



**Document de déclaration d'accident  
Interne au club  
N° 20210225-1**

**Rappel de l'objectif national**

La FFVL souhaite accumuler un maximum d'éléments probants sur les incidents qui ne se soldent pas par une déclaration d'accident via son assureur. Donc des situations inexistantes dans les statistiques. Soit, il n'y a pas d'atteinte à la personne, soit la personne se sert de ses assurances personnelles et sociales et ne déclare pas à la FFVL. Mais l'incident existe bel et bien, la récurrence potentielle aussi. Ces informations servent aux études statistiques et permettent à la FFVL d'orienter ses efforts financiers, techniques et pédagogiques en fonction des besoins précis des pilotes en clubs et OBL. La FFVL met en place un animateur Sécurité Club (ASC) dans tous les clubs, il est chargé de la collecte de ces infos. L'ASC a un devoir de réserve

**CETTE DECLARATION EST ANONYME ET LE RESTE DEFINITIVEMENT**

Sauf si l'intéressé souhaite s'identifier

Remplissez-la consciencieusement avec sincérité sinon vous faussez les states

Si vous redoutez une identification par adresse mail, déposez dans la boîte à lettre du club.

**Peuvent être considérés comme incidents toutes situations de perte de contrôle de l'aéronef, de mauvaise rencontre avec un obstacle, tout hors terrains, les défauts d'équipement etc... S'il y a traumatisme physique, c'est un accident.**

NOM DU SITE : MONTAUDON	N° département : 71	Date et H : 15h
-------------------------	---------------------	-----------------

Conditions météo : calme- cyclé thermiques faiblissants mais déclenchant une accélération venant ponctuellement de droite sur le décollage ( cas fréquent)

Pilote débrouillé en cours d'autonomie	Âge du pilote :	Sexe : H
--	-----------------	----------

Années de pratique : 2	Brevets : non	Homologation voile : A
------------------------	---------------	------------------------

Salut  
 Débriefing perso sur mon accident du 25 février 2021  
 Je ne connaissais pas le « déco » de Montaudon , et il est vrai que je ne me suis pas senti très rassuré de par la configuration du site (ancienne coupe de bois avec de nombreuses souches ).  
 Du coup je pense que j'ai manqué de concentration, ce qui a impacté sur le décollage lui-même.  
 J'effectue le gonflage dos et ma « tempo » mais cette dernière devait être déséquilibrée et je dois faire un recentrage vers la gauche, lorsque je me suis rendu compte (trop tardivement) que c'était irrattrapable par manque de place, je freine tout, mais l'inertie de la voile a fait qu'elle m'a entériné toujours plus à gauche, j'ai couché avec mon corps le mât alu de la manche à air, la voile s'est enroulée autour de l'arbre qui 3m plus loin portait la balise pioupiou et pendulé en fronde jusqu'à ce tas de bois dans lequel je me suis empalé.  
 Bilan, une rupture du tendon d'Achille, opération, pâtre... en cours de convalescence.

## Contribution de l'ASC à l'analyse de la situation

Situation classique toujours un peu stressante sur un nouveau décollage, ce qui diminue plus ou moins nos compétences, quel que soit notre niveau technique. C'est plus l'expérience qui joue.. et paye.

Le doute affecte tout ce qui n'est pas encore intégré comme un automatisme. Connaissons nos points faibles en travaillant notre SIGR... un outil individuel utile pour cibler nos points de progression.

Le « recentrage » surtout et le « contre » sont les deux actions déterminantes sur un décollage court et pentu. Si le pilote avait montré des lacunes fortes dans d'autres circonstances, ses accompagnant du jour l'aurait peut-être dissuadé de tenter le coup, mais ce n'était pas le cas, la progression du pilote lui permettait à priori.

Un accident est un cumul d'incidents pas « résolus », additionné à « la faute à pas de chance ».  
Ici, le site est en cours d'ouverture et passablement mal pavé sous le décollage. Troncs coupés, branches dressées et un stère de bois peu accueillant empilé très près en bordure décollage sur la dérive liée au vent. (souvent un peu travers sur la bouffe thermique)  
C'est le coté « pas de chance ». Sans ce tas de bois, l'aventure serait restée un incident.

En remontant l'arbre des causes :

- Si le tas de bois n'était pas là...
- Si l'enroulage autour de l'arbre « pioupiou » n'avait pas fait « fronde » et accéléré le choc..
- Si le mât de manche à air trop près n'avait pas bloqué le recentrage du pilote..
- Si la levée de voile avait été plus axée...  
... il ne se passait rien d'anormal.

Sur le coté « chance » cet impacte au tas de bois aurait pu avoir des conséquences bien pires... le pilote s'en tire à minima. Avec casques, gants, lunettes, sellette protégée, chaussures adaptées, secours protecteur en ventral (hé oui..), ce pilote a assuré ses protections individuelles qui ont certainement « joué un rôle »

Nous voyons donc qu'ici, la morphologie globale du décollage est largement incriminant, tout est trop étriqué sur cette zone que les supports de manche et anémomètre diminuent encore sensiblement.

Mais la réalité de l'environnement choisi à un moment « t » est ce qu'elle est, il faut faire avec ou refuser, le grand dilemme de la prise de risque individuelle.

L'adéquation compétence /difficulté du pilote est à mesurer objectivement et doit prédominer dans sa décision. Nous avons donc le choix ultime.

Les obstacles latéraux et sous décollage sont des éléments MUSTIPLICATEURS de risque corporels. En cas d'ouverture officielle d'un site, il est souhaitable bien sûr d'aménager au plus vite le coté sécurité. Les bénévoles font ce qu'ils peuvent et les vols précèdent souvent la fin de leur travail.

Jusqu'à présent, ce site récent ( à 1km de chez moi..) m'a permis de voir pas mal de « passages limites » avec sellettes frottant les troncs et voiles accrochées latéralement (jusque-là plutôt à droite)

Alors, penser que la multiplication « d'incidents similaires » amènent à « l'accident corporel » il y a *un pas* que les statistiques de la FFVL pourraient franchir si tous ces incidents, passés volontairement sous silence, remontaient et se listaient réellement.

Sur ce site plutôt récent, ce serait certainement statistiquement alarmiste.

**L'ASC**