

3.2.3. Sur les faits contraires aux règles posées par les statuts et règlements

Le rapport d'expertise produit par M. Américo CRUCES pour sa défense conclut que:

- les divers documents de la FFP concernant les vols de Wingsuit (WS) présentent des défauts de cohérence, une maturité insuffisante et peuvent même conduire à engager la sécurité des vols,
- Les 4 motifs reprochés à M. CRUCES dans l'interdiction FFP du 23/06/2023 peuvent être réfutés,
- La responsabilité du pilote lors des vols des 8 et 9 avril 2023 ne doit pas être retenue, contrairement à celles du DT de Besançon et WS filmé.

Il doit tout d'abord être rappelé que la norme dont le non-respect est examiné est le respect du Flash Sécurité ci-dessus cité.

Sont donc considérées comme hors débat, les digressions concernant :

- la lettre FFP du 23/06/2023 et celle du 21/06/2023,
- le rapport du BEA relatif à l'incident de Bouloc le 27/07/2018,
- le document spécifique relatif à l'initiation WS - à aucun moment les griefs retenus portent sur une initiation par un instructeur qualifié -
- l'aéro flash n°2021/02 du 16/06/2021,
- les critiques portées à l'encontre de la proposition de conciliation, celles à l'encontre de l'interdiction de vol de largage du 23/06/2023.
- l'éventuelle responsabilité du DT. En tout état de cause, une telle responsabilité si elle devait être établie, n'est en rien exonératoire de la responsabilité de l'un des autres protagonistes (Wingsuiter ou pilote)

S'agissant du Flash Sécurité en lui-même, le rapport est particulièrement mutique et indique seulement:

"Le flash sécurité du 15 octobre 2018 produit un schéma qui indique pour le WS un virage de 45° dès la sortie sans préciser la durée d'éloignement sous 45°, puis suggère un virage de 135° ensuite vers la zone d'ouverture.

Ce flash qui figure en annexe du document actuel sur le site de la FFP n'est pas en cohérence avec le corps du texte ; en effet les distances de séparation horizontales sont différentes dans les deux cas. Les distances de séparation dans le plan vertical ne sont pas évoquées."

Conclusions partielles :

- *Les 10s de palier de l'avion correspondent environ au temps nécessaire pour passer l'avion de la configuration largage à celle de la descente sous forte pente (vitesse, volets, turbine, hélice, ...).*

- *La vitesse de chute de l'avion n'est pas spécifiée ; on voit que l'accident de Bouloc est en partie causé par des trajectoires sécantes avion / WS*
- *Le sens de virage à l'issue des 10s est spécifié du côté de l'évolution de WS 1, sans prendre en compte la position de la porte de largage, la géométrie de la voilure et des volets et donc la visibilité du pilote sur l'extérieur.*
- *Au point marqué « surveillance devant et à l'intérieur du virage », pour un virage à gauche, un pilote de PC6 est gêné par l'aile basse à l'intérieur du virage. Un virage à gauche ne permet pas au pilote d'observer la zone d'évolution (pilotage à gauche et fuselage à gauche permettant peu de visibilité vers l'arrière). Un virage à droite aurait permis une observation au travers de la porte droite. Le « voir et éviter » en ce point est aléatoire.*
- *La trajectoire des WS sur le schéma ne tient pas compte de leur besoin d'éloignement sous 90° pour remonter le vent si nécessaire et n'est pas en cohérence avec le texte « déroulement du saut » page 13*

Le Flash Sécurité présente donc des lacunes, des contradictions et des analyses incomplètes."

A nouveau, le Flash Sécurité, norme autonome (<https://www.ffp.asso.fr/fs-15-10-18-separation-wingsuitaeronef/>) se distingue de l'encadrement des vols d'initiation.

Si M. l'expert estime que le texte n'est pas assez clair alors il aurait dû rechercher quelle était l'intention de la FFP lors de l'émission de ce Flash Sécurité d'application immédiate en écartant le principe d'interprétation littérale du texte.

A cet égard, l'intention de la FFP est on ne peut plus explicite « La collision en vol entre pratiquants de Wing et un aéronef en descente, est malheureusement une menace avérée de notre activité. Dans ce cadre, une concertation briefing entre Pilote et pratiquants de WS est indispensable avant chaque largage, afin de définir les secteurs de vol respectifs. »

Le vol de proximité/le vol en formation est interdit le pilote et les pratiquants de WS doivent évoluer dans des secteurs de vol respectifs donc distincts.

Il ressort des déclarations mêmes de M. Nicolas FIZE:

Extrait audition de Mr Fize « De façon fortuite, les deux Wingsuiteurs (NDR Mr Mercier et Fize) dans le cadre du briefing avec le pilote, découvrent que ce dernier a volé au Portugal, sur une DZ qui pratique beaucoup le vol de proximité Avian/ Wingsuit. A partir de cet échange, le trio élabore un scénario de vols qui sera effectué 3 à 4 fois, en concertation et pleinement en conscience, durant le week-end.

Mr FIZE admet avoir écarté le DT et les instances de leur scénario, se sachant parfaitement en infraction avec les règles FFP. Il réfute totalement la notion de danger dans la mesure où le vol était au contraire concerté et que chaque partie savait quoi attendre de l'autre (taux de descente — incidence — proximité).

Mr FIZE le conteste d'autant plus que, selon lui et en référence au propos du Président Yves-Marie Guillaud qu'il aurait eu au téléphone, la pratique semble très répandue. Mr FIZE évoque un vol de