, entraînent des lésions plus variés et également plus graves en moyenne.

La encore, l'adéquation entre les capacités du passager et les conditions et/ou la préparation du passager à agir doivent être mieux considérées.

## 9/Accidentologie en école

142 DA soit 32% I.M.G : 1.28, IMG de l'activité 1.37



A la lecture des déclarations au décollage (37) les chutes entraînant des blessures interviennent souvent pendant l'accélération après temporisation. Certainement un signe de décollages un peu précipités. En vol(18), des accidents liés soit un mauvais placement aérologique (4) (Trop prêt, derrière la crête, sous le vent du thermique, retour à la pente ...), soit à des incidents de vols lors d'exercice en stage pilotage (3) ou en exercice de pilotage tangage en stage classique (3), un sur un cas de panique. A l'atterrissage (57) les causes varient de finales mal équilibrées à des erreurs de positionnements cependant il semble que la cause majeure soit le défaut de freinage en attitude passive ne facilitant pas le retour au sol.

## 10/Observation sur les accidents mortels

6 Accidents mortels déclarés entre le 1<sup>o</sup> octobre 2010 et le 30 septembre 2011 auquel il faut malheureusement rajouter 1 victime en octobre, ce pour nos seuls licenciés. A notre connaissance, 1 pilote tchèque à Roquebrune et un pilote dans les Ardennes viennent rallonger cette triste liste.

Ces pilotes, tous masculins, volait sous des ailes standart, B ou DHV 2 pour 4 d'entre eux au moins.

Les divers rapports et récits laissent conclure les causes ci-dessous :

- Incident de vol non contrôlé, pas de secours.
- Chute dans un couloir sous le décollage raison mal déterminée.
- Cumul de Conditions thermique forte, fatigue, déshydratation, matériel nouveau, vol inhabituellement long.
- Choc sur un muret en atterrissage improvisé lors d'un cross.
- Default d'accrochage.
- Perte de contrôle de la voile, aurait fait secours, chute mortelle en haute montagne.
- Incident de vol sous le décollage, retour à la pente.

Soit 4 incidents de vol, 1 chute au décollage, 1 à l'atterrissage et 1 default d'accrochage.