

Bonnes pratiques, procédures et systèmes existants pour décoller systématiquement bien accroché

Dans le cadre de l'objectif d'une meilleure gestion des risques, le Comité National du Delta (CND) a mis en place un groupe de travail qui a analysé les causes, fait une enquête à laquelle plus de 350 pilotes ont répondu, listé les pratiques ou systèmes physiques déjà en place et mis en œuvre certaines actions actuellement en test en vraie grandeur.

Le plus gros danger est de totalement **oublier de s'accrocher** et c'est ce qui est traité en premier dans le chapitre **A** ci-après.

Dans un deuxième temps, les problèmes de **mauvais accrochage ou mauvais harnachage** seront aussi évoqués dans le chapitre **B**, avec là aussi la liste des solutions techniques connues pour éviter ces risques.

Enfin, au Chapitre **C** et en guise de conclusion, une petite réflexion incitant au changement de comportement.

A. Ne pas oublier de s'accrocher !

1. Bonnes pratiques et procédures

a) N'aller voler que si l'on s'évalue « apte »

On oublie parfois de rappeler certaines évidences !

Le deltaplane, comme toutes les activités aériennes, est exigeant mentalement et physiquement et un très grand nombre d'incidents et d'accidents sont liés à une mauvaise évaluation de ses capacités ce jour-là.

Se poser quelques questions simples :

- Ai-je assez dormi ? suis-je libre mentalement et non dans le déni ou le « défoulement » ?
- Les conditions sont-elles adaptées à ma forme et à mes motivations du jour ?
- Ai-je préparé correctement mon matériel ? C'est un indicateur de sa motivation et surtout de son implication dans le futur vol et dans sa capacité à bien gérer sa préparation.
- ...

b) Avoir une procédure de préparation et une procédure de prévol et s'y tenir. Par exemple :

1. Monter son aile calmement **sans interruption** suivant un ordre bien défini, sans jamais remettre à plus tard des actions de verrouillage indispensables.

Par exemple : modifier les cols de cygne qui permettaient inutilement un accrochage provisoire...



2. Adopter la méthode australienne : si le harnais le permet, accroche du harnais à l'aile **AVANT** la prévol de l'ensemble « aile + harnais/parachute + pilote ». Ne jamais s'autoriser d'enfiler le harnais sans avoir fait cette visite prévol complète !

*Rappel : la prévol se fait avec l'intention de **trouver ce qui ne va pas**, et pas seulement de vérifier que tout va bien !*

3. Adopter également une procédure d'autocontrôle **APRÈS** avoir enfilé le harnais et le casque. Procédure du type « comptage des actions à vérifier » : **7 actions** de vérification soit **2** cuissardes, **2** ventrales, **1** Zip, **1** mentonnière et **1** radio. (NDLR : oubli volontaire du vario-gps car pas dans les accessoires de sécurité.)

Bonnes Pratiques, procédures et Systèmes existants



Remarque 1 : être « ici et maintenant » pour ces 3 points, ni discuter, ni se laisser déranger !

Remarque 2 : si on ne pratique pas la méthode Australienne (à cause du harnais ou des dusts, il n'y a pas d'autre raison valable !) : après avoir fait les points 1,2 et 3 sans s'être accroché, tenir son mousqueton par un pouce et s'interdire de le lâcher tant qu'on ne s'est pas accroché.

4. Ne gagner le lieu de décollage que quand les points 1, 2 et 3 ont été validés et s'imposer d'y faire une **ultime vérification par suspension** (ou traction sur sangle si absence de poteau ou d'assistance).
5. **Quitter le lieu de décollage** si trop d'attente ou au moindre problème à régler.

Remarque : c'est un gage efficace de reprise à zéro de sa procédure globale ultérieurement.



c) S'entraider, le delta = sport d'équipe



Pour soi : accepter ou solliciter une aide pour une vérification supplémentaire par suspension assisté par une autre personne sur le lieu et à l'instant précédent immédiatement le décollage. Cette vérification physique est d'autant plus indispensable qu'on ne pratique pas la méthode australienne.

Pour les autres : adopter systématiquement le coup d'œil sur le mousqueton d'un pilote qui se présente au décollage, même de loin ! Proposer son aide pour un ultime essai de suspension.

2. Moyens matériels

a) Sur le site

- Pancarte « accroche toi » présente sur le décollage, elle va attirer l'attention du pilote une ultime fois avant sa mise en mouvement.



- Gabarit/poteau au déco (support quille + moquette positionné entre le lieu de montage et le lieu de décollage) permettant à chaque pilote ou au biplaceur de s'autocontrôler en réalisant une vraie suspension avec même la possibilité de vérifier le fonctionnement de ses zip. Ceci avant même de gagner le lieu précis du décollage

- Information explicite (pictogramme, BD...) sur les panneaux FFVL situés sur les décollages incitant pilotes et accompagnateurs à aider chaque pilote à vérifier son accroche avant le décollage.

Bonnes Pratiques, procédures
et Systèmes existants

b) Sur l'aile

Photo à venir

- Système « **AccroDom** », élastique qui pend au nez de l'aile tant qu'on a pas validé sa bonne accroche ou « **AccroJo** », élément coulissant sur le montant **qui alerte lors de la préhension de l'aile**. Quand l'accroche est validée, on fixe ces systèmes au mousqueton. Dans le premier cas il n'y aura plus d'élastique dans le champ de vision du pilote et dans le deuxième cas, la gaine coulissante sera plus haut que l'appui des mains et des épaules !

Photo à venir

- **Liste de contrôle** avec fanion rouge fixée à l'aile, au nez ou sous la quille entre le nez et l'accroche (*dans le champ de vision du pilote*), élément qui sera rangé dans l'intrado en fin de contrôle et à ressortir lors de la prévol suivante. Cette liste de contrôle peut aussi être sur la barre de contrôle et à mettre sur le mousqueton après vérification de tous ses points, dont l'accroche bien sûr !
- **Boîtier électronique** à led rouge devenant verte si détection du mousqueton dans la sangle d'accroche principale de l'aile et validation manuelle par le pilote (*indispensable pour ne pas le désresponsabiliser*).

c) Sur les harnais ne permettant pas la méthode Australienne

Photo à venir

- Grande surlongueur de la sangle principale qui traîne au sol (*qui peut éventuellement servir de sécurité si passée par-dessus la quille pour validation accrochage. Éventuellement « Rouge » si pend, « Vert » si « branché » ou par-dessus la quille...*) : à prototyper.
- Ajouter un élastique au mousqueton pour permettre de le tenir en permanence tant qu'on n'est pas accroché à l'aile (*ajouter un fanion rouge à cet élastique pour améliorer la perception de sa présence dans la main si nécessaire*).

B. Eviter de mal s'accrocher ou de mal s'harnacher

1. **Bonnes pratiques et procédures** : Idem Chapitre **A** paragraphe **1**.2. **Moyens matériels**

a) Sur le site

- Information explicite sur les panneaux FFVL situés sur les décollages incitant pilotes et accompagnateurs à aider chaque pilote à vérifier ses sangles de cuisses et ventrales avant le décollage.

b) Sur l'aile

- Gaine velcro-tée enveloppant la sangle principale (et sa surlongueur si réglable) et la sangle de sécurité afin que le mousqueton prenne forcément l'ensemble au moment de l'accrochage.
- S'interdire tout système compliqué de sangle ou d'autres artifices risquant de perturber le bon accrochage du mousqueton.

Photo à venir



c) Sur le harnais



- Monter son mousqueton de telle façon qu'on l'enfilera sur les sangles de l'aile de l'arrière vers l'avant, **ceci afin de bien voir** ce qu'on introduit dans le mousqueton !
- **Maintien ensemble de toutes les cordes et sangles** du harnais dans le mousqueton afin d'éviter que certaines puissent sortir lors de l'ouverture du mousqueton
- **Système buzzer** sur les sangles du harnais (*idem système sellette PP sur le même principe que l'alerte en cas d'oubli de sa ceinture automobile*). Voir : [ici](#) .

En cours de test également :

- Rallonge sur « boucles cuisses » pour « boucle thorax » ; cette surlongueur amène 2 niveaux d'alerte :
 - o 1° Elle traîne encore plus bas entre les jambes et est donc bien visible tant que les cuissardes ne sont pas fixées.
 - o 2° Le pilote, en ne pouvant pas mettre sa boucle de thorax sans cette surlongueur, s'apercevra forcément qu'il n'a pas mis les cuissardes !
- La solution précédente avec en plus un système de clochette ou de bip sonore (actif en position vers le bas) qui serait désactivé en position sangles verrouillées (vers le haut).



Photo à venir

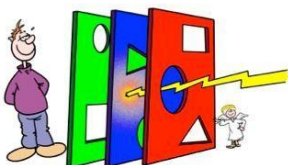
Photo à venir

- Immobilisation du curseur du Zip ventral sur une des cuissardes (scratch) lors du rangement du harnais (ou lors de la prévol) pour rendre impossible la fermeture du zip si on n'a pas libéré le curseur en accrochant la cuissarde !
- Curseur du zip qui ne puisse être manipulé qu'avec un élément fixé aux cuissardes via un élastique ou autre système (*impossible de fermer le zip tant que les cuissardes pendent derrière les jambes*).

C. Adoptons quelques solutions et engageons nous chacun dans notre Stratégie Individuelle de Gestion des Risques (SIGR)

Avoir une procédure semble incontournable ; même dans l'automobile on ne s'est pas résolu à ne s'en remettre qu'à la technique, et pourtant on en aurait les moyens. Pour reprendre ce dernier exemple de la conduite automobile. On forme les conducteurs à être responsables en leur permettant de rouler sans blocage formel si leur ceinture n'est pas bouclée ou si le rétro n'est pas réglé, par contre un petit bip alertera le chauffeur distrait qui n'a pas mis sa ceinture.

Tout le monde a accepté ce principe d'alerte et pourtant la vie du conducteur n'est pas engagée sur les premiers mètres, ce qui n'est pas le cas en delta !



La connaissance des règles de bonne pratique, des procédures d'action et de contrôle et **des systèmes physiques de « détrompeurs » ou d'alerte évoqués ici** devrait permettre à chacun de « faire son marché » et d'adopter un ou plusieurs systèmes complémentaires entre eux afin d'enrichir sa propre stratégie individuelle de gestion des risques !



A chacun d'être démonstratif et incitatif afin que la sécurité de tous s'améliore...

**N'hésitez pas à apporter vos contributions
sur ce sujet à : e.felix-faure@ffvl.fr**