

Document de déclaration d'accident
Interne au club
N° 250824-1
Accident grave à Vaux en Pré

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 récidive 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 chargés 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...

NOM DU SITE : VAUX en PRÉ	N° département : 71	Date et H : 24.08.2025 16h45
---------------------------	---------------------	------------------------------

Conditions météo : Journée chaude très instable, peu de vent météo , vols sur cycles thermiques – Présences de Dusts Devils autour du décollage (témoignages à postériori)

Pilote autonome : Oui	Âge du pilote: 56	Sexe : H
-----------------------	-------------------	----------

Années de pratique : 34	Brevets : Oui BPC	Homologation voile : B
-------------------------	-------------------	------------------------

Journée en forme et totalement disponible, après avoir consulté la météo, je lance le HUB club pour ce site. Objectif concerté avec un copain qui rêve de cross: Réaliser un vol de Vaux en Pré en posant chez lui.

Arrivée sur site, peu de brise. Un premier vol posé en bas à l'atterro, je remonte. Attente assez longue d'un bon cycle, je re-décolle. Zonage un peu au relief et je m'extrais à 1500 assez facilement, c'est puissant mais sain.

Au plaf je remarque que mon accélérateur est entortillé dans l'anti-oubli de la sellette, j'essai de solutionner, pas possible. Pas chaud pour crosser comme ça je décide de reposer à l'atterrissage, mais je change d'avis je pense poser en haut, en voyant une aile se poser sans difficulté apparente face au Nord. Je vois cette aile se poser sans encombre dans une longue terre labourée 200m au sud du déco sur la barre assez en arrière d'un rotor supposé (de plus, peu de vent contre le relief)

Approche calculée je me mets face au vent supposé, mais je remonte brusquement de façon instable et me sens vite trop long, je pense aux oreilles mais ne souhaitant pas abandonner le pilotage de ma voile, trop instable ! Pas le temps d'en penser plus, à 8 ou 10m/sol un énorme vrac me surprend. Plongée brutale, choc. Je pense avoir dit aux copains, quand, j'étais au sol que j'avais atterri sur les jambes et rebondi, mais une semaine après pour ce débriefing avec l'AS du club, j'ai un blanc.

Pompiers, (25 mn après alerte) SAMU (1h après alerte), médicalisation sur place (3/4h) Transport hôpital local de Montceau-les-mines (par route) pour examens, puis transport hélicoptéré CHU de Dijon dans la nuit. Polytraumatisé sérieux, les infos sont communiquées à mon épouse. Une lombaire et 2 cervicales cassées, poignet cassé, contusions pulmonaires pneumothorax, carotide interne touchée, gros hématome au coude.

Le CHU a fait le nécessaire. Rassuré, tout est sous contrôle. Une semaine après, lombaire opérée, opération (à reprendre semble-t-il) et plâtre au poignet plus minerve, j'attaque la rééducation à Hurigny près de chez moi (03.08). Le moral est bon.

La question de revoler ne m'effraie pas, si je retrouve les facultés nécessaires, c'est envisageable.

Notre AS qui a déclaré l'accident à la FFVL (N° 1331) passe me voir pour ce débriefing en règle. Il était présent sur site le jour de l'accident, cet échange est positif pour moi et me permet de relier les infos.

Je suis un pilote plutôt « classé » prudent dans le club, Epsilon DLS depuis 3 ans et 44h cette saison (cross dans les Arravis avec des copains locaux), je ne m'étais jamais fait de grosse chaleur de ce type.

J'avis fait un stage SIV, apprécié, mais sans aller dans les figures extrêmes. Par la suite j'avais un doute sur ma stratégie en thermique. Me sentant un peu timoré sur mon engagement à *sortir du bocal*, j'ai donc fait un stage cross chez JF Chapuis. A l'issue, une confirmation sur mes bonnes bases qui m'a donné confiance.

Depuis je pense être resté très prudent au relief, mais je suis conscient d'avoir élevé mon niveau d'engagement en thermique et mon envie de cross.

Une fois établi, *l'arbre des causes* révèle tout de suite une lacune de pré vol pour cet accélérateur et une décision de poser en haut grandement influencé par la facilité apparente de la voile que j'avais vu faire avant moi. Un changement d'objectif un peu « à chaud » qui s'est révélé une erreur fatale.

Pour le vrac si brutal, pas le temps d'analyser ni de décider, les automatismes ont fait ce qu'ils ont voulu avec ce que j'avais acquis. Ce débriefing me sensibilise au fait que je ne suis pas trop un pilote de sol et que je néglige peut-être ce travail répétitif. Notre simulateur STIV'air nous sensibilise aussi à ces notions d'automatismes.

Les témoins oculaires parlent de fermeture importante. La réception sur les jambes et le rebond sur la tête semblent être confirmés par une blessure légère de mon casque sur mon crâne et de la terre dans la bouche (nettoyée par les pompiers quand j'étais au sol)

Je pense avoir écrasé mon avant bras et le poignet avec mon thorax au moment de l'impact.

Bien que son utilisation soit désuète vue la situation, je n'ais pas pensé au parachute secours.

J'ai changé de sellette (*Évolite Supair*) depuis peu et me pose la question de savoir si ce nouveau modèle (*Boudless Advance*) avec mousse bag plus bas, me protège aussi bien le haut le dos que la précédente. Les traces d'impact restent à analyser, peut-être des éléments d'infos supplémentaires. A suivre.

Je remercie tous les amis et pilotes qui ont lancé l'alerte et géré mon matériel, voile, véhicule etc...



L' club : Le pilote était demandeur du débriefing – Nous l'avons fait dans son établissement de rééducation - Merci pour cette participation à la sécurité collective.(Info récente : Reprise de son poignet le 16.08.25

Cause supposée ? Le rotor derrière le relief est certainement à exclure car peu de vent, mais un gros déclenchement probable en approche dans la zone autour de l'aéronef est à envisager.

Nous avons vu des Dust Devils début d'AM les différences de température entre ombre et soleil étaient fortes.

On peut même avancer une hypothèse moins banale, que le passage sur le terrain sec et chaud avant son ½ tour peut brasser au sol et servir de déclencheur. Déclencher sa propre pompe près du sol, ça existe.

Dans le l'analyse, nous avons abordé la *culture de l'accidentologie dans la discipline*, car savoir où et comment arrivent les accidents enregistrés à la FFVL, aide grandement à détecter les « situations à risque accru » Beaucoup de pilotes regardent souvent ça de loin, l'accidenté confirme que c'était un peu son cas jusque-là. Rappelons que *l'automatisme* dans le gestuel est le plus efficace des outils pour notre sécurité. Force est de constater que pour des raisons diverses, « le temps de réflexion » ne nous est pas toujours accordé...

L'automatisme est un acquis étroitement lié à *la répétition intensive*. La *compréhension* plus ou moins rapide du phénomène et (ou) *l'aptitude à bien reproduire* ce que l'on voit **ne suffisent pas à faire un automatisme**.

Bon rétablissement au pilote et heureux d'envisager avec lui, dès qu'il pourra, son retour parmi les volants.