



**Groupe de Travail technique et Directeurs techniques.**  
Rédacteur : M. Raphaël PLANTIN (raph.plantin@gmail.com)

---

\* \*  
\*

## Questionnaire sur la sécurisation de l'activité.

### Hiver 2021 - 2022

#### **Membres :**

- ✓ Animation : Raphaël PLANTIN
- ✓ Elu référent : Nicolas GOUTIN
- ✓ Elu suppléant : Victor LOSANTOS
- ✓ Membre : Franck COTIGNY
- ✓ Membre : Nicolas RATIER
- ✓ Membre : Jérôme HAMON
- ✓ Membre : Tommy MANGIN
- ✓ Membre : Jean-Noël HARDOUIN
- ✓ Membre : Thibault ADNET
- ✓ Secrétariat : Christine RATEAU

## Préambule.

Sur 57 structures affiliées à la Fédération Française de Parachutisme qui ont été sollicitées pour l'enquête, le questionnaire a permis de recueillir 49 réponses pour 45 écoles. En effet, pour s'assurer d'un maximum de retours, le questionnaire avait été adressé aux structures ainsi qu'aux directeurs techniques et directeurs techniques adjoints présents sur l'agrément école de la saison 2021.

**86% des écoles affiliées en 2021 ont répondu au présent questionnaire et 4 structures ont doublé leurs réponses.**

Pour les structures qui ont répondu plusieurs fois, seules les réponses du directeur technique seront prises en compte.

### Qui a répondu au questionnaire ?

A 80% ce sont les directeurs techniques des écoles sollicitées qui ont participé au questionnaire.

Dans les 20%, nous retrouvons 7 directeurs techniques adjoints ainsi qu'un gérant de structure commerciale et 2 présidents d'associations.

## La Méthode Traditionnelle.

Sur les 45 écoles qui ont répondu à l'enquête, 20 proposent la méthode traditionnelle soit 44%. Sur ces écoles, les dispositifs d'ouverture sont les suivants :

- 5 écoles utilisent le dispositif d'ouverture automatique par pochette hand deploy
- 11 écoles utilisent l'extracteur à ressort par SOA
- 1 école utilise le dispositif en direct-bag
- 3 écoles utilisent le dispositif en direct-bag ainsi que l'extracteur à ressort par SOA

Il est à noter que sur l'ensemble des personnes qui ont répondu aux questions sur la méthode traditionnelle soit 22 réponses, 73% sont favorables à la mise en place d'un stage de remise à niveau pour les techniciens. La question avait été formulée de la façon suivante :

Seriez-vous favorables à une remise à niveau de vos moniteurs (MF et/ou BPJEPS et/ou BEES) organisée par les Ligues - journée annuelle dédiée ?

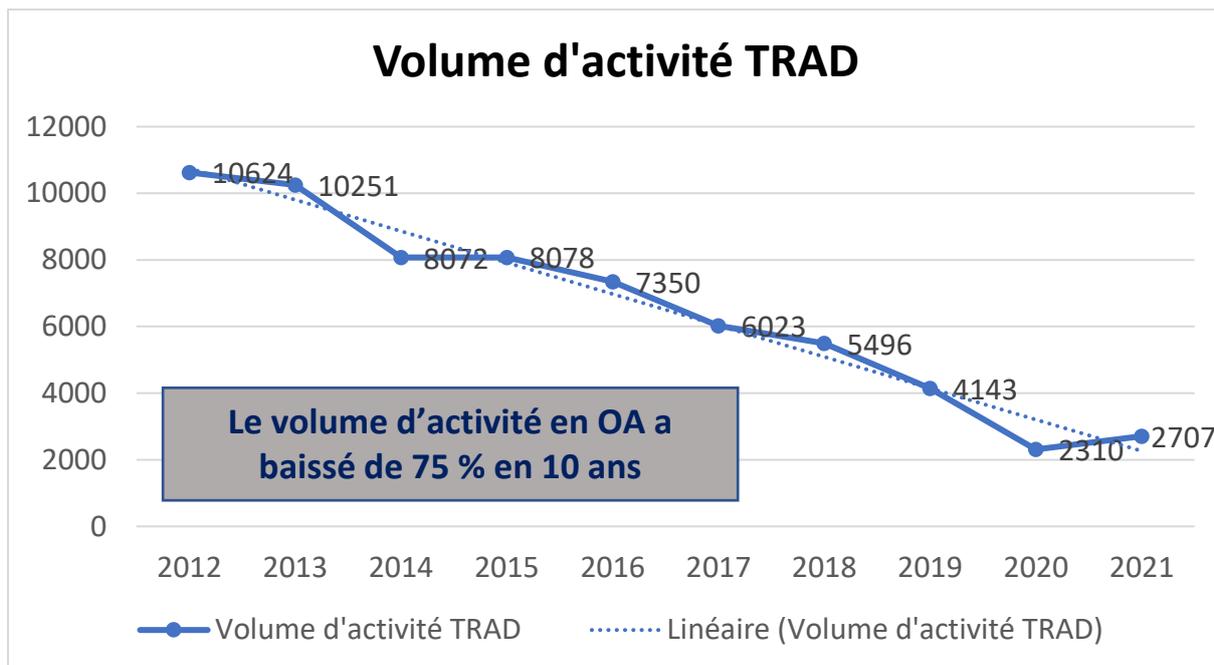
et permet d'en tirer les conclusions suivantes :

- La gestion par les ligues a été évoquée et validée par la majorité
- L'ensemble du spectre des diplômes a été pris en compte (Moniteur Fédéral – BPJEPS – BEES)
- Une journée annuelle dédiée semble une fréquence intéressante.

### **Remarque :**

*Il faut noter que ces dernières années, le volume d'élèves en ouverture automatique a considérablement diminué. Parallèlement à ce phénomène, de nombreuses écoles changent d'aéronef et nous voyons de plus en plus de centres s'orienter vers le « caravan ». Enfin, il faut prendre en compte la disparition des fabricants français de parachutes et plus particulièrement Safran (ex parachute de France) qui a quitté le marché civil ; ces matériels utilisaient souvent l'extracteur à ressort par SOA et l'Ouverture automatique par pochette hand-deploy.*

*L'achat de matériel étranger et plus particulièrement aux Etats-Unis laissent penser que les écoles sont en train de s'orienter vers le dispositif en direct bag majoritairement utilisé dans ces pays.*



#### Une limite d'âge.

Au-delà de certains retours qui ont rappelé l'interdiction de mettre en place une limite d'âge pour une raison de discrimination, le questionnaire a permis de faire apparaître la tendance suivante :

- 42% des écoles se sont positionnées sur la problématique de l'apprentissage avec l'âge. Ces dernières commencent à s'interroger voire interdire la méthode traditionnelle à partir de 40 ans et d'autres expliquent faire une étude au cas par cas.

#### Les pratiques du Terrain pour sécuriser l'activité – réponses apportées par les écoles :

- Balisage de l'axe d'évolution sous voile avec hauteurs de passages définies
- Langage radio standardisé précis et concis
- Apprentissage poignée témoin en fond de sac en prévision de l'utilisation du hand-deploy qui intervient après la maîtrise des loops arrières
- Utilisation de peignes spéciaux anti-emmêlage des suspentes qui permet l'acquisition plus rapide de l'autonomie au pliage avec seulement 2 vérifications au sol

Pas de procédure particulière. Cependant, pour les personnes « en difficultés » dans leur progression TRAD (pouvant présenter un risque d'incident) nous attribuons généralement un seul moniteur à l'élève afin d'effectuer une progression en One to One quand la ressource en moniteur le permet.

Vérification de la condition physique (concordance poids/ condition physique)

La formation au sol dure entre 5 et 6h, avec une évaluation régulière de l'aptitude au saut et un sérieux contrôle des acquis, qui est le facteur déclenchant de l'étape du saut, et le pliage du parachute.

Condition physique compatible indispensable, ou entretien personnel avec les profils un peu limite afin de les diriger de préférence vers un saut PAC découverte plus sécurisant

Accompagnement de l'élève par maintien du harnais parachute, permet de récupérer de mauvaises impulsions. Impératif surtout pour les sauts d'init' car manque de volonté de progression de l'élève, il cherche juste à sortir de l'avion sans toujours chercher une belle face moteur. Suite à la question précédente, si plus de 60 ans, discussions et appréciation de l'élève potentiel.

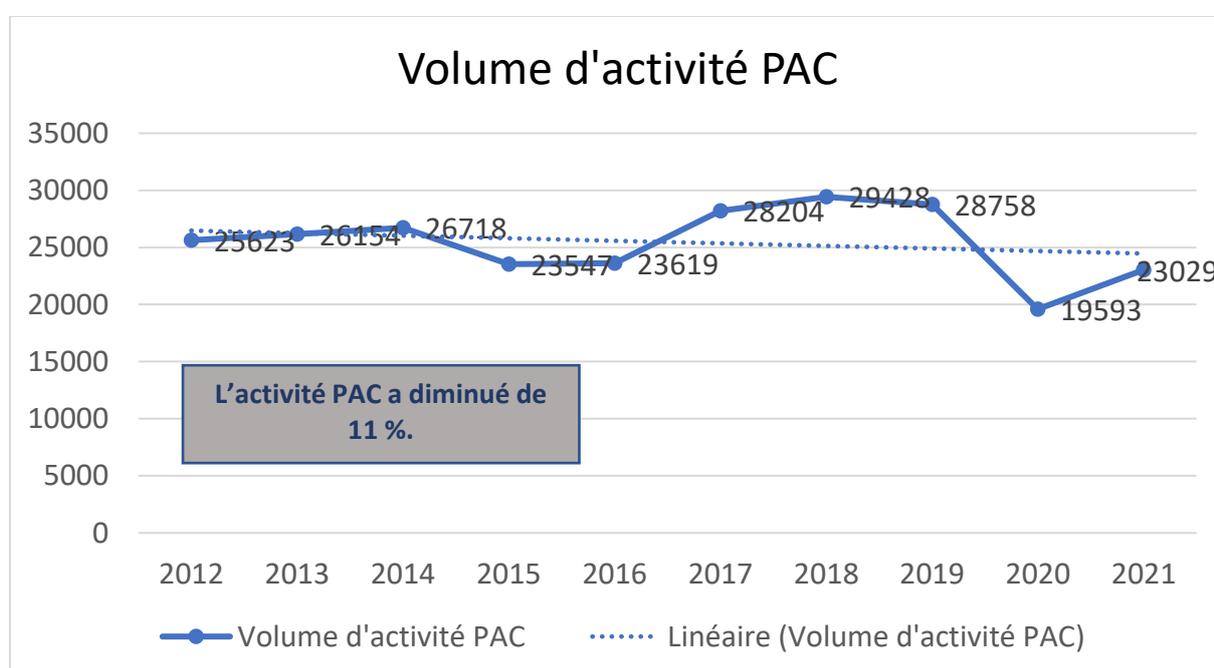
- Pour le guidage, lors du premier saut, nous essayons de mettre plusieurs moniteurs au guidage afin de limiter le rapport élèves/moniteur au guidage.  
- mise en place du direct bag depuis deux ans avec l'obligation d'achat de matériel américain.

Nous proposons la trad uniquement pour les jeunes étudiants, pour les autres nous les orientons directement vers la PAC

Droit à une seule erreur pouvant mettre en jeu la sécurité (pas d'impulsions, assiette dangereuse, orientation dangereuse, comportement inadapté,) en cas d'une deuxième faute, arrêt de la formation !

## La Méthode « Progression Accompagnée en Chute (PAC) ».

Sur les 45 écoles qui ont répondu à l'enquête, 40 proposent la méthode « Progression Accompagnée en Chute » soit 89%.



### Une limite d'âge.

12 écoles sur les 40 ont répondu de façon catégorique pour ne pas mettre de limite d'âge pour la pratique du parachutisme via la méthode PAC, soit 30%. Une lecture plus fine du questionnaire et plus particulièrement les réponses à la question suivante, à savoir :

Avez-vous mis en place des procédures particulières pour sécuriser votre activité PAC ?

Fait apparaître les réponses suivantes :

1. Non, mais pour les personnes d'un certain âge, nous stipulons bien qu'un éventuel accident notamment à l'atterrissage pourrait engendrer des conséquences irréversibles sur leur mobilité (une luxation de la cheville ne se guérit pas de la même manière à 20 ans qu'à 60). En effet, nous pensons que le risque d'accident est plus important à l'atterrissage qu'en chute.
2. Suite à la question précédente, si plus de 60 ans, discussions et appréciation de l'élève potentiel.

La prise en compte de ces deux retours signifie que 25% des écoles n'intègrent pas l'âge comme une problématique. A contrario, 75 % des écoles disposant d'un agrément fédéral évoquent la problématique de l'âge de la façon suivante :

- ✓ 5 écoles aux +50 ans
- ✓ 2 écoles aux +55 ans
- ✓ 2 écoles aux +60 ans
- ✓ Nous traitons directement avec la personne au téléphone et de visu ensuite. Ensuite, je prends la décision.
- ✓ 40 ANS le moniteur se réserve de faire ou pas après une rencontre
- ✓ Etude approfondie du profil à partir de 50 ans
- ✓ 55 ans si la personne est vraiment très sportive
- ✓ Nous faisons de l'étude au cas par cas à partir de 50 ans
- ✓ Idem trad
- ✓ 65 ans
- ✓ Au-dessus de 60 ans, entretien préalable avec moi avant inscription.
- ✓ +/- 60 ans
- ✓ Entretien physique à partir de 45/50 ans avant inscription.
- ✓ + de 15 ans
- ✓ A partir de 50 et/ou 90 kg, en fonction du profil
- ✓ Après 50 ans au cas par cas
- ✓ Non, mais la question est actuellement en discussion, notamment concernant les possibilités "légales" de le faire.
- ✓ Non car ça pourrait être perçu comme de la discrimination mais à partir de 55 ans je m'assure que la condition physique de l'élève soit en adéquation avec la sécurité
- ✓ Non mais nous sommes particulièrement attentifs aux personnes désirant faire un saut d'initiation ou la PAC après 50 ans.
- ✓ Si l'élève a plus de 50 ans, nous lui demandons de passer physiquement au club pour discuter de vive voix. En fonction de cette entretien (qui permet de voir les élèves réellement motivé) nous lui ouvrons la porte sur un saut d'initiation PAC. Si le saut d'initiation se passe bien nous lui ouvrons la porte sur un stage.
- ✓ Après 18 ans
- ✓ MAX 60 ANS + CONDITION PHYSIQUE

***75% des écoles se positionnent très clairement sur la mise en place d'une limite d'âge malgré la notion de discrimination que cela engendre.***

#### **Les pratiques du Terrain pour sécuriser l'activité – réponses apportées par les écoles :**

Je demande aux moniteurs une standardisation du programme. le même cadre d'évolution et ensuite, adaptation à chaque type d'élève.

On réfléchit à demander un passage en soufflerie peut-être à partir de 45 ans. Ça dépend bien sûr du public.

Nous ne faisons pas le premier saut le même jour que la formation théorique, nous laissons une nuit entre les deux. Nous avons un questionnaire de contrôle de la compréhension pendant la formation.

Radio durant 10 sauts minimum étant sur un petit terrain, procédure posée dans l'eau.

Si activité tandem en plus pas plus de 2 élèves par moniteur, ou 3 maximum si le moniteur n'est pas tandem. Une seule personne du staff salarié suit les élèves de chaque moniteur à la radio. 2 à 3 sauts maximum par jour par élève PAC.

La même chose que la méthode traditionnelle adaptée à la méthode PAC, avec une attention particulière à la connaissance du matériel et au pliage du parachute
<p>Pas de procédures particulières.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Chaque élève reste avec le même moniteur tout au long de sa formation.</li> <li>- Guidage radio doublé (1 moniteur pour le début du vol, un autre directement sur la zone de posé)</li> <li>- Achat de radios neuves en 2021.</li> <li>- Chaque élève garde le même parachute pendant toute sa PAC et ses 1ers solos.</li> <li>- Apprentissage du posé en mer</li> <li>- Visualisation "réelle" du terrain lors de la 1ere montée en avion (passage basse hauteur).</li> <li>- Utilisation de la soufflerie en cas de difficultés techniques.</li> </ul>
Radio jusqu'au 8 <sup>ème</sup> saut minimum et plus si besoin
Sensibilisation des élèves sur l'hygiène de vie, la fatigue et l'alimentation
Fiche d'information sur les risques à signer
Choix des moniteurs, remise en état du parc à parachutes pour les élèves. Contrôle du déroulement des formations par le DT.

## La pratique du Tandem dans une école agréée.

Sur les 45 écoles qui ont répondu à l'enquête, 45 pratiquent le saut en tandem soit 100%

### Les pratiques du Terrain pour sécuriser l'activité – réponses apportées par les écoles :

- ✓ Une limitation du poids des passagers uniquement.
- ✓ Abaque rapport taille/poids, dans tous les cas 95 kg équipé max
- ✓ J'ai demandé à tous de ne pas chuter plus de quelques secondes après la sortie et de mettre en œuvre le RSE dès que possible.
- ✓ "Limite de poids à 90kg pour les hommes et 80kg pour les femmes.
- ✓ Pour les personnes qui se rapprochent de cette limite de poids, on leur donne RDV en toute fin de matinée ou en tout début d'après-midi car c'est à ce moment-là que la brise de mer est la plus forte."
- ✓ La limite de poids des passagers en accord avec la météo.
- ✓ Nous nous assurons que les pilotes tandem pratique également en solo et ne se limite pas à la seule activité tandem.
- ✓ Poids max 90kgs
- ✓ 8 à 10 sauts max par moniteur et par jour
- ✓ La formation est faite par les moniteurs tandem avant le saut et une assistance à l'atterrissage est régulièrement apportée selon les conditions météo.
- ✓ Poids maxi de 95 kg plus vent suffisant pour effectuer le saut lorsque le gabarit du passager est un peu limite, et moniteur volontaire
- ✓ Poids maximum + réflexion en cours sur l'IMC
- ✓ Pas plus que les consignes habituelles
- ✓ Un balisage pour les accompagnants
- ✓ Atterrissage exclusivement dans une cible gravier
- ✓ Fiches d'information sur les risques
- ✓ "En fonction de l'orientation du vent, avec les spécificités de la zone, nous déplaçons la zone d'atterrissage voire nous arrêtons la séance.

- ✓ Mise en place d'annulation en cas de doute météo la veille pour ne pas avoir les passagers sur l'école et être tenté de les faire sauter avec des conditions « limites. »
- ✓ Choix des moniteurs, nombre de sauts limité par moniteur, poids limité pour les passagers.

*Le poids des passagers tandem est pris en compte par une majorité d'écoles.*

## La gestion de séance à destination des élèves.

### Le matériel de guidage des élèves.

Les retours au questionnaire ont permis d'identifier 8 écoles qui ont rencontré des problèmes avec les dispositifs de guidage. Sur ces 8 écoles, 5 utilisent des oreillettes.

Sur les 13 structures qui recommandent leur dispositif, seulement 2 utilisent des oreillettes.

**Sur les 3 écoles qui déclarent moins de 5 accidents liés au dispositif de guidage, 100% utilisent des oreillettes.**

### Procédures propres aux écoles pour limiter l'accidentologie lors des premiers sauts :

Non, si ce n'est de vraiment responsabiliser les élèves dès le cours premier saut sur le fait qu'ils peuvent se retrouver sans assistances dès le premier saut, et qu'ils doivent être capable de prendre leurs décisions seuls dès le premier saut.
Pas de sauts pendant fortes chaleurs et turbulences
Justement oui. La séparation des tâches : moniteur chute en charge de la chute et non du guidage radio.
Le suivi des premières poses et la radio jusqu'à la fin du stage même pour les élèves les plus réceptifs
Des consignes strictes pour le circuit sous voile, nous nous assurons de la bonne compréhension du circuit, si l'élève à un dysfonctionnement de la radio et qu'il est sur la zone, il a les consignes de regarder le moniteur au sol qui guidera pour l'atterrissage avec ses bras.
Nous laissons assez longtemps les radios aux élèves (10 sauts minimum) afin qu'ils aient le temps de travailler le pilotage en S avec quelqu'un qui les aident, entraînement du freinage en l'air, savoir évoluer au milieu des autres etc. Je pense que souvent les radios sont enlevés trop tôt.
Vérification que le moniteur dédié au guidage et l'élève parle le même langage
Obligation de briefing sous voile (circuit du jour) avant le(s) premier(s) saut(s), si possible l'élève débutant n'est pas dans les premiers avions afin d'observer d'autres élèves plus expérimentés sous voile qui effectuent le circuit (et également vérifier s'il y a concordance entre le vent prévu et réel). Le nombre est guidage en simultané est adapté à l'expérience du moniteur responsable du guidage.
Faire et refaire les briefings et la progression de la conduite sous voile
Utilisation de taille de voiles bien adaptées au gabarit des élèves, et en bon état
Oui, exemple manque de vent. Nombreux rappels sous voiles avant les sauts.

Taille de voile environ 10% supérieure au minimum. Voilures récentes.
Grosse méfiance lorsqu'il n'y a pas de vent.
Couleur de voile particulière pour nos élèves afin de les repérer facilement en l'air lors du guidage
Briefing terrain en cas de radio défaillante (utilisation d'une zone de dégagement dédiée) Chaque moniteur utilise une fréquence radio dédiée.
Allumage et vérification de la radio par un moniteur
Répétition du geste d'arrondi pendant la formation initiale, puis de manière individuelle a l'embarquement pendant la vérification et sous voile.
De plus en plus, nous indiquons aux élèves la possibilité de sortir la radio de la combinaison pour mieux entendre. Nous leur expliquons comment les mettre en fonctionnement dans l'éventualité d'un arrêt radio lors de la chute ou l'ouverture.

### **Le pliage des élèves.**

- **Une zone dédiée.**

38% des écoles ayant répondu au questionnaire ont mis en place un espace dédié pour le pliage.

- **Gestion de la salle de pliage.**

45% des écoles ayant répondu au questionnaire mettent en place une personne désignée pour le suivi du pliage des élèves.

**Remarque : si l'environnement le permet, la zone dédiée aux élèves, jumelée à une personne désignée permet d'être optimum dans le suivi des élèves (7 écoles sont concernées).**

- **Application de la DT54 lors de la deuxième vérification.**

17 écoles ne rencontrent aucun problème à appliquer la directive technique numéro 54 et plus particulièrement la présence du vérificateur lors de la mise en place du POD dans le conteneur.

19 des écoles rencontrent des difficultés uniquement lors de séances importantes.

**80% des écoles appliquent autant que possible la directive technique 54.**

- **La vérification du matériel à destination des élèves.**

Sur l'ensemble des écoles, une seule vérifie le petit matériel uniquement en fin de saison. Pour les autres écoles, nous trouvons les statistiques suivantes :

- 42% au fil de l'eau lors des vérifications
- 20% par une personne dédiée
- 36% en cours de saison

## **Aéronautique.**

### **Le briefing avant la séance.**

Sur l'ensemble des écoles, une seule ne met pas en place de briefing avant la séance. Le choix de l'axe et du point de largage sont à la décision unique du pilote.

**La question a permis de faire apparaitre une notion intéressante qui consiste à ce que le pilote et le directeur de séance au sol fassent un point météo sans se concerter afin de comparer les éléments.**

### **Les limites journalières et hebdomadaires.**

- **Limites Journalières**

Sur 45 écoles ayant répondu au questionnaire, 25 écoles soit 56% ne mettent pas en place de limite journalière.

Diverses écoles sont confrontées à des contraintes horaires et d'autres mettent en avant les arguments suivants :

Non concerné, activité non soutenue
Non il n'y a pas de règle en vigueur. La condition du pilote âge régularité de pratique et expérience sont des critères à prendre en compte tout comme la durée de suractivité. Globalement s'il y a une activité de plus de 20 rot par jours qui dure dans le temps je propose au pilote en place de mettre un deuxième pilote.
Faible activité habituelle
Pas nécessaire dans le cadre de notre fonctionnement. Max 12 ou 13 rotations par jour
Non mais à l'écoute du pilote

Au-delà des écoles qui doivent faire face à des contraintes horaires, nous retrouvons ce type de réponse :

- 1 pilote /demi-journée en week-end
- Oui SPO
- 8h de vol/pilote
- Nous prévoyons 2 pilotes pour les grosses séances
- Oui, conformément à l'AIROPS-SPO
- 25 rotations

- **Limites hebdomadaires**

Sur 45 écoles ayant répondu au questionnaire, 17 écoles n'appliquent pas de limite hebdomadaire et 2 écoles apportent les réponses suivantes, sans apporter de notion de limite :

- NON ce problème se pose avec les écoles de très grosses activités
- Pas de limite hebdo, mais on a rarement le même pilote sur une semaine complète

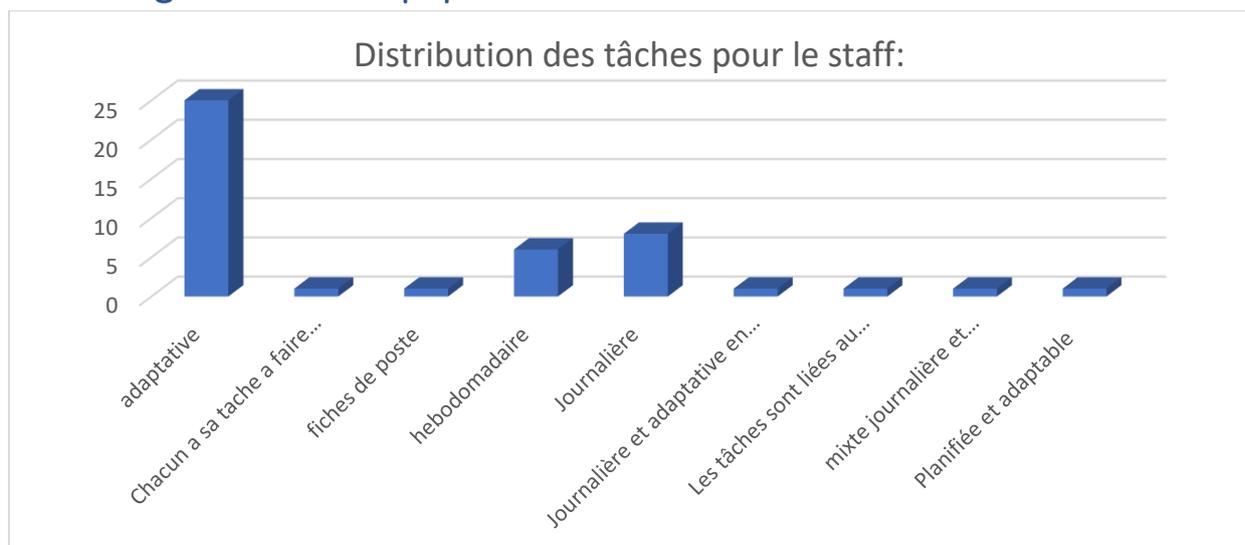
**42% des écoles interrogés ne mettent pas en place de limite hebdomadaire.**

Les écoles qui appliquent une limite hebdomadaire ont apporté les éléments suivants :

- ✓ 5 jours d'affilés maximum
- ✓ Max 1 jour ½ consécutif
- ✓ 6 jours d'affilés max
- ✓ Ils ont deux jours de congés par semaine.
- ✓ 5 jours par semaine. On doit fermer les WE.
- ✓ Selon la quantité d'activité sur la semaine, nous tournons avec 2 pilotes
- ✓ Oui SPO

- ✓ 2 jours de repos par semaine minimum
- ✓ Respect du manex
- ✓ Le pilote salarié travaille 5 jours sur 7 entre avril et septembre et uniquement Week end sur début et fin de saison.
- ✓ Pas de limite hebdo, mais on a rarement le même pilote sur une semaine complète
- ✓ Planning établi d'avance
- ✓ Activité WE et semaine occasionnelle
- ✓ Nous avons mis en place une journée off pour tous (le centre est fermé)
- ✓ Réglementation
- ✓ On tourne avec différents pilotes
- ✓ 6 jours consécutifs max
- ✓ Respect du code du travail
- ✓ Respect strict de la loi
- ✓ 8
- ✓ Oui dans le cadre de l'obligation du SPO
- ✓ Pas plus de 6 jours consécutifs.
- ✓ Pilote salarié en CDI / 1260 hr par an / Mardi en repos / En semaine, vol les après-midis seulement / WE et jours fériés toute la journée avec coupure le midi / Repos complet pendant 3 mois et demi de décembre à mi-mars)
- ✓ Ouverture 1 semaine sur 2
- ✓ Oui conformément à la réglementation AIROPS-SPO
- ✓ Deux jours par semaine

## Le management des équipes.



## Enquêtes sur les situations à risques

- **Décrivez au moins une situation à risque, que vous avez identifiée, liée à la charge de travail et/ou aux amplitudes de travail de l'encadrement et/ou des pilotes ?**
- ✓ Des horaires à respecter qui font que nous sommes souvent "dans le jus" pour effectuer un maximum de rotation dans le temps imparti
- ✓ Manque d'encadrement et de bénévoles
- ✓ Vérification de l'équipement des élèves lors de "doublette" ; vérification du matériel de moniteurs lors de "doublette"
- ✓ Quelques erreurs d'inattentions liés à la fatigue ou au manque de personnels sans réels conséquences. Ces erreurs étant débriefées en fin de journée et leurs origines identifiées.

- ✓ La tension nerveuse des responsables sols car nous sommes deux structures à évoluer sur Tallard. Les largages se font chacun son tour mais sous le contrôle de chaque responsable au sol qui seul donne la clearance de largage.
- ✓ "Appelé sous le hangar pour une déchirure sur un matériel j'ai repris un élève sous radio limite. Depuis, 10' après le décollage (compte à rebours à chaque déco) je reste à l'extérieur du hangar et m'interdit d'y rentrer avant que les voiles soient posées."
- ✓ 10000 sauts par an de mars ont novembre ne provoque pas de surcharge de travail au point d'échapper au contrôle de l'encadrement
- ✓ Le rangement de l'avion dans le hangar
- ✓ Des vérifs effectuées à la va vite sur des sautants confirmés lors d'embarquements rapides
- ✓ Facteur humain lié aux actions répétitives, pour le pilote et les moniteurs. Action corrective : un nombre maximum de saut d'encadrement par moniteur PAC ou Tandem.
- ✓ Mauvaise gestion de l'essence entraînant une panne moteur a 180m (il y a longtemps, pas dans ma structure actuelle), Cessna 206.
- ✓ Fatigue pilote
- ✓ Le DT doit être attentif à l'hygiène de vie du pilote
- ✓ Un volume inhabituel important d'élèves débutants (arrivant pour partie d'une autre école) avec une connaissance réduite tant de la conduite sous voile que du pliage du parachute.
- ✓ Je suis très attentif à la forme et la fatigue du pilote en particulier lors des longues journées d'été avec une météo chaude et une forte affluence, ce qui nous amène à terminer les séances au Sunset, avec les derniers atterrissages en visibilité plus limitée.
- ✓ Sauts tard le soir.
- ✓ La fatigue
- ✓ Le largage avant le vertical ne permet pas de beaux circuits d'atterrissage
- ✓ Oublie de radio
- ✓ "Peu concerné par l'amplitude de travail. Nous fonctionnons de 7h à 12h30 max. Charge de travail calculée en fonction de la disponibilité des moniteurs. Peu de doublettes. Maxi 2 élèves PAC par semaine par moniteur. 3 à 4 tandems maxi par jour par moniteur. 12 à 13 rotations maxi par jour. Travail 5 jours par semaine sur environ 11 mois."
- ✓ "Défaut de guidage radio d'élève (autonome ou quasi autonome) dû à la fatigue, à la Routine à la sollicitation d'autre élève pour des vérifications de pliages en salle ou de tous autre élément qui te fait perdre un instant le fil de la séance."
- ✓ J'ai vécu plusieurs situations à risque et généralement dû soit à un manque d'expérience du pilote ou de l'énerverment ou encore à vouloir aller trop vite par contre quand ils sentent la fatigue arriver ils sont d'autant plus vigilants et généralement savent s'arrêter
- ✓ Chute de mon pilote lors d'un plein... fatigue...
- ✓ Trop d'élèves à la radio en simultané
- ✓ Période estivale où l'activité est intense
- ✓ Nombre de saut journalier des moniteurs
- ✓ "L'activité intense qui résulte depuis 2 ans suite au contexte sanitaire pendant les périodes d'ouverture demande au directeur technique de rester vigilant. Nous avons été confrontés à au moins une situation voire deux un peu voire très tendues dans les deux dernières années. 2021 - interférence voile principale dans le secours. Posé très dur. 2022 - libération non vue (soleil - largage loin). Le parachutiste très confirmé s'est retrouvé au-dessus de la double voie d'un pont et a fait le choix de poser dans l'eau au mois d'octobre - hypothermie et récupération dû à la chance."
- ✓ Avec nos contrats de travail mis en place, aucun problème rencontré. Justement, parce nos contrats ont pris en compte ces aspects là en amont.

- ✓ Pas de situation à risque, nous mettons tout en œuvre pour équilibrer le volume de travail avec le niveau de fatigue des intervenants. Le pilote mérite une attention particulière.
- ✓ Avionnage. Parfois de erreurs donc des contre-temps liés au volume des encadrants présents.

## La Wingsuit

- **Combien de sauts représente cette discipline sur votre structure ?**

Aucun	3
entre 1 et 10	5
entre 10 et 40	9
entre 100 et 200	4
entre 40 et 100	10
plus de 200	14
<b>Total général</b>	<b>45</b>

- **Avez-vous mis en place des mesures plus restrictives que la FFP pour la pratique de cette discipline ? Si oui, développez**

- ✓ Limite en fonction du circuit d'approche de Marignane et du trafic commercial
- ✓ Une adaptation des circuits en raison de notre situation géographique
- ✓ Nous avons en place des circuits spécifique et des consignes entre les wingsuit et les pilotes.
- ✓ Emport du téléphone obligatoire, annonce du circuit et de la zone d'ouverture, tolérance d'un seul atterrissage hors zone
- ✓ Oui, en complément nous apportons des éléments liés au largage car nous sommes en zone urbaine
- ✓ Matériel adapté et pas de location de parachutes pour de la ws
- ✓ Oui gestion personnelle des initiateurs dont le niveau est très faible
- ✓ Application de la directive technique mais je suis très partagé de continuer à accepter cette discipline sur l'école... Nous manquons clairement d'initiateur et je m'interroge sur les compétences de certains initiateurs sur le circuit au niveau de la sécurité et plus particulièrement la prise en compte du niveau des élèves.
- ✓ Si un wingsuiteur venait à sauter à Lessay, on prendrait en compte la DT49 (carnet de saut, niveau du wingsuiteur (1,2 ou 3), et matériel adapté au niveau) + DT48 pour le rapport taille de voile/poids + un briefing obligatoire avant saut avec le pilote avion + DT
- ✓ Non, nous avons délimité des zones interdites de survole.

**Le questionnaire met en exergue le manque d'initiateurs dans cette discipline et le niveau de compétences de ces derniers.**

## Les tailles de voile.

Aucun retour dans ce domaine.

La réglementation semble en adéquation avec les besoins du terrain.

## Merci d'utiliser cet espace pour faire remonter toutes les mesures qui ont été prises sur votre école afin d'augmenter la sécurité de la pratique et qui n'ont pas encore été abordées

- ✓ Les mesures qui n'ont pas été abordées sont l'utilisation de produit stupéfiant ou d'alcool. Ici lorsqu'il y a une soirée, elle s'arrête un peu avant minuit et nous faisons en sorte que personne n'abuse d'alcool. Quant au produit stupéfiant, ma tolérance à zéro fait que aucun moniteur ici n'use de ses produits et si des pratiquants le font, jamais sur mon terrain pendant ou hors activité, de peur de s'en prendre une. Il serait judicieux d'exiger une hygiène saine et de faire faire des tests réguliers aux moniteurs.
- ✓ Attention particulière des pratiquants venant de l'extérieur quant à leur niveau tant en chute qu'en conduite sous voile et au pliage ; passage obligatoire au briefing de sécurité et consignes de la zone de saut et vérification de leurs connaissances.
- ✓ Je privilégie le maintien du parc avec l'utilisation de voiles principales récentes et de qualité favorisant de meilleurs atterrissages
- ✓ Les largages et atterrissages sont exécutés parallèlement aux pistes et axes routiers
- ✓ Les mesures sont celles de la FFP que nous mettons en œuvre sérieusement mais qui nous posent problème car on se rend compte que ce n'est pas le cas partout mais que personne ne s'intéresse à ça
- ✓ "Pour le pilote :
  - Etant en bord de mer avec des entrées maritimes qui peuvent être très rapides sur l'aérodrome, nos consignes d'exploitant prévoient un emport d'essence avec en permanence au minimum 1h00 d'essence de réserve au lieu de 30 mn mini. Cette réserve permet au pilote/avion de se dérouter en cas de besoin.
  - Pour les parachutistes :
    - Selon certains axes du vent au sol, la vitesse du vent maximum de 11m/s peut-être réduite pour les atterrissages due aux turbulences éventuelles."
- ✓ Je pense que la sécurité de la pratique de notre sport est étroitement liée à la qualité et la quantité de l'encadrement. La formation des cadres est la garantie de la sécurité des pratiquants.

## Le Nombre de sauts par structure entre 2020 et 2021.

		2021	2020	Variation
1	0501 - CERPS DE TALLARD	26 721	24 587	7,99%
2	0901 - CEPS DE L'ARIEGE	24 244	23 167	4,44%
3	0519 - SKYDIVE CENTER	24 156	8 008	66,85%
4	4601 - CENTRE ECOLE DE PARACHUTISME DE CAHORS	22 573	13 825	38,75%
5	8201 - ECOLE DE PARACHUTISME MIDI PYRENEES	20 860	15 581	25,31%
6	3001 - SKYDIVE PUJAUT ECOLE FRANCAISE DE PARACHUTISME	18 066	11 262	37,66%
7	7324 - SARL SAVOIE PARACHUTISME	17 764	13 063	26,46%
8	8019 - SARL CP PARIS PERONNE HAUTE SOMME	17 128	3 745	78,14%
9	9704 - P.C. DE BOURBON/C.E.P. DE LA REUNION	16 703	7 912	52,63%
10	6901 - ECOLE DE PARACHUTISME DE LYON-CORBAS	16 310	13 628	16,44%
11	1702 - SARL EUROPHENIX 17	13 754	13 180	4,17%
12	5902 - ECOLE FRANCAISE DE PARACHUTISME LILLE BONDUES	13 217	9 797	25,88%
13	5601 - ECOLE DE PARACHUTISME SPORTIF DE VANNES BRETAGNE	12 904	11 782	8,69%
14	6020 - ESPACE INTERCLUBS EUROPEEN DE PARACHUTISME SPORTIF	12 526	8 437	32,64%
15	3328 - SARL ESPACE CHUTE LIBRE	12 474	15 231	-22,10%
16	5401 - EFP NANCY LORRAINE	12 008	9 182	23,53%
17	4001 - SARL OJB PARACHUTISME	11 833	14 452	-22,13%
18	6701 - CENTRE ECOLE REGIONAL DE PARACHUTISME ALSACE	9 959	8 836	11,28%
19	6401 - PAU PARACHUTISME PASSION	9 574	13 897	-45,15%
20	4901 - C.E.R.P.S MAINE ET VAL DE LOIRE	9 395	6 807	27,55%
21	4701 - ECOLE DE PARACHUTISME D'AGEN	9 304	8 746	6,00%
22	8914 - PARIS JUMP	9 218	6 620	28,18%
23	8301 - CENTRE ECOLE DE PARACHUTISME COTE D'AZUR	9 209	5 727	37,81%
24	3601 - ECOLE FRANCAISE DE PARACHUTISME LE BLANC	9 034	13 937	-54,27%
25	5904 - C.E.R.P. DE MAUBEUGE	8 607	6 407	25,56%
26	1115 - SARL SKYDIVE OCCITANIE	8 417	6 786	19,38%
27	7119 - EURL ANGEL PARACHUTISME	7 929	6 475	18,34%
28	2212 - SEPTIEME CIEL	6 927	5 501	20,59%
29	3304 - VERTICAL T'AIR PARACHUTISME	6 769		
30	1018 - SAS BLOWIND	6 370	8 560	-34,38%
31	7912 - DEMENCIEL PARACHUTISME	6 272	4 084	34,89%
32	2002 - ECOLE DE PARACHUTISME DU VALINCO	5 971	3 966	33,58%
33	4501 - ECOLE DE PARACHUTISME DU CENTRE ORLEANS LOIRET	5 792	5 202	10,19%
34	3901 - BFC PARACHUTISME	5 243	4 111	21,59%
35	2502 - ECOLE DE PARACHUTISME BESANCON FRANCHE-COMTE	4 671	4 466	4,39%
36	0802 - SAS SAUTER EN PARACHUTE-CHARLEVILLE PARACHUTISME	4 406	2 063	53,18%
37	3801 - CENTRE ECOLE PARACHUTISME DE GRENOBLE	4 322	4 307	0,35%
38	1301 - PARACHUTE CLUB D'AIX	4 292	2 976	30,66%
39	4310 - PARA CLUB DU PUY	4 257	3 202	24,78%
40	6201 - CENTRE ECOLE REGIONAL PARACHUTISME LENS	3 891	1 033	73,45%

		2021	2020	Variation
41	8101 - SAS ALBI PARACHUTISME	3 800	3 904	-2,74%
42	6517 - AIR 65	3 210	1 994	37,88%
43	1703 - BIG'AIR PARACHUTISME	2 784		
44	9X38 - SARL CARAIBE PARACHUTISME	2 759	2 100	23,89%
45	6220 - SAS REBORN	2 734	1 946	28,82%
46	5801 - SARL CENTRE DE PARACHUTISME PARIS NEVERS	2 569	2 244	12,65%
47	2501 - EP NORD FRANCHE COMTE	2 493	1 549	37,87%
48	5301 - PARACHUTISME LAVAL CENTRE ECOLE MAYENNE	2 352	2 542	-8,08%
49	4201 - ASPL/CEP DE SAINT ETIENNE SAINT GALMIER	2 178	1 738	20,20%
50	7617 - SARL AIR LIBRE PARACHUTISME	2 124	48	97,74%
51	6511 - CENTRE ECOLE PARACHUTISME DE LA BIGORRE	1 280	1 751	-36,80%
52	5702 - ECOLE DE PARACHUTISME SPORTIF DE MOSELLE	1 021	2 504	-145,25%
53	5014 - A'AIR PARACHUTISME	834		
54	2915 - ECOLE DE PARACHUTISME BRETAGNE ATLANTIQUE	766	823	-7,44%
55	9X02 - CEP DE NOUVELLE CALEDONIE	412	1 178	-185,92%
56	8520 - VENDEE CHUTE LIBRE	193	1 248	-546,63%
57	3301 - EPS DU BASSIN D'ARCACHON		192	
<b>Total</b>		<b>484 579</b>	<b>376 309</b>	<b>22,34%</b>

---

## *Propositions d'axes de travail du groupe « Technique et Directeurs Techniques » pour 2022*

---

1. Sensibilisation des Moniteurs Fédéraux – BPJEPS Trad à l'évolution des différents dispositifs utilisés en automatique + les particularités des nouveaux aéronefs et amphi cabine.
2. Un groupe de travail pourrait être envisagé avec des membres de la commission médicale et du groupe des directeurs techniques afin de définir des tests physiques permettant de valider une capacité à suivre la formation Traditionnelle ou PAC. La notion d'âge, discriminante, ne peut être autorisée.
3. Le groupe de travail des directeurs techniques, en relation avec la DTN, pourrait réfléchir à une gestion plus fine des mineurs pour la PAC et la Trad. Cette population nécessite une approche différente qui doit prendre en compte la dimension juridique. Le groupe pourrait également réfléchir à une modification de la progression PAC et/ou Traditionnelle intégrant un apprentissage mieux adapté pour les seniors (tandem pédagogique – formation PAC en 10 sauts, et Traditionnelle, etc...).
4. Un groupe de travail de la FFP pourrait être mis en place afin de prendre en compte la problématique du matériel de guidage à destination des écoles. Il pourrait être envisagé un casque normé intégrant des écouteurs.
5. La fiche de formation en OA et en PAC devrait intégrer le fait pour l'élève d'être en capacité d'effectuer un circuit sous voile, sans assistance radio.
6. Le groupe de travail aéronautique de la FFP pourrait proposer une modification de la « checklist » (structures associatives) intégrant des limites journalières et/ou hebdomadaire comparables aux limites imposées aux pilotes professionnels.
7. Des stages fédéraux en wingsuit pourraient être envisagés afin de mieux encadrer cette discipline et augmenter le nombre d'initiateurs.
8. Les élus de la Fédération pourrait intégrer dans l'agrément école le suivi du petit matériel (Modalités à définir, dans l'esprit des casques normés).
9. En relation avec la DTN et la FFP, une réflexion devrait être conduite par notre groupe de travail concernant les dispenses et équivalences relatives au BPJEPS (options TRAD, PAC, Tandem) : UC1&2 et UC4 d'option du BPJEPS.