



FEDERATION FRANÇAISE DE PARACHUTISME

62 rue de Fécamp 75 012 Paris
Tél.: 01 53 46 68 68 Fax: 01 53 46 68 70
E-mail: ffp@ffp.asso.fr Site: www.ffp.asso.fr

8 février 2016

COMPTE-RENDU ATELIER ASCENSIONNEL **COLLOQUE 2016 A TALMONT ST HILAIRE**

Début de réunion à 11h30, effectuée partiellement avec la présence de Marie-claude Feydeau et l'intervention de Jérôme David, les participants sont les suivants :
Joel Moreau (Levroux), Yves Raison (Laval), Gilbert Gallet (Le Puy en Velay), Bernadette Rousseau (Orléans), Thierry Vasseur et Jaques Chevalier (GIPS), Alain et Josette Marien (Saint Yan), Michel Delavaud (Haute Bretagne), l'Aneg est représentée par Jean Marc François et Patrick Bellivier

Bilan des Ecoles illustré par un support informatique détaillé effectué par Jacques Chevalier, il en ressort globalement que l'activité a été en hausse en 2015 comparé à 2014, l'effet des stages ACCESSION y a participé, avec le recul des 6 dernières années l'augmentation de l'activité est de 50% et l'augmentation du nombre de licenciés touche autant les licences annuelles que les licences Tandem.

Une grosse majorité des vols est issue de l'entraînement à la PA réalisé par les membres de l'équipe de France et d'autres compétiteurs de PA.

Le volume des vols en en voile de saut est important comparé à ceux réalisés en voile parapente.

L'état de la formation :

Rappel du petit nombre de réussites à l'examen de MFA et à celui d'Initiateur Tandem, constat moins alarmant pour ce qui est du TFA avec 8 nouvelles mises en formation.

Discussion sur le manque de mise en formation de MFA et d'Initiateurs Tandem en 2015, et constat de l'absence d'activité de moniteurs qui ont été formés il y a quelques années, la passerelle d'accès du conventionnel à l'ascensionnel mise en place en 2014 n'a pas fonctionné se pointe donc le déficit à venir de MF

Une des solutions à moyen terme serait que la FFP incite financièrement les écoles de saut d'avion à pratiquer l'ascensionnel sur les terrains, ce qui créerait le besoin.

Un des vecteurs évoqué serait que la FFP développe les formations de pilotage par le biais de l'ascensionnel, ce dispositif se limiterait aux voiles écoles.

Age de pratique : Il a été évoqué d'abaisser l'âge de pratique pour le rapprocher de celui de la Soufflerie (8 ans), mais après un tour de table, le matériel de vol n'est pas adapté aux silhouettes les plus frêles, et physiologiquement le manque de masse corporelle en dessous de 12 ans est un handicap qui interdit tel projet.

Source documentaire

Les sources documentaires n'existent pas pour le passage des qualifications de MFA, un ouvrage a été compilé et réalisé par Joel Moreau mais n'avait pas reçu l'aval de la DTN pour publication en tant que document fédéral. Il est décidé de constituer un comité de un groupe de travail pour modifier et valider les différents chapitres, à terme l'ouvrage constituera une source documentaire pour la FFP..

Bilan de l'accidentologie en ascensionnel

Un exposé du nombre et sorte d'accidents montre que l'accidentologie est supérieure à celle du saut d'avion, mais qu'il s'agit surtout de bobologie qui concernent des accidents survenus sur de l'initiation et peu avec des personnes non expérimentées.

Pour les élèves, on peut parler soit de préparation insuffisante ou alors de fatigue lors de la répétition des vols ou une combinaison des deux, et également des accidents causés par une incapacité des victimes à gérer leur stress, pour certains de ces élèves on peut s'interroger sur leur potentiel de compréhension donc sur leur aptitude à pratiquer et sur la faculté que pourrait avoir un formateur à détecter ces lacunes.

En conclusion, il semble nécessaire de mettre l'accent sur l'importance des consignes lors du briefing qui pourraient permettre d'éviter certains comportements des élèves et des passagers

Stages Accession

Jérôme David rappelle le succès des stages ACCESSION et remercie les écoles de leur participation, il explique le fonctionnement du dispositif qui avait déjà été exposé en plénière et présente le projet de réaliser deux stages à venir en 2016.

Explication par Jérôme du type de choix possible d'un stage une journée découverte 3 vols ou de 3 jours 10 vols.

Il est mentionné que le logiciel du gestionnaire du site intranet ne détecte pas l'âge minimal requis (12 ans).

La quantité maximale de stagiaires est évoquée et plafonnée à 10, un contrôle des conditions d'âge (12 ans) sera réalisé en amont par la FFP et les contacts téléphoniques des candidats, en plus des contacts e mail, seront communiqués aux écoles aussitôt que la liste définitive sera établie.

Les tarifs des prestations seront identiques à ceux de l'an passé, à l'exception peut être de Saint yan qui doit augmenter légèrement ses prestations.

La présence de Jérôme David permet d'avoir un aperçu du projet de renouvellement d'un stage d'incitation à la compétition dans le cadre de la DAT.

Projet ERASMUS

Jérôme présente un projet de compétition et démonstration notamment en chariot ascensionnel qui aura lieu du 22 au 25 septembre 2019 à Maubeuge et nécessite en amont la participation de 1 à 3 écoles durant le mois de juillet.

Les écoles possédant un chariot avec formateur qualifié Handi (Levroux, Le puy) seront prioritaires pour cet évènement et le nombre d'écoles demandées sera de 1 à 3, en fonction de l'aboutissement du projet ERASMUS

Matériel

Le GIPS mentionne qu'il va prochainement évaluer le dévidoir, Gilbert Gallet évoque le système de renvoi d'angle couplé avec une guillotine. Les deux situations présentent l'avantage de tracter ou treuiller avec proximité immédiate de l'opérateur sur le parachutiste, il est envisagé d'évaluer une d'entre elles en couplage avec le chariot mono voile lors d'une prochaine session

Radios : bientôt la réglementation aérienne exigera l'utilisation d'une radio à fréquence 8-33, il est décidé de faire une demande pour équiper chaque école de ce type de radio qui coûte 800 euros pièce.

Pour renouveler le parc parachutes, les écoles demandent une subvention de 2000 euros avec libre choix du type de voile pour chacune d'entre elles

Qualification chariot

En attente de validation par le prochain Comité Directeur des modalités de délivrance et de formation de la qualification Chariot, il est abordé la possibilité d'une autre filière de formation au Chariot qui s'affranchirait de la qualification d'Initiateur Tandem avec expérience sur voile de pente demandée.

L'ANEG voudrait pratiquer le Chariot bi-place selon un cursus de progression qui débiterait du chariot mono-place sans nécessité de posséder la qualification d'Initiateur Tandem.

Une évaluation en ce sens sera mise en place au printemps 2016 pour établir un programme de formation, ainsi qu'une formation à la pratique du Chariot d'une personne handicapée sans expérience parachutiste.

Il est rappelé pour des problèmes d'assurance, que le Chariot bénéficie d'une certification « constructeur » stipulant qu'il est à même de voler en ascensionnel et qui figure sur les factures d'un Chariot à la société Adventure.

D'autre part, les possesseurs de Chariot sont avertis que l'assurance fédérale ne couvre pas les frais suite à des dommages matériels sur le Chariot, et que par conséquent, ils doivent contracter une assurance spécifique.

Directive Technique

Un projet de Directive Technique sur la liaison par maillon des Vés de traction pour les parachutes de saut est présentée, elle fait suite aux incidents de rupture et déformation constatés sur des maillons fournis par la fFP au Championnat de France 2014 et recueille l'accord de toutes les écoles, elle mentionne notamment que les maillons n°5 ne doivent plus être utilisés, quelque soit la nature de leur matériau, au profit des maillons métalliques n°8 et des mousquetons de montagne.

Modification du fascicule du TFA

Le GIPS attire l'attention que l'exercice de treuiller ou tracter une charge avec un hémisphérique dédié aux TFA en début de formation est suranné et propose de le supprimer dans les modalités de la qualification de TFA, adopté à l'unanimité

Vol de patrouille

Discussion animée sur la pratique des vols en ascensionnels de plusieurs parachutistes en simultané, cette pratique n'est guère réalisée qu'à Persan Beaumont, pour le passage du Brevet C et de manière très encadrée.

Il est rappelé que lors du passage du Brevet C, une épreuve demande à ce que soit réalisé au choix, un exercice réussi de vol de distance ou de durée, ou encore de vol de patrouille.

Persan Beaumont est limité réglementairement avec une TMA qui lui interdit de voler au-dessus de 200 mètres, de sorte que quand les conditions aérologiques sont réunies, les parachutistes peuvent au mieux effectuer des aller-retour de 2 à 3 km.

En conséquence de quoi, le GIPS ne peut réaliser que l'exercice de vol de patrouille pour le passage du Brevet C et a développé une méthode encadrée (un moniteur pour un élève, 4 ouvreurs, même voiles et même charge alaire, câble spécifique à pattes d'oies adapté pour deux voiles et pratique uniquement en tracté).

Il est envisagé avec l'accord du DTN de borner cette pratique à un cadre très limité.

Fin de la réunion à 18h30