

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 récidue 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 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-là 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 : MONTAUDON	N° département : 71	Date et H : 25 janvier 26 – 15h
Conditions météo : Nuageux, vent sud sud-est modéré à faible		
Pilote autonome : Oui –	Âge du pilote: 70	Sexe : H
Années de pratique : 2	Brevets : non	Homologation voile : A

Description de l'incident :

Site déjà visité, mais pas encore pratiqué.

Reconnaissance avec notre AS club habitué de ce site, et présent ce jour là. Il accepte volontiers de m'expliquer les difficultés de cet environnement et les précautions à prendre sur ce site avec sa PTU pas évidente.

Terrain abordé avec une altitude trop basse, virage 90 ° à droite pour prendre la branche latérale de ma PTU en direction d'une faible pente, mais avec le vent arrière. Donc par manque d'altitude, impossibilité de poursuivre le virage afin de se repositionner face au vent avant de toucher le sol.

Course qui se termine dans une clôture de barbelés doublée d'une autre en fil électrique. J'aurais assurément dû choisir l'autre coté du terrain pour ma vent-arrière

Terrain gras, ma chaussure droite boueuse glisse à travers le barbelé et je culbute vers l'avant de sorte que ma tête se retrouve coincée entre deux fils.

.. / ...

Difficultés de m'extraire seul, contact entre électrique et barbelés qui m'infligent des décharges régulières au niveau du crâne.

Je n'avais pas de radio pour alerter, mais contraint de tenter d'écarter les barbelés pour m'extraire, sans vision du point de blocage situé au niveau de mon casque, et avec les décharges électriques qui me harcelaient j'aurai été incapable de m'en servir.

Un pilote du club qui a vu que je ne me relevais pas est venu me secourir rapidement, mais j'étais finalement parvenu à me dégager sans son aide.

Merci pour sa réaction et sa prise en charge de mon matériel.

Blessure constatée sur place : une estafilade de 15 cm sur le tibia avec plaie suffisamment ouverte pour nécessiter des points de suture.

Le déclenchement des secours ne se justifiant pas, à mon avis, je me suis fait conduire aux urgences de l'hôpital de Mâcon par l'AS venu proposer ses services.

À l'hôpital, j'ai tenu à informer le médecin qui m'a pris en charge que j'avais subi de nombreuses décharges électrique pendant la durée où j'avais été coincé dans la clôture. Suite à cette précision, il m'a appliqué un protocole applicable aux électrisés.

À mon avis, je n'avais pas assez d'expérience pour pratiquer un posé correct sur le site de Montaudon, et surtout, compte tenu de la météo défavorables ces derniers mois, pas assez de pratique tout court pour ne pas être repassé par une pente école au préalable.

L'aide radio d'un pilote expérimenté (si je l'avais eue) m'aurait peut-être évité cet accident. Vent de dos et pente montante m'ont trompé. Je ne suis pas encore à l'aise sur les virages engagés près du sol, notamment faute de percevoir correctement l'évolution de ma distance sol en terrain vallonné.

Si je me remets correctement de cette blessure, j'envisage de travailler assidûment l'approche et le posé avant de revoler sur un site nécessitant une bonne maîtrise de la précision d'atterrissage

L'  club

Position pas banale, heureusement que notre ami avait un cœur solide et que l'assistance a été prompte. Bonne idée déjà de ne pas voler seul. Imaginons la situation inverse. Le jus sur un barbelé pose question, je ne sais pas s'il y a des règles sur ce point. A creuser ?

Son analyse est correcte, le manque de radio a été évoqué avant de voler. Effectivement une radio, ça aide.

Nous en avons fait le débriefing depuis. Pour le départ aux urgences, nous avons pris la précaution de contacter le 112 qui nous a passé le toubib du SAMU. Le voyage en véhicule privé a donc été négocié préalablement et le blessé attendu avec un dossier ouvert à son nom.

Pour info, par expérience de pilote sur ce site :

Ce site est effectivement plutôt fréquenté avec un vent de 20 kmh pour espérer le soaring. Avec l'accélération des déclenchements thermiques, certaines fois c'est « sportif » au relief et souvent près du sol en approche.

Le décollage est pentu et l'arrêt, sur raté de gonflage, reste une difficulté. Sur ce site *l'exigence basique*, c'est une bonne tempo profonde bien maîtrisée et relevée à temps.

Sa phase vent arrière a été lancée sur le mauvais côté du terrain en PTU main droite, il faut ici accepter la PTU main gauche et survoler en vent arrière la haie d'arbre le long de la route.

L'atterro étant en pente faible sur toute sa longueur, ça complique toujours... Vu que les voiles même en A gagnent en finesse, la difficulté est récurrente. C'est pourquoi je me suis attardé à sa demande de briefing en lui donnant notre plan B avec un atterro plus facile sur un grand prés à côté.

Attention toutefois, il y a une ligne moyenne tension qui coupe ce terrain. Elle est portant très loin mais elle a déjà piégé au sein de notre club.