

6. Le parachute de secours en biplace :

Il existe des parachutes de secours destinés à la pratique biplace.

Le choix du modèle adapté se fait sur les mêmes critères que pour un parachute de secours solo, mais il faut tenir compte de la charge maximale envisagée sous le biplace.

L'utilisation en biplace d'un parachute de secours solo est à proscrire.

Le taux de chute d'un parachute varie avec la racine carrée de sa charge, la hauteur de saut équivalente au taux de chute est directement proportionnelle à la charge.

le tableau ci-dessous est calculé sur la base d'un parachute homologué pour un poids total volant de 80 kg :

P.T.V. (kg)	Taux de chute (m/s)	Hauteur de saut équivalente (m)
80	5,50	1,54
100	6,15	1,93
120	6,74	2,31
140	7,28	2,70
160	7,78	3,08
180	8,25	3,47
200	8,70	3,85

Le conditionnement et l'utilisation du parachute de secours biplace comportent également des spécificités dont il faut tenir compte.

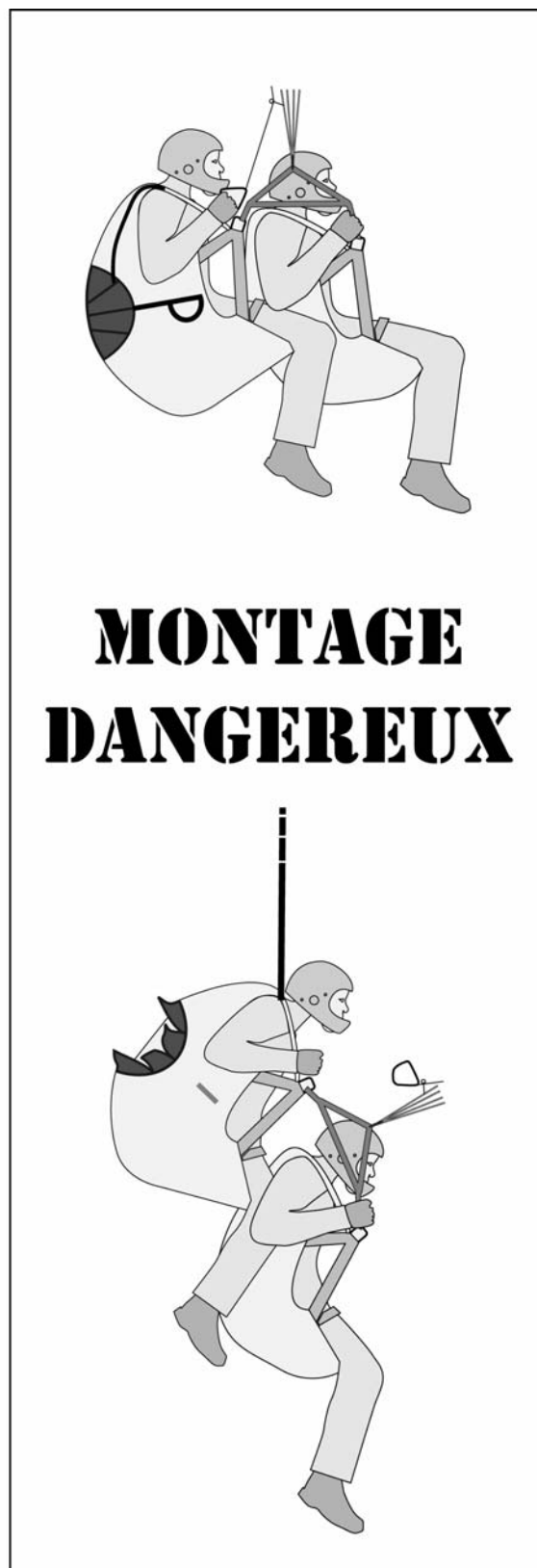
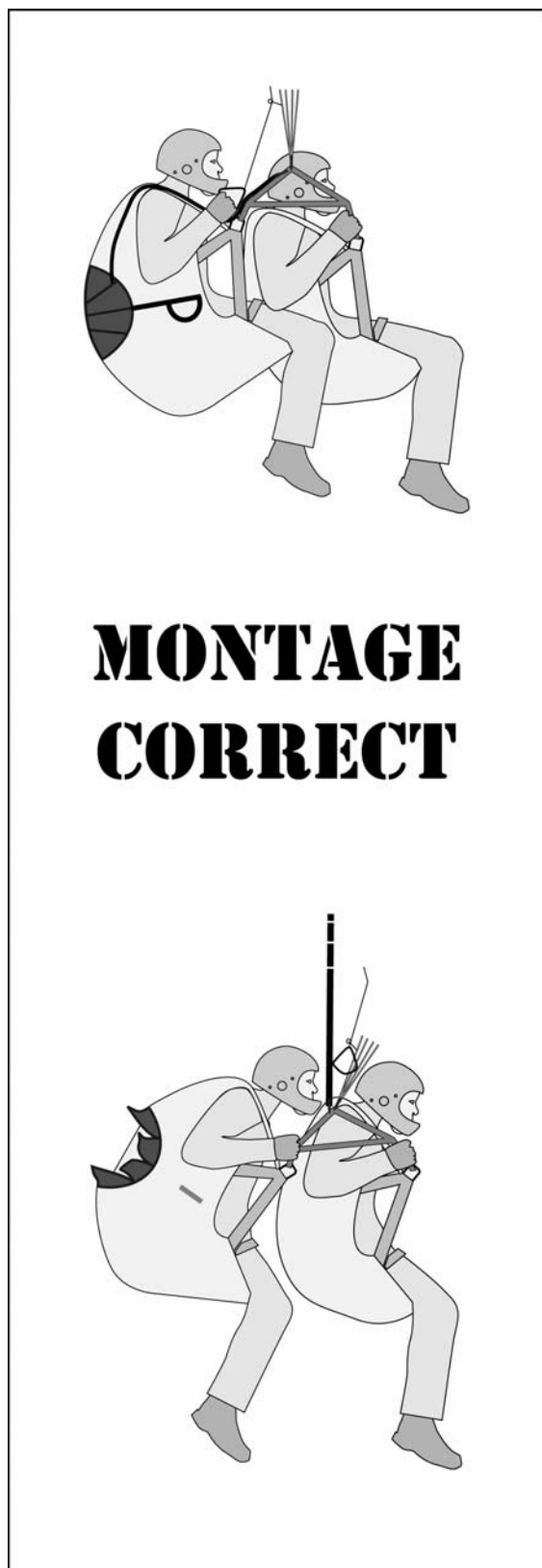
6.1. Ancrages des élévateurs du parachute au centre des écarteurs :

En biplace, les élévateurs du parachute de secours doivent impérativement être ancrés au même endroit que les élévateurs du parapente, sur des maillons inox dédiés, largement dimensionnés.

L'ancrage des élévateurs du parachute au niveau des épaules est à proscrire car, comme le montrent les schémas des pages suivantes, en cas d'ouverture du parachute de secours, le passager se retrouverait encore plus exposé, en position beaucoup plus basse que le pilote.

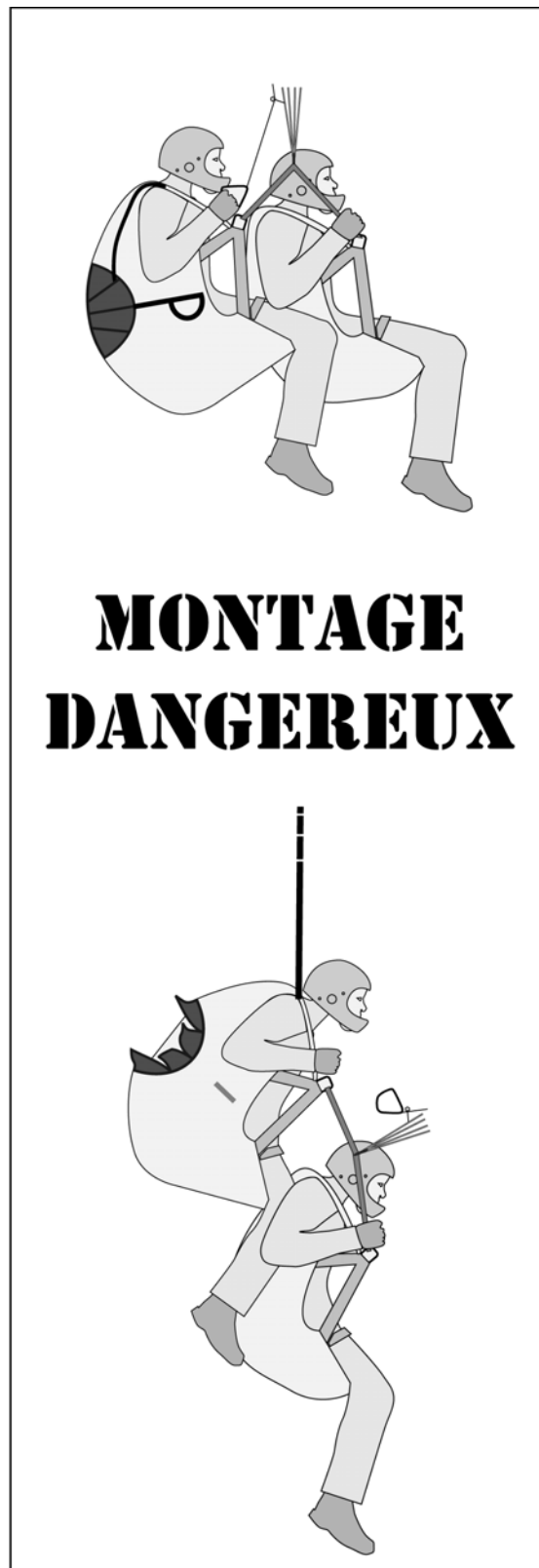
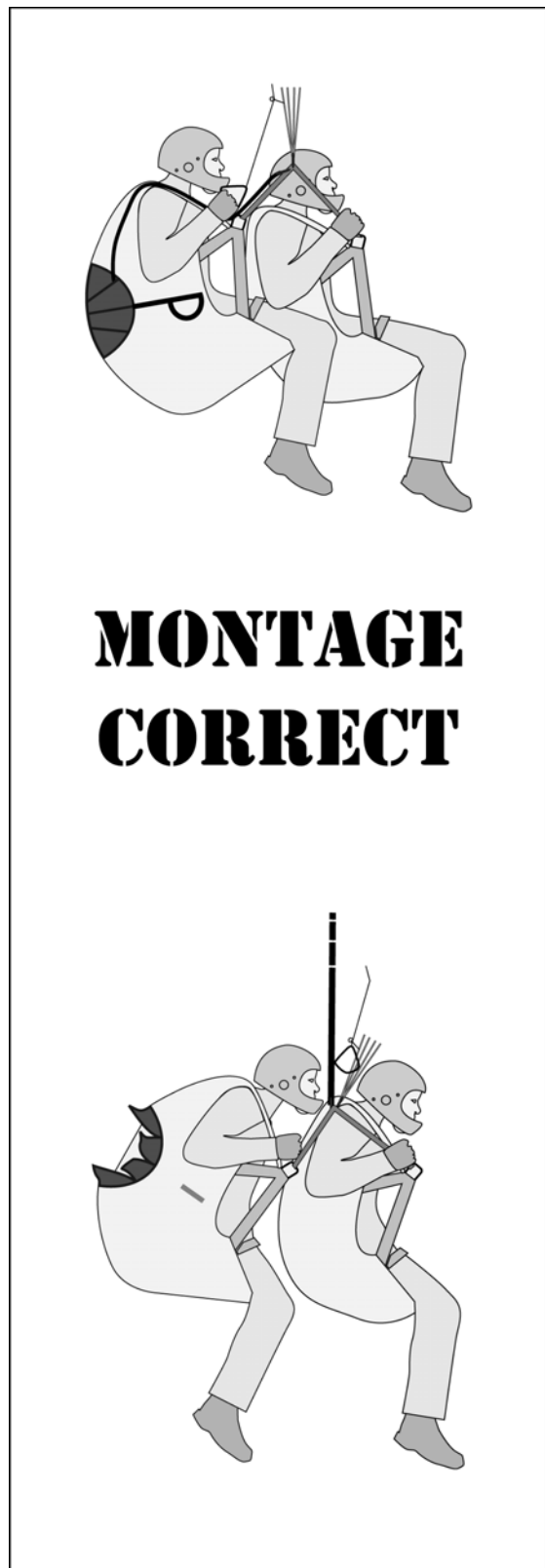
Points d'ancrage du secours au centre des écarteurs rigides :

En cas d'ouverture du parachute de secours en biplace, l'ancrage des éleveurs du parachute de secours au centre des écarteurs permet une position d'atterrissage acceptable alors qu'un ancrage aux épaules augmente les risques de blessures du passager en le mettant en première ligne :



Points d'ancrage du secours au centre des éleveurs souples :

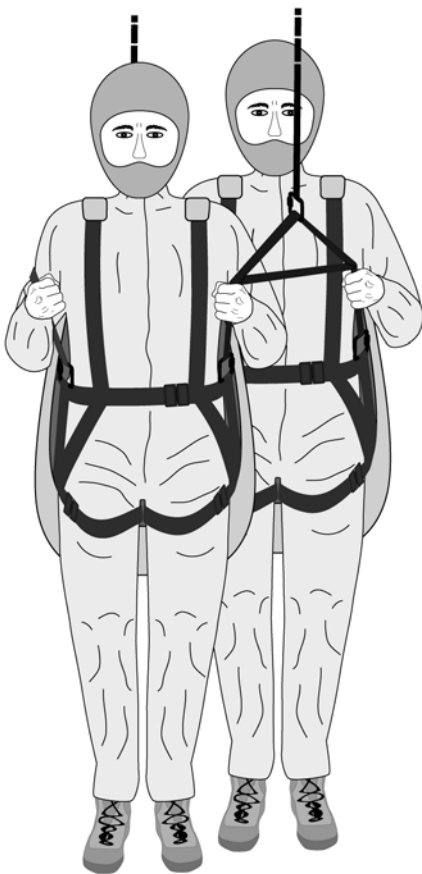
En cas d'ouverture du parachute de secours en biplace, l'ancrage des éleveurs du parachute de secours au centre des éleveurs permet une position d'atterrissage acceptable alors qu'un ancrage aux épaules augmente les risques de blessures du passager en le mettant en première ligne :



6.2. Position d'atterrissage :

En cas d'utilisation du parachute de secours en biplace, il est préférable d'arriver au sol côte à côte et si possible face à la trajectoire afin d'éviter les coups de genoux dans le dos du passager.

POSITION CORRECTE



POSITION DANGEREUSE



6.3. Système André ROSE : intérêts et mise en place :

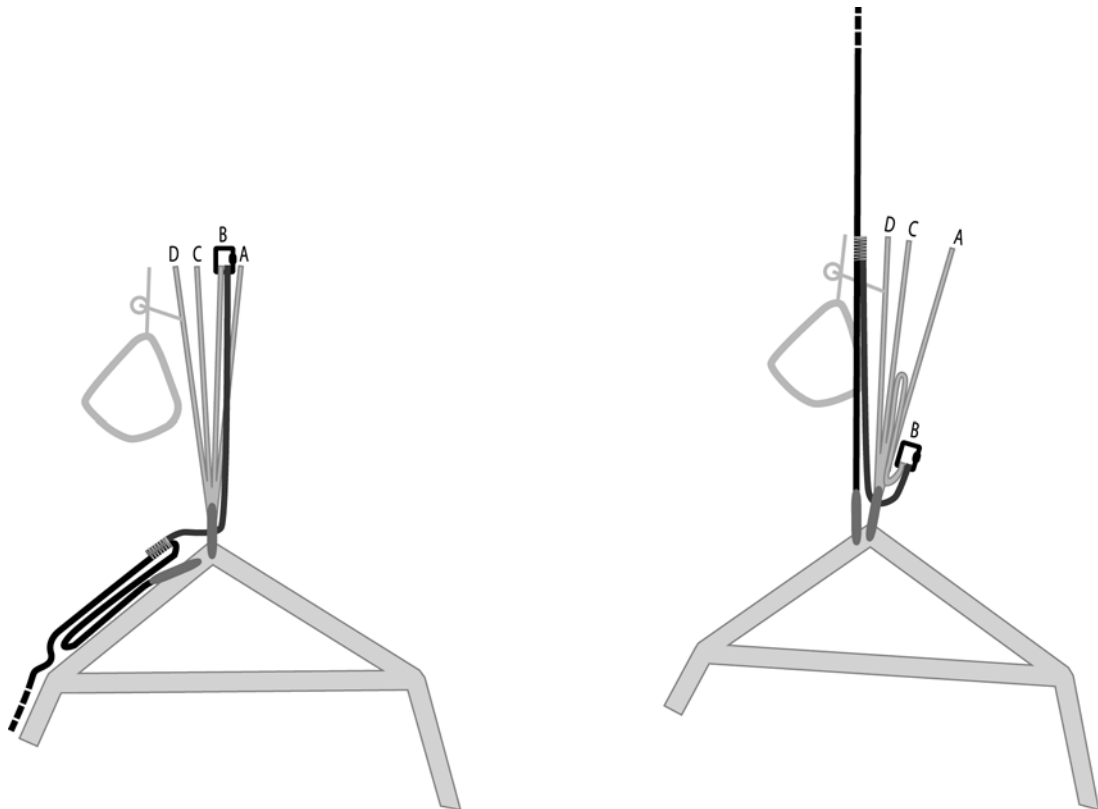
En cas d'ouverture du parachute de secours en biplace, affaler manuellement le parapente est quasi-impossible à cause de la force relativement importante à mettre en œuvre et de l'éloignement des élévateurs.

Il est pourtant important de pouvoir affaler le parapente pour éviter les problèmes liés à une mise en effet miroir (voir partie 5.3.4., page 36).

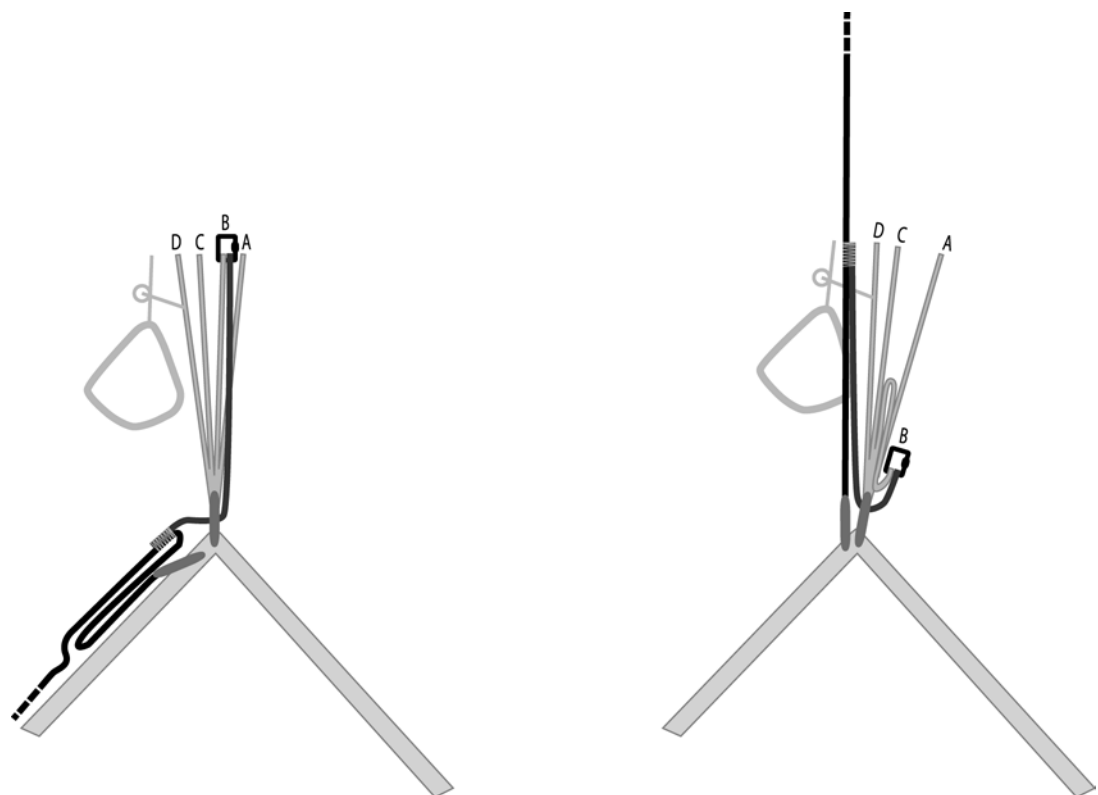
Le système André Rose répond à ce problème et permet l'affalement automatique du parapente biplace en cas d'ouverture du parachute de secours.

Les schémas des pages suivantes montrent le montage et le mode de fonctionnement de ce dispositif.

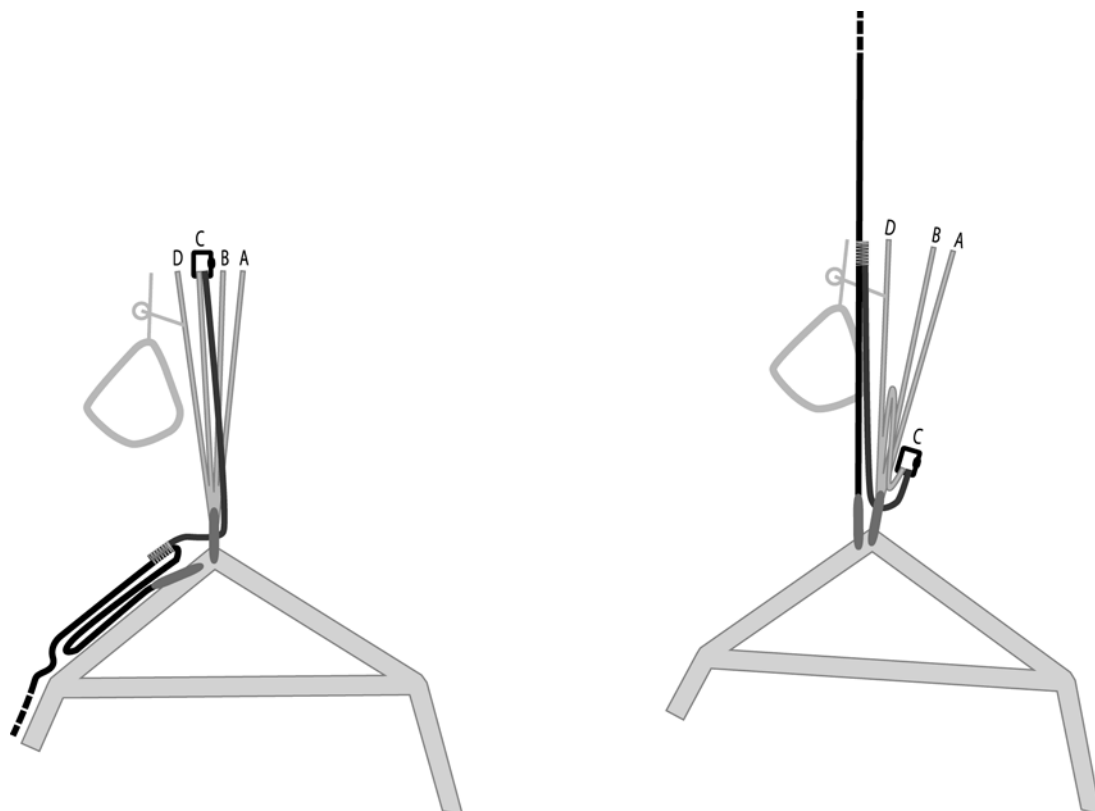
Ecarteurs rigides, montage sur les éleveurs B



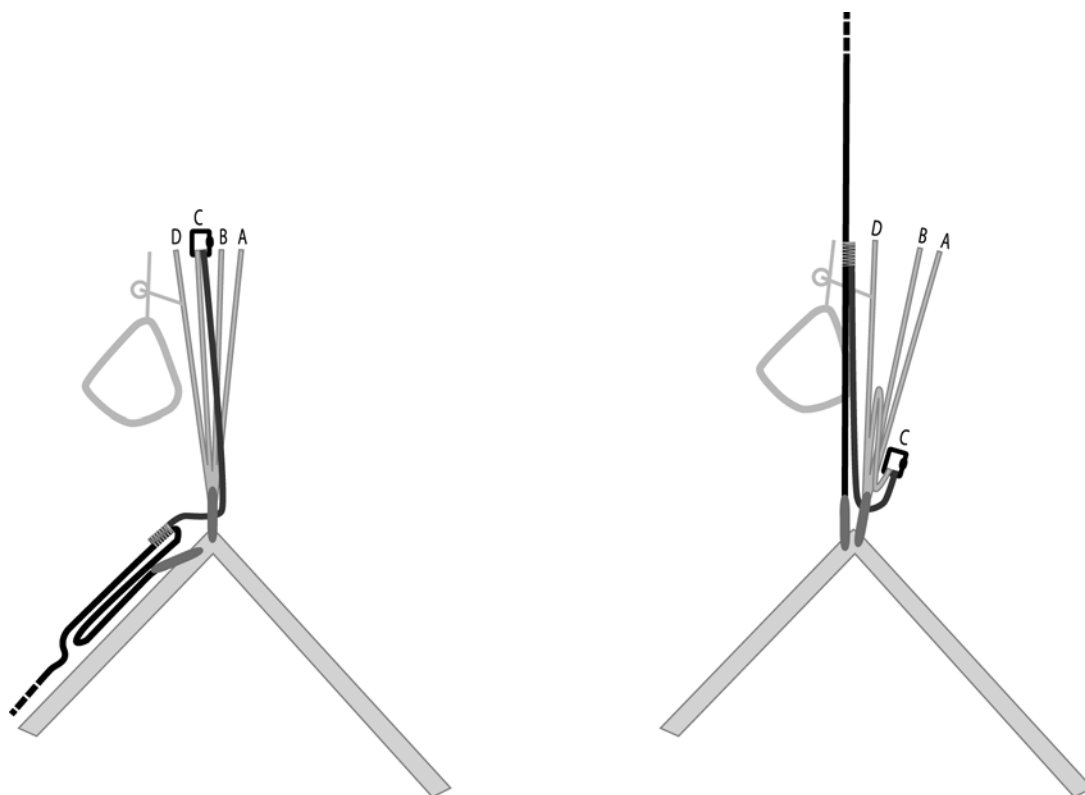
Élévateurs souples, montage sur les éleveurs B



Ecarteurs rigides, montage sur les éleveurs C



Élévateurs souples, montage sur les éleveurs C



6.4. Cadre juridique :

Le Vol Libre à deux est et doit rester une activité sportive ; notre administration de tutelle est le Ministère de la Jeunesse et des Sports qui confère par délégation une partie de ses prérogatives (compétition, formation, organisation de la pratique...) à la Fédération Sportive concernée, en l'occurrence la F.F.V.L. Il en résulte, pour le biplaceur comme pour le moniteur, une obligation de moyens = nécessité de mettre en oeuvre tous les moyens utiles à la sécurité de la pratique, d'où il découle qu'un incident ou accident entre, en l'absence de faute délibérée, dans ce que le législateur appelle les risques normaux ou acceptés de tout pratiquant sportif. Certaines décisions de justice vont à l'encontre de cette position et pousse le biplace vers une obligation de résultat.

Biplace et recherche de responsabilité :

En tant qu'activité sportive, le vol libre s'est toujours prévalu d'une notion d'obligation de moyens concernant tant les actes d'enseignements que la pratique du biplace. Cette notion entraînait celle de risque accepté. Depuis 97 la Cour de Cassation a retenu une obligation de sécurité de résultat du pilote de biplace dans les phases où le passager n'est pas actif. Cet arrêt ayant valeur de jurisprudence, nous sommes dorénavant soumis à une obligation de résultat.

Quelques rappels :

Obligation de moyens : obligation suivant laquelle le pilote du biplace doit s'être donné tous les moyens pour assurer la sécurité du passager (choix du site, des conditions, équipement (casque, aile homologuée, secours, etc...), assurance, qualification...). Dès lors que le passager subit un dommage pendant le vol, un manquement à l'obligation de moyens devra être démontré pour entraîner la responsabilité du pilote.

Risque accepté : principe selon lequel une personne est sensée être consciente des risques inhérents à une pratique sportive. Théorie seulement retenue dans un cadre de compétition.

Obligation de résultat : pas d'erreur possible, dès lors que le passager subit un dommage quelconque pendant le vol c'est le pilote qui en supporte la responsabilité.

7. Le parachute de secours en école :

La Charte des écoles EFVL est très claire en ce qui concerne le parachute de secours :

L'emport d'un parachute de secours, en biplace et pour les élèves à un niveau de progression le nécessitant, fait partie des recommandations de la FFVL concernant le matériel (paragraphe 5.1 de la Charte).