

Les explications ci-après doivent fournir aux "Safety Officers" comme aux chefs instructeurs de vol les nécessaires informations de fond, pour présenter les recommandations du Safety Workshop lors des briefings.

Par ailleurs, nous renvoyons au site web de la Fédération suisse de vol à voile, où les documents du Workshop 2011 peuvent être trouvés sous le lien „Flight Safety > Workshop“. La présentation „SW2011_Präsentation_Empfehlungen_GS_FLARM.pdf“ convient parfaitement pour présenter ces recommandations. Un grand merci à Patrick Hofer pour cette réalisation.

Planeurs et parapentes

Résultats des discussions de groupes

L'événement a montré l'existence d'un grand besoin d'information réciproque. De grosses différences distinguent les planeurs et les parapentes. Les discussions de groupes, auxquelles des parapentistes ont été également conviés, ont fait émerger les principaux aspects suivants.

- La manœuvrabilité verticale des parapentes est limitée. Soumise à des rafales ou à des tourbillons marginaux (générés par des planeurs, par exemple), la corolle peut se replier soudainement et provoquer une brusque abattée du parapentiste. C'est pourquoi les planeurs ne passeront en dessous de parapentes qu'à grandes distances.
- Les parapentes voient plus mal les planeurs qu'inversement (silhouette plus fine et moins colorée).
- Les planeurs se manœuvrent mieux et plus précisément que les parapentes.
- Des ascendances faibles entraînent des rassemblements concentrés de planeurs et de parapentes dans un petit volume, aboutissant ainsi à des conditions critiques.
- Déclaration d'un pilote de parapente: quand des planeurs cerclent autour de moi dans une colonne thermique, il m'est impossible de quitter la colonne. Ce n'est que lorsque les planeurs sont sortis de l'ascendance que le parapente peut le faire également. Mais en attendant, il peut rapidement se trouver propulsé jusqu'aux nuages, alors contraint à un involontaire vol dans les nuages.
- Des sens de rotation peu clairs ou différents accroissent le risque de collision.
- Du fait de la plus mauvaise manœuvrabilité et de l'allure nettement plus basse du parapente, le temps disponible ne lui suffit guère pour respecter les règles de priorité en vol de pente, face à un planeur. C'est pourquoi les planeurs laissent la priorité aux parapentes le long d'une pente.

Autres recommandations

Beaucoup de groupes de vol à voile comptent aussi des parapentistes dans leurs rangs. Ceci nous offre la chance d'échanger nos expériences entre nous, et même de faire un vol en parapente. Les parapentistes de la région peuvent être invités sur l'aérodrome. Ainsi pourront-ils s'y familiariser avec l'activité aérienne, et peut-être effectuer un vol en planeur comme passager. De notre côté, nous avons peut-être là le moyen de nous attirer quelques nouveaux vélivoles.

Bibliographie: Ouvrage théorique sur la pratique du parapente: „Gleitschirmfliegen“ par Löttscher/Zeller

(ISBN: 978-3-9520535-0-8, environ CHF 40.-)

Comportement en cas d'avertissements de FLARM, si l'autre aéronef n'est pas vu

Des aspects techniques du FLARM se trouvent dans la présentation „Safety Workshop 2011_Ausweichen_Handout.pdf“, sur le site web de la FSVV. Résumé des points les plus importants:

- **l'affichage** FLARM se réfère au "GND-Track"; il faut donc tenir compte du fait que par **vent fort**, un écart latéral de 1 à 2 diodes lumineuses est possible (voir présentation);
- il n'y a que peu d'avertissements erronés avec les FLARM actuels; en conséquence, un avertissement révèle avec une quasi certitude la présence d'un aéronef à proximité;
- **les affichages à barres des premiers appareils FLARM de 2004 peuvent être complétés par un affichage externe à rose de compas** (> recommandation).

Énoncés centraux des discussions de groupes

- En cas d'avertissement FLARM, il est essentiel de se concentrer pleinement sur l'observation de l'espace aérien, en se focalisant sur la direction du danger annoncée.
- Des changements de cap préventifs et **légers** permettent d'être mieux identifié, alors que des mouvements **violents** accroissent le profil de collision potentiel (remarque: raison pour laquelle on défend aussi l'idée qu'il faudrait même n'effectuer aucun „mouvement de dégagement“). Le dégagement ne doit donc s'effectuer que lors du contact visuel.
- La tendance est de recommander un dégagement vers la droite (comme ceci est prescrit par la loi).

Autres recommandations

- **Remettre à niveau les FLARM dans les planeurs: compléter les anciens FLARM de 2004 par un affichage externe à rose de compas**, installer un système d'annonces vocales (Triadis, LX, etc.), équiper les avions-remorqueurs de FLARM.
- Contraindre à un recours obligatoire au FLARM dans les groupes, sur les aérodromes, dans les camps, etc..