



Note de la commission sécurité de la F.F.V.L. (Glisses aérotractées)

Un accident s'est déroulé en Charente Maritime, le 26 avril 2003. A la suite d'une soudaine augmentation de la vitesse du vent, passage de 20 à 40 nœuds estimé, 5 pratiquants ont eu des difficultés à maîtriser leur aile. Ils ont cherché à s'en séparer. Aucun des 5 pratiquants n'a pu réaliser ce geste, et ce n'est que parce que les lignes ont cassé, ou que la voile s'est bloquée dans les arbres, ou grâce à l'aide d'autres pratiquants que les 4 premiers pratiquants ont pu résoudre leurs difficultés. L'un d'entre eux, bien moins chanceux, a été gravement accidenté suite à son envol et atterrissage dans les pins, 60 mètres plus loin.

Une analyse de cet accident fait apparaître que trois types de largueurs différents n'ont pas rempli la fonction que tout pratiquant attend de cet équipement dans ces conditions extrêmes et d'urgence.

Suite à ces difficultés, la commission sécurité de la F.F.V.L. prescrit à tous ses licenciés ainsi qu'aux directeurs techniques des écoles conventionnées F.F.V.L. les conseils qui suivent pour une utilisation pertinente des éléments de sécurité, ainsi qu'une procédure visant à vérifier l'opérationnalité des systèmes de largage en leur possession.

CONSEILS

Prévoir les situations à risque :

La surface de l'aile de traction est choisie en fonction de votre compétence technique, de votre poids, de la situation aéro-météorologique (orientation et force du vent), du plan d'eau utilisé, de la sécurité disponible sur le plan d'eau, et du type de navigation envisagé.

Une augmentation de la force du vent dans un délai extrêmement rapide peut transformer une séance de navigation en situation dangereuse provoquant, comme cela s'est déjà produit, des conséquences dramatiques.

Il est donc nécessaire de prévoir les variations brutales de vent en se renseignant sur les conditions de vent et sur leur évolution auprès des différentes sources d'information météorologiques, tout en acquérant une compétence d'analyse météorologique (connaissances et expériences accumulées).

Pratiquer accompagné :

Il est conseillé de pratiquer en présence d'une personne qui pourra en cas d'incident prévenir des secours et éventuellement vous assister au décollage et à l'atterrissage de votre aile de traction. En cas d'assistance au décollage ou à l'atterrissage de l'aile, vous devez avoir vérifié la compétence de votre aide et avoir convenu d'un signe de communication pour le lâcher de l'aile.



Un système de sécurité de type largeur n'est pas fiable à 100 % :

Quel que soit le système visant à assurer la sécurité d'un pratiquant, il ne peut être fiable à 100 %. La sécurité ne doit pas être uniquement fondée sur le fonctionnement mécanique d'un système.

En amont, il est nécessaire

- d'avoir une bonne formation de base et un entraînement régulier,
- de posséder des connaissances et des compétences météorologiques suffisantes,
- de vérifier avant toute navigation les évolutions météorologiques prévisibles,
- de pratiquer en fonction de votre niveau de compétence technique, du site utilisé, du matériel employé, de votre état physique et mental du jour.

Le respect de ces exigences préliminaires évitera souvent la mise en œuvre d'une procédure de sécurité visant à réagir en urgence

Une procédure de sécurité s'apprend :

Mettre en œuvre une procédure de sécurité du type largage de l'aile ne se découvre pas en situation d'urgence.

Tout comme un commandant de bord répète lors de ses entraînements les procédures d'urgence visant à assurer la sécurité de ses passagers, vous devez comprendre et apprendre la procédure de largage du matériel de traction, et la maîtriser de façon à ce qu'elle devienne un geste réflexe, sûr et cohérent.

Il est nécessaire d'aborder lors des phases d'entraînement la mise en œuvre d'une procédure de sécurité d'urgence :

Lors d'une phase de navigation qui vous permettra un retour à terre facile, en ayant pris soin de prévenir les personnes qui naviguent avec vous de la procédure que vous allez mettre en œuvre, à condition que vous ayez l'espace nécessaire pour effectuer cet essai sans risques pour les autres pratiquants et autres usagers du plan d'eau et de la plage, essayez votre largage dans une configuration la plus proche possible de la réalité. Cela vous permettra d'apprécier aussi bien la qualité de la préhension du bout de largage que de vérifier l'effort nécessaire au largage, et de situer les difficultés rencontrées à reconnecter l'aile.

Un système de sécurité doit être vérifié :

Avant chaque phase de navigation, il est impératif de vérifier que rien ne viendra altérer le fonctionnement prévisible de votre système. Une vérification visuelle, et une visite pré-navigation s'imposent.

Un système de sécurité doit être entretenu :

Les systèmes de largage peuvent être constitués d'éléments mécaniques et d'éléments à base de fibres textiles.

Ils peuvent faire l'objet soit de modifications de dimension, dues à des mauvais traitements ou à des contraintes de charge, soit à des défauts de résistance initiale dus à l'usure. Ces altérations peuvent, selon les cas, amener des largages d'aile plus difficiles ou des largages intempestifs, voire des impossibilités de largage.

Afin d'éviter des dysfonctionnements importants sur des systèmes de sécurité qui auraient pu posséder une fonction nominale adéquate, il est nécessaire de les entretenir et de remplacer les pièces d'usure si les largueurs en comportent.

Il est nécessaire d'apprendre les comportements en cas d'augmentation de traction non envisagée :

Une variation subite du vent se solde par un accroissement de la portance de l'aile, donc par une glissade sur la plage ou un décollage inopiné.

Lorsque le vent est rafaleux, il est idéal de maintenir l'aile en bord de fenêtre jusqu'à l'entrée dans l'eau car il vaut mieux glisser que s'envoler, ce qui laisse encore le choix de larguer.

Si à l'occasion d'un accroissement de vent vous veniez à décoller d'au moins votre propre hauteur, il ne faut pas se précipiter pour larguer l'aile, mais il est impératif avant tout de gérer le vol donc de rester dans une position de pilotage qui permettra un retour au sol calme. L'aile devra rester en position haute. Il faudra



border l'aile en configuration 4 lignes au bon moment pour amortir le retour au sol et larguer une fois retourné au sol.

Il peut s'avérer très dangereux de larguer l'aile en phase de vol. Ne cherchez donc à larguer l'aile qu'à une hauteur qui rendra le retour au sol sûr. Pendant la phase de retour au sol, préparez le largage de l'aile de traction que vous n'effectuerez qu'après le posé au sol.

AUTO TEST DU LARGUEUR

Le largueur de sécurité est un élément vital de la chaîne qui lie l'aile de traction au pratiquant.

Pouvoir diminuer quasi intégralement la traction de l'aile, et ce sans perdre l'aile, est un gage de sécurité pour les pratiquants et les tiers environnants.

Il est nécessaire d'apprécier les limites de son propre équipement de largage dont les fonctions de sécurité n'ont pas encore été validées par des tests normatifs, et qui, de plus, ont pu s'altérer dans le temps.

Deux cas extrêmes de largage rapide pour une protection sécuritaire sont à envisager :

- largage sous faible tension voire sans tension (lignes détendues), car l'on peut avoir à larguer en extrême urgence lorsque les lignes sont détendues avant une tension brutale, ou lorsque la charge (le pratiquant) est en déplacement donc lorsque la charge est bien inférieure au poids du pilote.
- largage sous forte tension, car l'on peut avoir à larguer lors de fortes surventes ou lorsque l'aile se fait emporter par un autre engin nautique en déplacement.

Durant un auto-test du matériel de largage, les critères qui doivent être pris en compte sont :

- la tension nécessaire pour agir sur la poignée ou le bout de commande (question : est ce que j'arrive à facilement tirer sur la poignée ou le bout de largage ? sans déployer une force disproportionnée ?)
- l'accessibilité de la poignée ou du bout de commande (question : est ce que la poignée ou le bout de largage est facile à atteindre, à saisir ? Le mouvement à exécuter est-il un mouvement naturel ?)
- la rapidité de mise en œuvre du système de sécurité (question : entre le moment où je décide la mise en action et la libération de l'aile, le délai est-il en concordance avec l'urgence de la situation ?)

Propositions pour réaliser un autotest de votre matériel sous forte tension : pendre la barre de pilotage équipée des pré-lignes sur un portique, une poutre ou une branche d'arbre horizontale, et essayer de larguer sous la charge de votre poids ou équivalent. Si possible, refaire la procédure en doublant la charge. Vérifiez la traction nécessaire pour actionner le largueur, la préhension du bout de largage, l'axe à respecter pour la traction. Attention ne vous mettez pas en danger lors de la procédure de largage.

Note supplémentaire aux utilisateurs de largueurs mécaniques de type Wichard ® :

Certains pratiquants utilisent, pour assurer le largage des ailes de traction, des mousquetons à ouverture sous charge à œil émerillon de la série 26 de fabrication Wichard.

La commission sécurité de la F.F.V.L. tient à signaler à leurs utilisateurs que :

- Ce système mécanique n'est pas conçu pour un usage de sécurité en kitesurf.
- Une traction selon un axe décalé peut le rendre inopérant (la traction peut être désaxée en cas de jonction fixe du système mécanique avec le harnais)
- Le bout de largage nécessite une traction axée, qu'il n'est pas toujours possible de reproduire en situation d'urgence.
- L'accumulation de sable (en cas de traction sur la plage à plat ventre) peut rendre inopérant le largage.

Nice, le 19 juin 2003.