



Biplace Meeting



Mot de bienvenue

Déroulement

Instruction des passagers	Christian Boppart
Analyse des accidents	Beni Stocker
Description d'un cas	Helvetia
Apéro	

Instruction des passagers

Pourquoi la preuve de l'instruction est-elle importante ?

Est-il courant d'avoir une preuve de l'instruction ?


La FSVL met 3 outils à disposition : Carnet de vol, bloc de quittances, en ligne

L'utilisation des outils FSVL est-elle obligatoire ?



Instructions aux passagers





Bestätigung Instruktion und AGBs, Quittung

Confirmation des instructions et des conditions générales, reçu

Conferma delle istruzioni e delle condizioni generali di contratto, ricevuta

Confirmation of instructions and terms and conditions, receipt

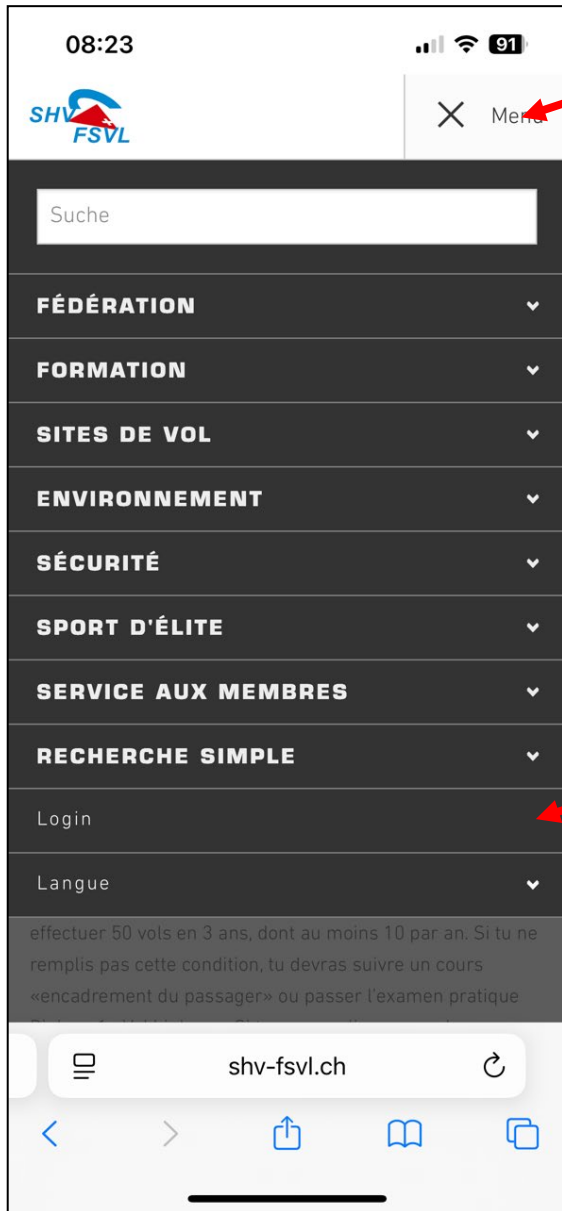
Commander
info@shv-fsvl.ch

Instructions aux passagers

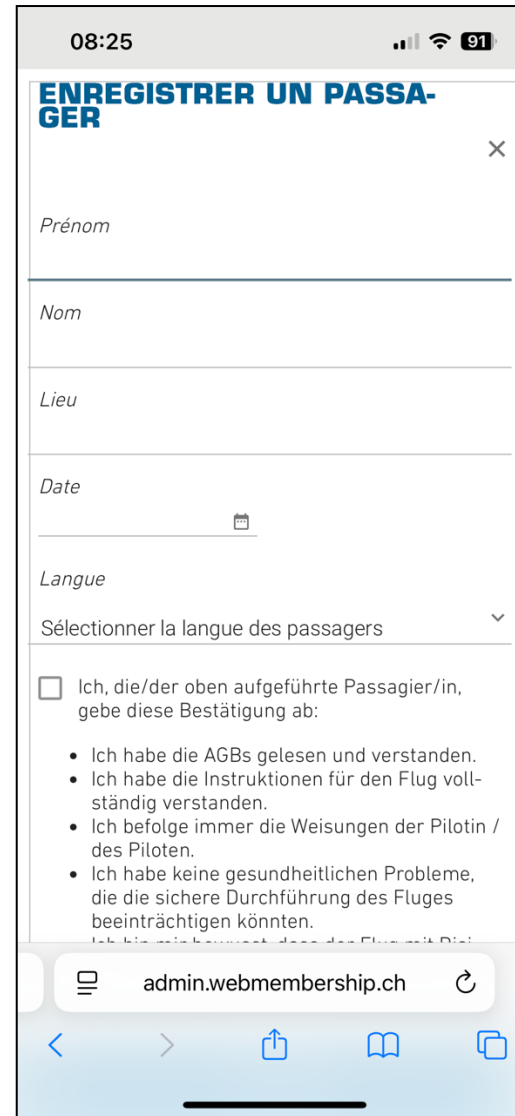
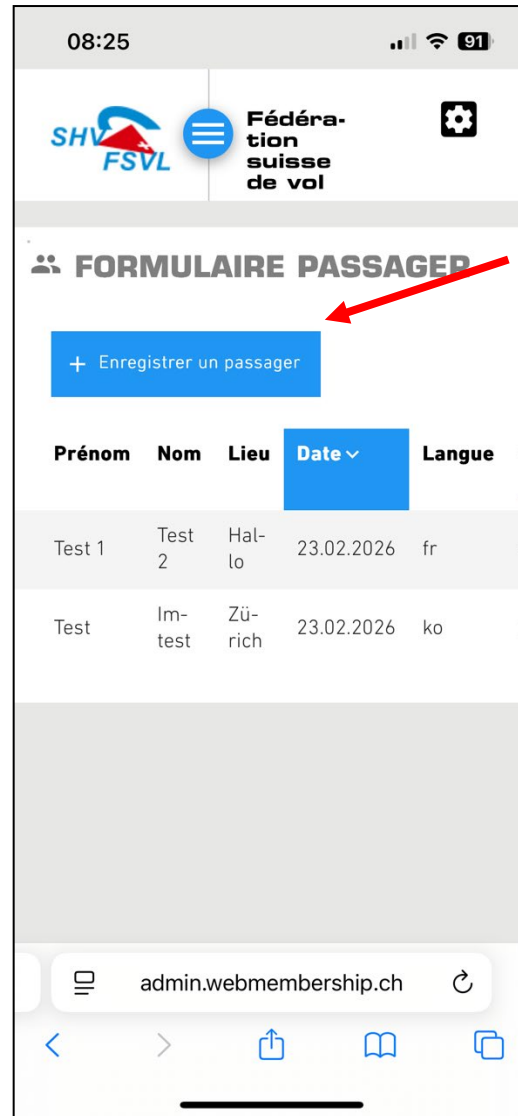
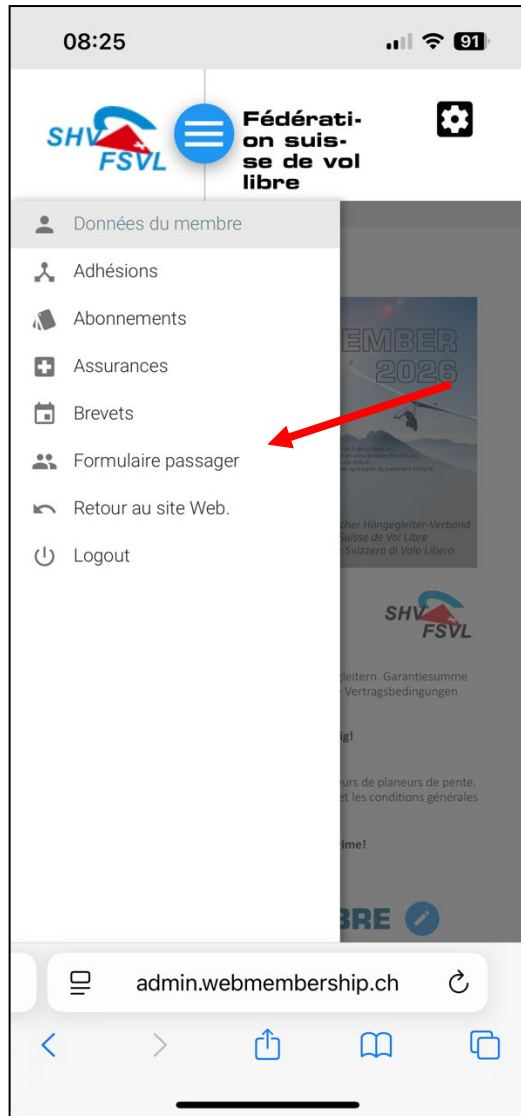
En ligne : Hors ligne non disponible



SHV Schweizerischer Hängegleiter-Verband
FSVL Fédération Suisse de Vol Libre
FSVL Federazione Svizzera di Volo Libero



SHV Schweizerischer Hängegleiter-Verband
FSVL Fédération Suisse de Vol Libre
FSVL Federazione Svizzera di Volo Libero



Menu : Service aux membres, Biplace

Home > Service aux membres > Biplace

Service aux membres
BIPLACE

Tu trouveras ici toutes les informations importantes ainsi qu'une série d'outils destinés à t'aider dans ton travail quotidien.

OBTENTION DE LA LICENCE

Pour obtenir ta licence de vol commercial (Biplace 3), tu dois effectuer 50 vols en 3 ans, dont au moins 10 par an. Si tu ne remplis pas cette condition, tu devras suivre un cours «encadrement du passager» ou passer l'examen pratique Biplace 1 «Vol biplace». Si tu ne remplis aucune de ces

Biplace Conditions générales + informations sur l'assurance

- [CGV Biplace FR courte \(word\)](#)
- [CGV Biplace FR longue \(word\)](#)
- [informations sur l'assurance](#)

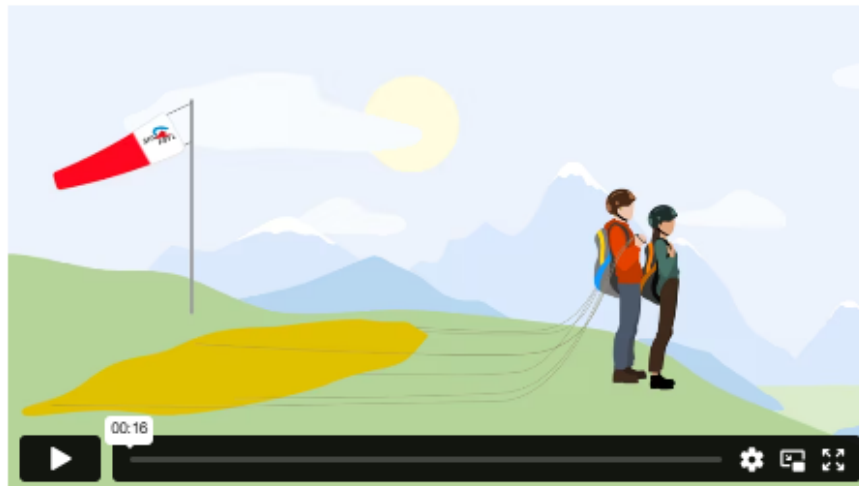


Instruction des passagers

INSTRUCTIONS POUR LES PASSAGERS

Il va de soi que le passager doit être informé des détails du vol. En cas d'accident, il peut être important de pouvoir prouver que ces informations ont bien été communiquées. Cette preuve n'est pas obligatoire, mais elle permet d'éviter des demandes d'indemnisation injustifiées. C'est pourquoi nous recommandons de consigner chaque vol dans un carnet de vol ou en ligne dans ton profil. La FSVL a conçu un carnet de vol et un bloc de reçus qui peuvent être utilisés à cette fin. Les commandes peuvent être passées dans la boutique. Pour la version en ligne, tu trouveras des instructions dans la liste de liens à droite.

Pour pouvoir télécharger la vidéo, tu dois la regarder sur le site vimeo.com (en cliquant avec le bouton droit de la souris sur la vidéo). Le bouton de téléchargement se trouve alors directement sous l'image vidéo.



Instructions aux passagers

Questions



SHV Schweizerischer Hängegleiter-Verband
FSVL Fédération Suisse de Vol Libre
FSVL Federazione Svizzera di Volo Libero

Analyse des accidents

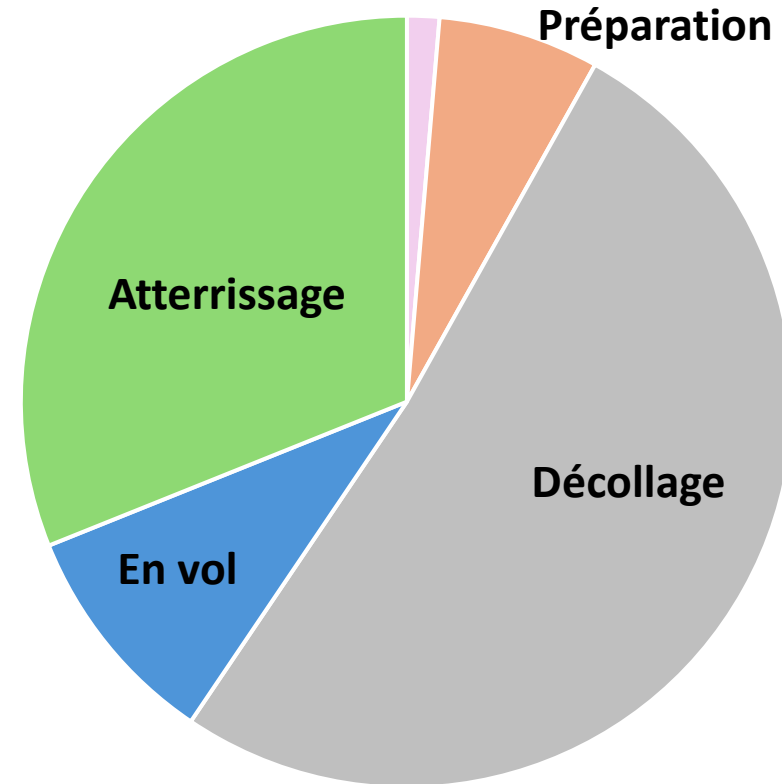


Important : l'analyse n'est pas une statistique. Elle porte sur des cas individuels. Il n'est pas possible de tirer des conclusions générales (nombre de cas trop restreint).

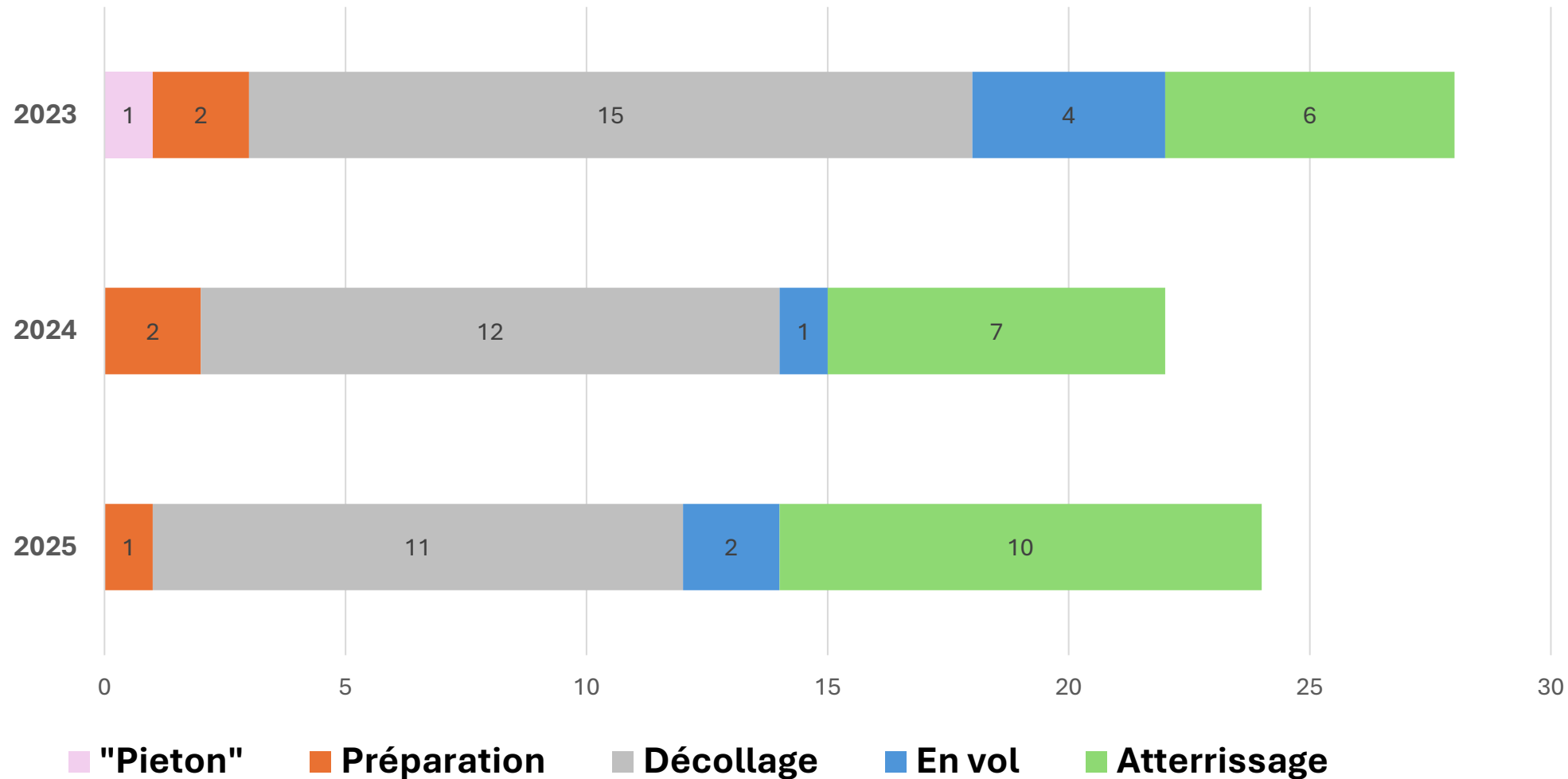
Analyse des accidents – Répartition par phase de vol

74 déclarations de sinistre au total

- 1 cas «piéton»
- 5 erreurs de préparation
- 38 cas en phase de décollage
- 7 cas pendant la phase de vol
- 23 cas pendant la phase d'atterrissage



Répartition par phase de vol 2023 - 2025



Préparation – Causes & Learning

- 4 décollages avec un nœud ou cravate
- 1 décollage avec un système de rafale d'oreilles emmêlé

Conséquences : 2 atterrissages d'urgence forcée en terrain difficile

1 atterrissage forcé avec collision dans une ligne électrique

2 pertes de contrôle (incapacité à piloter) & touchdown en terrain escarpé/arbre

Cause principale : Inattention associée à la distraction et à la pression du temps

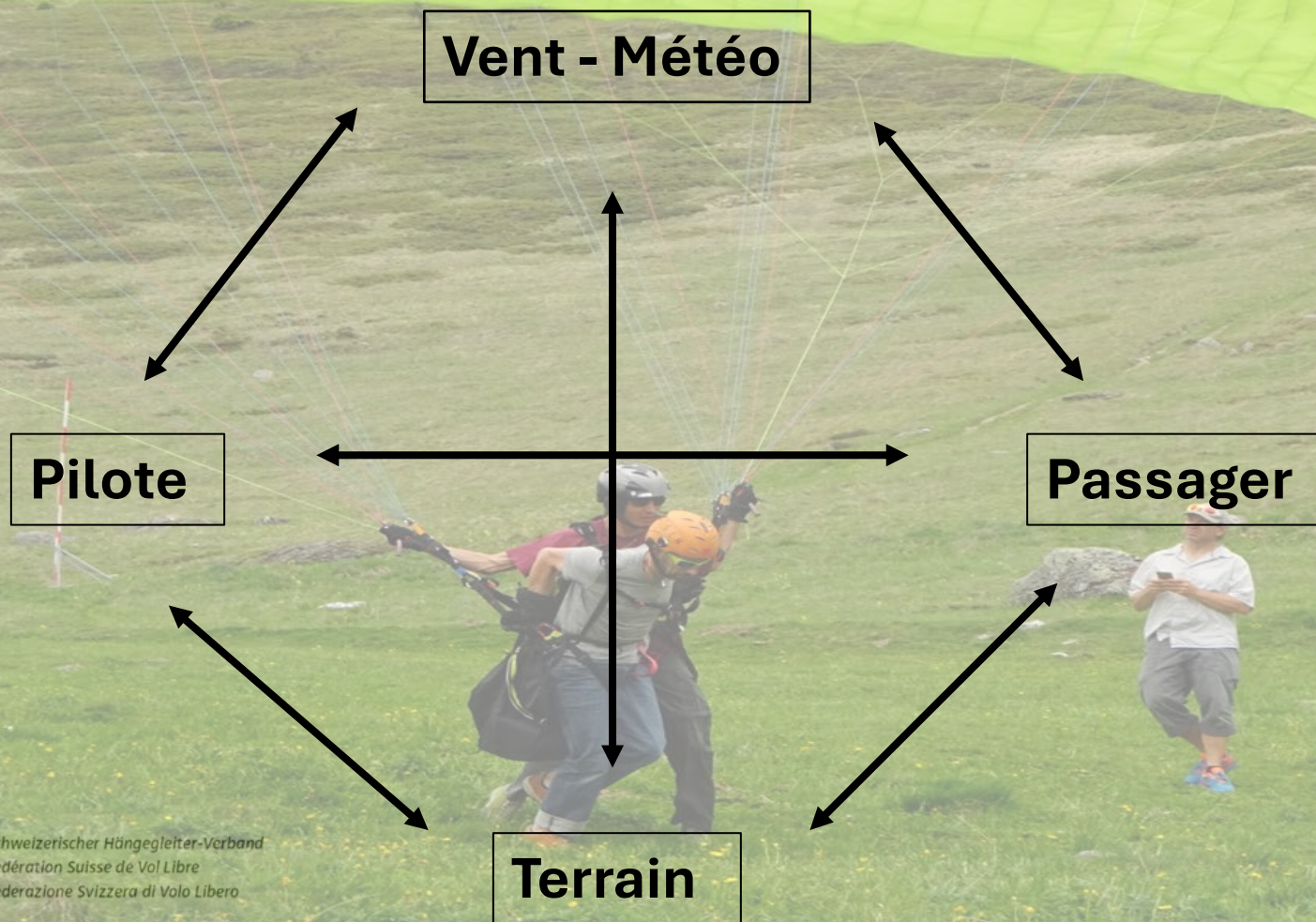
Contrôle pré-vol – Causes & Learning

Citation d'un pilote : J'ai été distrait pendant le contrôle MAVIE et j'ai ensuite poursuivi le contrôle à moitié.

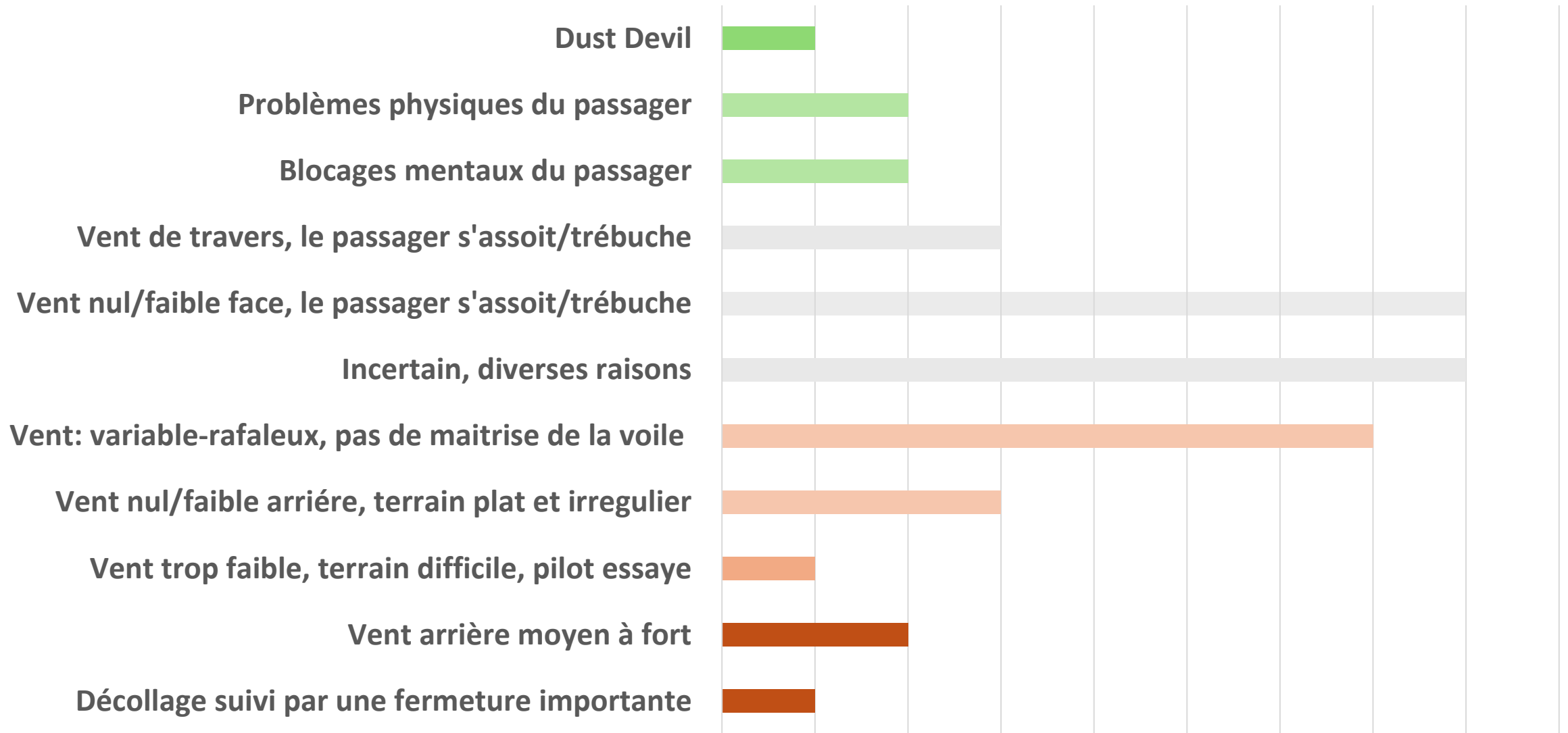
Learning :

- Effectue toujours un contrôle MAVIE en entier et sans interruption !
- Si tu es interrompu, recommence !

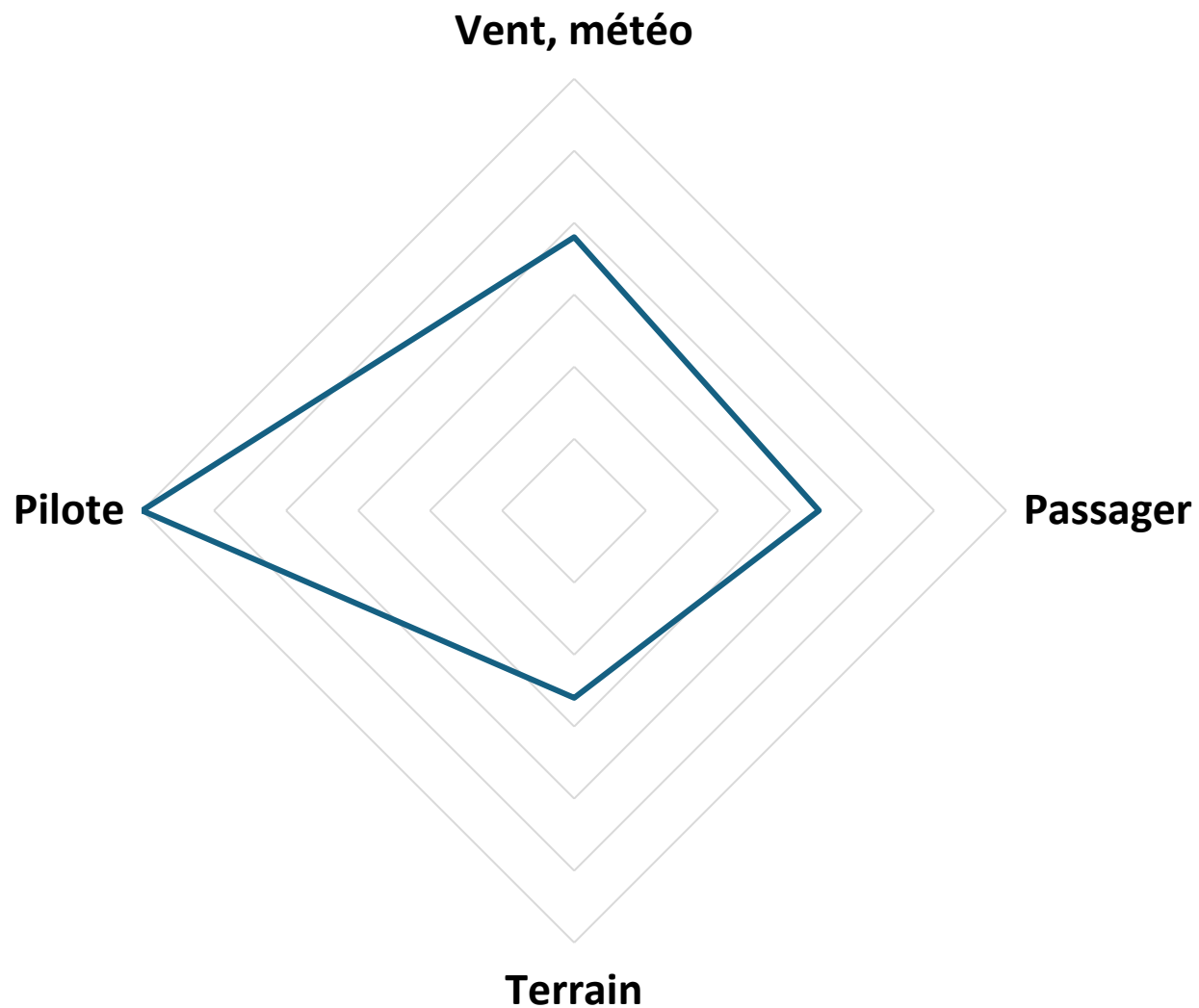
Phase de décollage – Problématique complexe



Phase de décollage - répartition par cause



Phase de décollage - répartition par cause



Phase de décollage – «chaîne d'erreurs complexe 1»

Vent : vent nul (après dissolution d'une cellule de pluie).

Terrain : herbe mouillée, voile humide, terrain en dessous un peu broussailleux

Passager : concentré sur lui-même (influenceur), écoute à peine, sinon forme normale

Déroulement : l'aile monte plus lentement que d'habitude, mais OK, puis le passager saute avec élan dans le harnais (il ne voulait peut-être pas courir à travers les buissons ?), le pilote tombe sur le passager.

→ **Conclusion du pilote** : chacun des facteurs pourrait être géré séparément. Mais en combinaison...

Phase de décollage – «chaîne d'erreurs complexe 2»

Vent : latéral et irrégulier en rafales

Terrain : exigeant, parsemé de pierres

Passager : mobilité réduite en raison d'une blessure au genou (attelle).

Déroutement : la voile monte trop vite, le pilote et le passager tombent et sont ensuite traînés sur le sol.

→ **Conclusion du pilote** : à partir d'une certaine force de vent, de rafales et d'une direction latérale, il devient difficile de contrôler la course de départ, surtout avec un passager handicapé.

Phase de décollage – «Facteurs humains»

Vent : ascendance faible à modérée → idéal

Terrain : modérément raide → facile

Passager : En forme moyenne → discret

Déroulement : Gonflage OK, quelques pas et le passager trébuche ou s'assied. Impossible de s'arrêter en position assise (distance de freinage), aurait dû maîtriser la situation avec les élévateurs, mais n'a pas eu le réflexe (mental ?). L'aile s'envole et entraîne les deux passagers latéralement dans un obstacle.

→ **Conclusion du pilote** : vol du soir, les réflexes ne sont plus à 100%, influencé mentalement (journée de vol interrompue, discussions avant le décollage)...

Phase de décollage – "Essayons".

Vent : vent ascendant très faible

Terrain : Court couloir forestier

Déroutement : L'aile ne porte pas et le pilote s'interrompt, le passager tombant à genoux.

→ **Conclusion du pilote :** "Essayons" ne donne généralement pas de bons résultats, ne tente le décollage que par bon vent !

Phase de décollage – «Interrompre ou insister ?»

Vent : Bon vent ascendant mais légèrement latéral & en rafales.

Terrain : Facile, mais très fréquenté.

Passager : Sportif et en forme.

Déroulement : course de décollage décalée latéralement par une rafale contre une autre voile au sol. Tentative de sauter l'autre voile (Stabilo). Échec, pied accroché à une supente → Brûlures.

→ **Conclusion du pilote :** Si possible, interrompre le décollage (très peu de temps pour prendre une décision).

Phase de décollage – « Blocage mental »

Vent : nul à max. très faible ascendant

Terrain : facile

Passager : En forme moyenne mais très craintif sur le terrain escarpé (a dû être guidé jusqu'au décollage).

Déroulement : le passager s'assied brusquement, le pilote est catapulté au-dessus du passager, suivi par 15-20 mètres de "roulé-boulé".

→ **Conclusion du pilote :** mieux observer/évaluer le passager. Si nécessaire, demander une assistance au décollage ou renoncer au vol.

Phase de décollage – « Problèmes physiques »

Vent : vent ascendant idéal

Terrain : Facile

Passager : Pas vraiment en forme ou sportif, mais OK si les conditions sont bonnes.

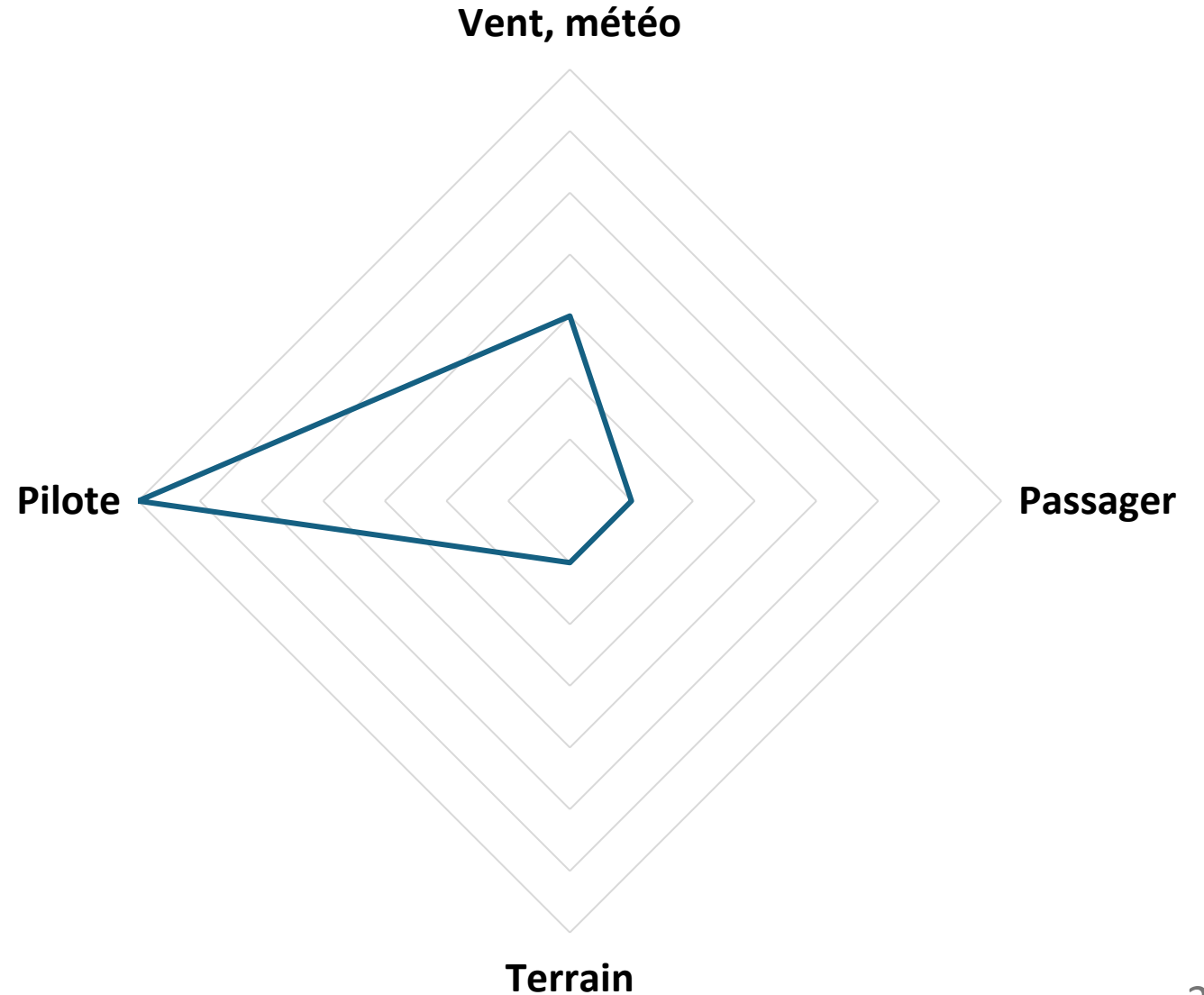
Déroutement : le passager s'effondre soudainement pendant la course de décollage. Ce n'est qu'ensuite que le pilote reçoit des informations sur ses problèmes de santé (équilibre, vertiges, valve cardiaque, médicaments pour la tension artérielle). Le passager n'est pas autorisé à conduire, il n'aurait pas dû voler non plus.

→ **Conclusion :** "Si j'avais su, j'aurais refusé le vol" → Mieux observer le passager, l'évaluer et, le cas échéant, lui demander de confirmer par écrit sa forme physique

Phase de vol - répartition par cause

7 Déclarations de sinistre

- Responsabilité du pilote
- Dommages graves
- Enquête du Ministère public de la Confédération



Phase de vol – Météo & vent

- Vol malgré un effet de foehn peu marqué → Fermeture massive après le décollage
- Vol malgré un effet de foehn local → Fermeture massive avant l'atterrissage
- Fort vent de vallée & turbulences → Fermeture & perte de contrôle qui finit dans les arbres

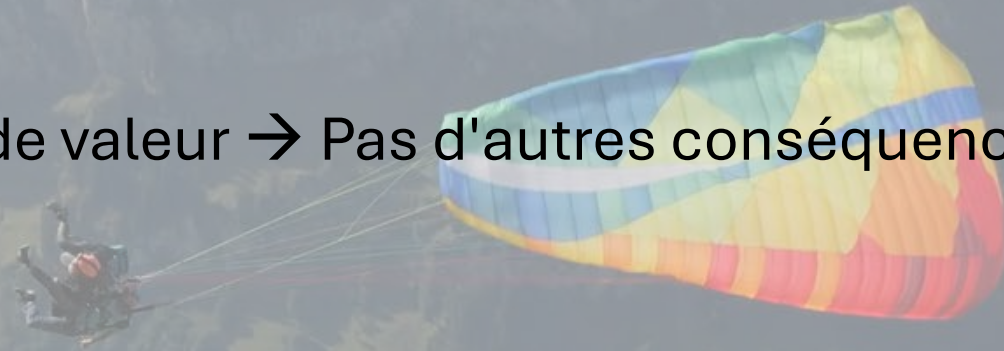
Phase de vol – Planification du vol

- Tourner à proximité de la pente → Forte descente & atterrissage dans les arbres
- Trajectoire de vol au-dessus de la forêt → Forte descente & atterrissage dans les arbres



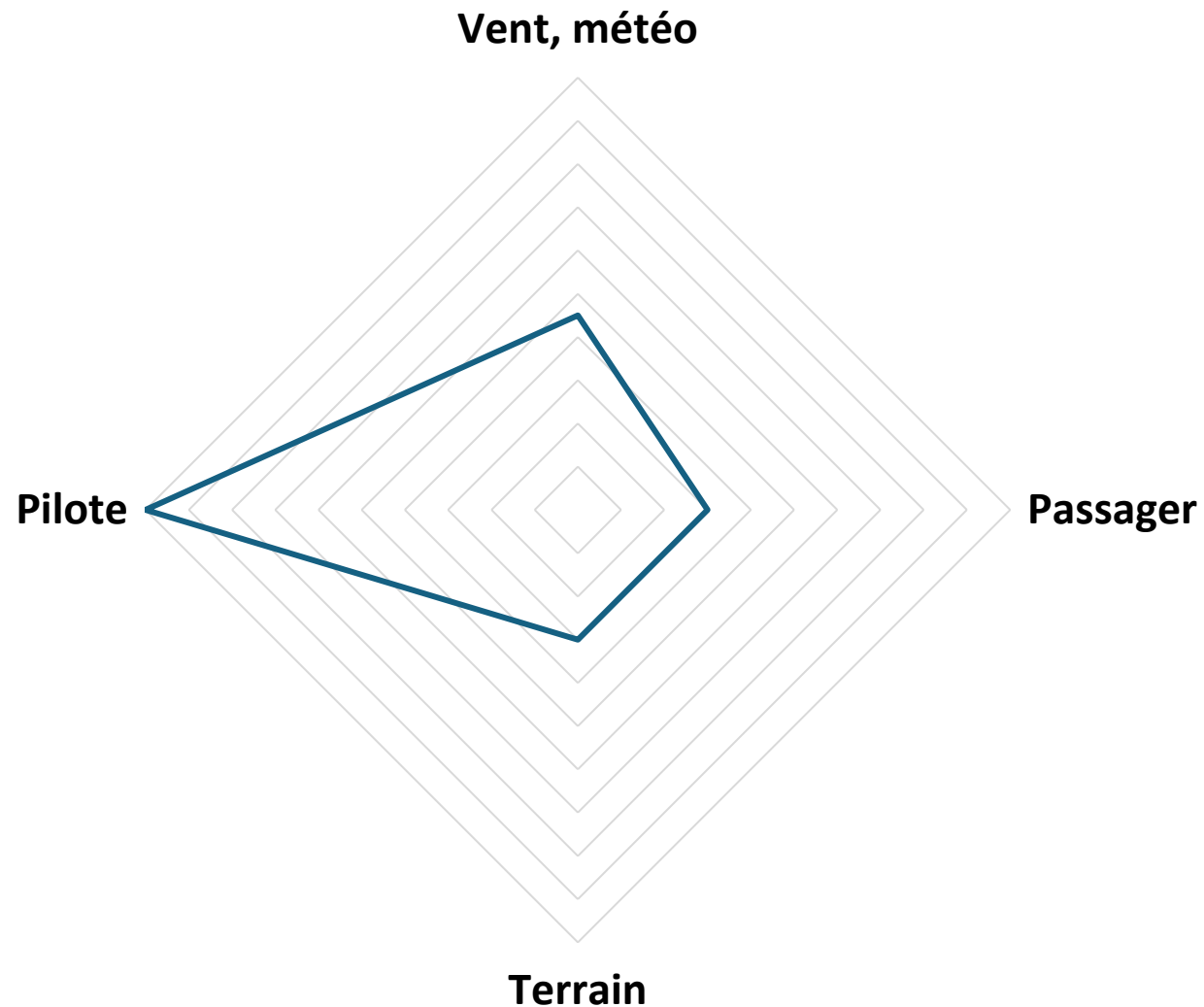
Phase de vol – causes diverses

- Survol exubérant d'un chalet → Toit touché et tombé du toit
- Chute d'un objet de valeur → Pas d'autres conséquences

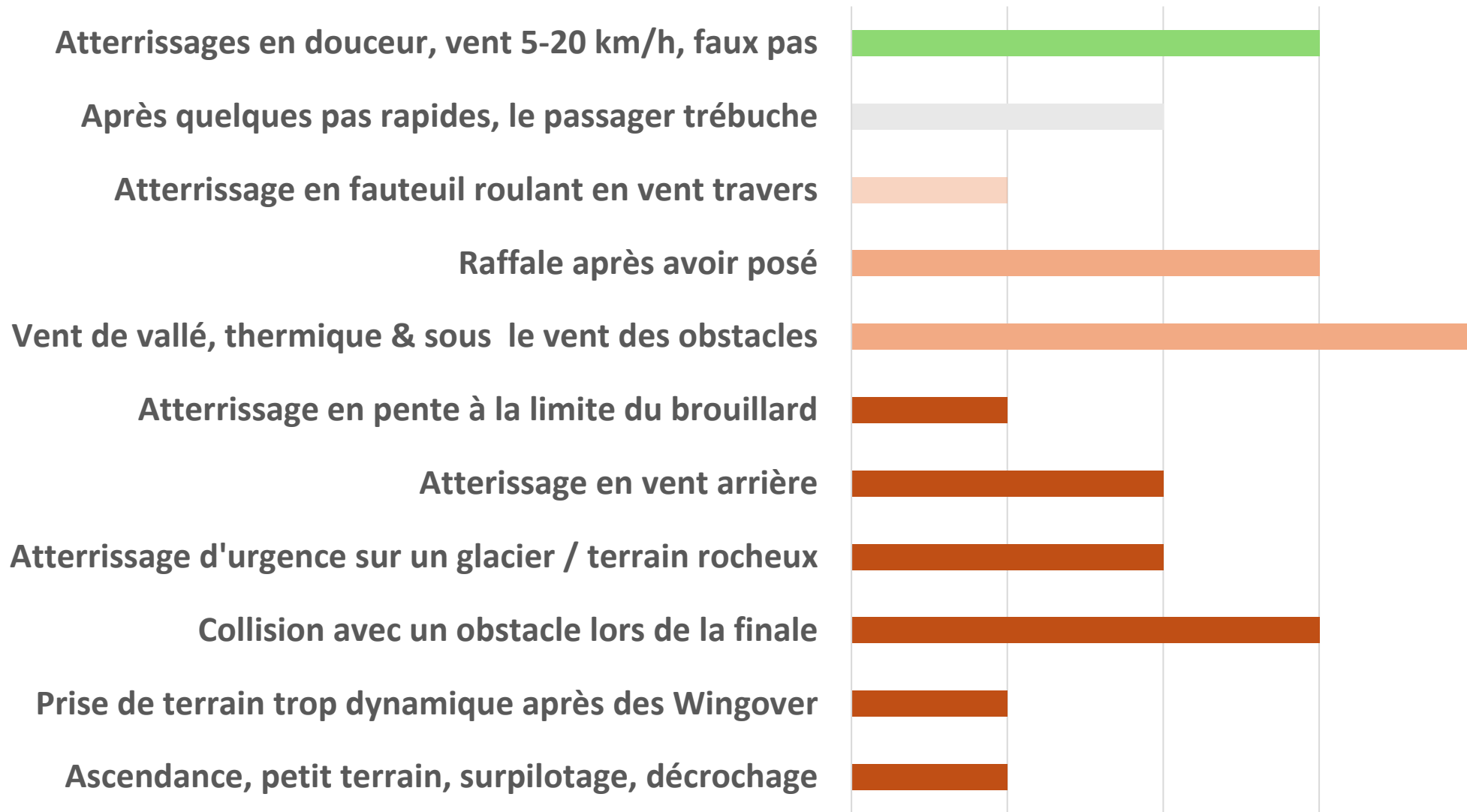


Phase d'atterrissage - répartition par cause

23 Déclarations de sinistre



Phase d'atterrissage - répartition par cause



Phase d'atterrissage – "Approche non réfléchie"

Vent & terrain : pas de problème

Déroulement : Wing over tardif, donc mauvaise répartition de l'approche d'atterrissage et trop haut en finale. Virages en S, amorce de décrochage, abattée, fermeture, pendule, atterrissage dur.

→ **Conclusion du pilote :** toujours planifier l'approche sans stress et de manière réfléchie.

Phase d'atterrissage – "Facteurs humains"

Vent & terrain : normale

Déroulement de la procédure : Le terrain d'atterrissage ne peut être atteint que par vol direct sans volte. Un atterrissage hors terrain serait indiqué. Le passager aimerait se poser sur la place officielle, car sa famille y attendent. Le pilote (encore inexpérimenté) se laisse convaincre et se dirige directement en approche finale avec un léger vent arrière. L'atterrissage est plus dur qu'estimée.

→ **Conclusion du pilote :** toujours opter pour la variante d'approche la plus sûre !

Phase d'atterrissage – «Assis ou debout ?»

Vent : calme, donc approche finale rapide à prévoir.

Terrain : facile, mais recouvert de neige

Déroulement : en posant et après quelques pas, la jambe du passager a glissé vers l'arrière sous le harnais du pilote

→ **Conclusion du pilote** : en cas de doute (vent, terrain, passager), laisser le passager se poser assis

Phase d'atterrissage – « Vent et terrain »

Vent : vent de vallée fort avec des bulles de thermique et des turbulences.

Terrain : irrégulier et soul le vent des bâtiments et des obstacles.

Déroulement : forte descente inattendue en final et devant le terrain d'atterrissage, suivi par une collision avec un obstacles et atterrissage dur hors terrain.

→ **Conclusion du pilote** : à partir d'une certaine force de vent, ne plus atterrir sur ce terrain.

Brève conclusion - en résumé

- Au moins la moitié des cas se produisent pendant la phase de décollage.
- Durant la phase de décollage, la recherche des causes et donc de la responsabilité est souvent complexe (terrain - conditions météorologiques - pilote - passager).
- Dans la phase de vol, le pilote est généralement responsable.
- Dans la phase d'atterrissage, le pilote est généralement responsable, mais il y a des exceptions.
- Gestion de la pression entrepreneuriale, non pas en tant que cause réelle (le pilote prend la décision finale), mais en tant qu'accompagnateur dans le quotidien du vol.

Champs thématiques

- Sites de décollage / d'atterrissage exigeants : Concertation avec les locaux, envisager des mesures si nécessaire
- Formation à la sécurité : Intensifier les facteurs humains, les meilleures pratiques, les aspects juridiques et l'encadrement des passagers
- Nouveau concept d'accident en général et particulièrement en biplace
- Pression commerciale
- Contrôles sur place par la FSVL

Analyse des accidents

Questions



SHV Schweizerischer Hängegleiter-Verband
FSVL Fédération Suisse de Vol Libre
FSVL Federazione Svizzera di Volo Libero



SHV Schweizerischer Hängegleiter-Verband
FSVL Fédération Suisse de Vol Libre
FSVL Federazione Svizzera di Volo Libero

Assistance en cas d'accident en tandem

Que peut offrir Helvetia Assurances – et que ne peut-elle pas offrir ?

Kathrin Frei / Misa Jovic
Inspecteur(e) Dommages corporels/matériels Helvetia Versicherungen

einfach. klar. helvetia 
Ihre Schweizer Versicherung



Exemple de cas

- L'accident s'est produit un jour férié national, suivi du week-end.
- Une passagère sud-coréenne est restée accrochée au toit d'une maison lors de l'atterrissage, puis est tombée du toit, subissant une grave blessure à la hanche.
- Pas d'assurance accident personnelle pour les vols en parapente (très fréquent). Souvent dans les cas de passagers des pays en dehors de l'Europe.
- La passagère faisait partie d'un groupe sud-coréen qui a poursuivi son voyage le jour même.
- Intervention de la Rega nécessaire.
- L'hôpital demande une garantie de prise en charge des coûts (coûts, y compris rapatriement : CHF 125'000.-).
- Plusieurs opérations nécessaires avant qu'elle ne soit transportable (environ deux semaines).
- Le mari reste également en Suisse pendant cette période et demande la prise en charge de ses frais.

Couvertures d'assurance du pilote

● Assurance accident pour passagers (facultatif)

- Frais médicaux couverts jusqu'à un maximum de CHF 100'000.-
Exemples: frais médicaux, hospitaliers, aides, frais de voyage et de transport
- Mais pas de "packet tout compris"
- La somme maximale d'assurance est rapidement atteinte avec un traitement hospitalier de quelques jours

● Assurance responsabilité civile (obligatoire)

- Nécessite une base de responsabilité civile.
 - La faute du pilote doit être prouvée pour que nous puissions fournir des prestations au titre de l'assurance responsabilité civile.
 - Le pilote peut se dégager de sa responsabilité s'il prouve qu'il n'a commis aucune faute → D'où l'importance de pouvoir prouver l'information donnée (risques et instructions).
 - Les clarifications peuvent prendre beaucoup de temps:
 - Rapport de police → 2-3 mois
 - Si une procédure pénale est ouverte → des années avant qu'une décision soit définitive.

Vous avez des questions?

- **Chiffres 2025**

**Merci beaucoup
pour votre attention**

einfach. klar. helvetia 
Ihre Schweizer Versicherung

