

## Accidentologie 2017/ Pratique loisirs / Arrêtée au 10 Novembre

### PRATIQUE BIPLACE

19 déclarations à ce jour pour 16 en 2016.

7 au décollage (7 en 2016) et 12 à l'atterrissage (9 en 2016).

Sur les 19 déclarations, 15 concernent les passagers (7 de niveau 1 pour 8 en 2016, 8 de niveau 2 pour 6 en 2016) et 5 les pilotes (2 de niveau 1 pour 3 en 2016 et 3 de niveau 2 pour 3 en 2016).

En conclusion on peut dire que le nombre d'accidents en BI est plutôt stable.

#### **A l'atterrissage :**

3 Posés violents dans le gradient

1 Posé vent arrière

2 Equipage trainés par vent fort

1 Posé dans une maison en reculant

5 Posés non maîtrisés avec chute

#### **Au décollage :**

4 chutes au décollage

1 équipage trainé au sol par vent fort

***On retrouve essentiellement les deux problématiques de 2015 et 2016, la chute du passager au décollage et le posé dans des conditions inadaptées ou alors pas au niveau du pilote. Avec en plus cette année, le décollage non maîtrisé par vent fort.***

### PRATIQUE SOLO / Accidentologie de niveau 0

32 déclarations pour 23 en 2016 et 28 en 2015.

13 concernent l'atterrissage (10 en 2016) ; 11 des phases de vol (9 en 2016) ; 5 concernent la phase de décollage (2 en 2016) et 3 la pente école (2 en 2016).

#### **A l'atterrissage :**

9 posés dans des obstacles.

1 collision avec un delta au sol.

2 posés vent arrière.

1 vol de voile.

#### **En Vol :**

5 collisions en vol.

1 départ en vrille.

4 obstacles (3 passages aux arbres).

#### **Au Décollage :**

4 Pilotes reculés par vent fort.

1 Voile brûlée à cause d'un feu trop proche.

#### **En pente école :**

3 voiles non maîtrisées (vent).

***Difficile d'analyser ces faibles chiffres mais on remarque une légère augmentation des chiffres et surtout des accidents qui auraient pu être graves.***

## **PRATIQUE SOLO / Accidentologie de niveau 1**

53 déclarations d'accident (38 en 2016 / 41 en 2015) réparties comme suit :

16 au décollage (7 en 2016 / 9 en 2015), 12 en vol (13 en 2016 / 3 en 2015), 23 à l'atterrissage (18 en 2016 / 24 en 2015) et 2 en pente école (0 en 2016 / 5 en 2015).

### **Décollage :**

- 1 Retour à la pente (twist).
- 1 fermeture asymétrique avec impact sol.
- 4 pilotes arrachés par vent fort.
- 1 Dust.
- 2 chutes sous le décollage
- 7 blessures après chute au décollage.

### **En Vol :**

- 1 frontale aux arbres.
- 1 clef au décollage avec chute.
- 1 vrille avec impact.
- 1 fermeture au décollage avec chute.
- 4 asymétriques (3 impacts et un secours)
- 1 décrochage aux arbres.
- 2 collisions avec impact.
- 1 chute sur un bateau (compet voltige).

### **En pente école :**

- 1 torsion du genou
- 1 pilote qui chute lourdement
- Décollage non volontaire (40 km/h de vent)

### **A l'atterrissage :**

- 2 Posés Hors terrain
- 3 Chutes au posé
- 1 Posé dans des obstacles
- 2 Posés violents (gradient ?)
- 4 Reposes au décollage ratées
- 2 Posés en virage
- 1 Collision au posé
- 1 Impact suite wings en approche
- 2 Décrochages asymétriques suite
- Evitements obstacles.

***21 Accidents ont lieu dans des conditions fortes et 3 dans des conditions extrêmes. Soit 45%.***

## PRATIQUE SOLO / Accidentologie de niveau 2

123 déclarations (pour 113 en 2016 et 128 en 2015) réparties comme suit :

21 au décollage (10 en 2016 / 21 en 2015), 38 en vol (54 en 2016 / 33 en 2015), 2 en PE (3 en 2016 / 0 en 2015) et 62 à l'atterrissage (46 en 2016 / 74 en 2015).

### **Atterrissage :**

5 décrochage en finale

11 posés dans des obstacles

10 posés en virage

12 fermetures avec impact en finale

2 posés avec clef

22 posés ratés (Abattée, vent arrière, vent fort etc.)

### **En vol :**

23 fermetures non maîtrisées avec impact (essentiellement asymétriques)

7 impacts relief (maîtrise des trajectoires)

2 360 non maîtrisés avec impact

1 décrochage en thermique avec impact

1 départ en vrille avec impact

4 accidents avec explications insuffisantes

### **Décollage :**

4 chutes dont 3 sous le décollage

6 pilotes entraînés par vent fort

2 décollages sous le vent avec fermeture

1 Dust

4 Décollages avec retour pente (Twist ou clef)

3 Pilotes qui ne maîtrisent pas leurs trajectoires et finissent dans des obstacles

### **En PE :**

1 chute

1 accident hélice paramoteur

***36 accidents ont lieu dans des conditions très fortes. 30%.***

***19 accidents ont lieu dans des conditions fortes. 15%.***

***4 accidents ont lieu dans des conditions extrêmes. 3%.***

***Soit la moitié des accidents de niveau 2.***

### **PRATIQUE SOLO / Accidentologie de niveau 3**

15 accidents déclaré pour 11 en 2016.

60% concernent des fermetures avec impact.

Les autres concernent des situations avec du vent fort à très fort.

---

#### **Recensement des causes principales d'accident.**

8 Collisions en vol.

31 Collisions avec des obstacles.

15 Pilotes trainés par vent fort.

60 accidents concernent des sorties du domaine de vol (vrilles, fermetures, décrochages).

50 accidents liés à des atterrissages non maîtrisés (HT, Vt arrière, virage, freinage).

25 décollages non arrêtés avec chute (5 concernent des décollages avec retour pente).

L'ensemble de ces évènements représentent environ 80% des accidents.

---

#### **Interprétations et discussions**

60 accidents concernent les sorties du domaine de vol. Il s'agit essentiellement de fermetures asymétriques ou décrochages pour lesquels dans 90% des cas le parachute de secours n'est pas utilisé.

Cela nous incite à poser la réflexion sur plusieurs sujets :

- 1/ L'homologation des voiles
- 2/ La capacité des pilotes à maîtriser ces incidents
- 3/ La non utilisation du parachute de secours
- 4/ La connaissance de ses propres capacités et la faculté au (non ?) renoncement.

Quand on sait que la plupart des accidents ont lieu avec des pilotes d'expérience et possédant une voile de niveau A+ ou B, on peut s'interroger sur le fait que de simples fermetures finissent en autorotation avec impact au sol.

Voile de niveau B : Fermeture asymétrique à 75 % (avec ou sans accélérateur) / Chgt de trajectoire compris entre 90° et 180° / abattée ou roulis compris entre 15° et 45° / Avant réouverture spontanée !

Quelles sont donc les raisons qui font que dans la « vraie vie » les choses ne se passent pas aussi simplement !

Le contexte aérologique de l'homologation / Le matériel utilisé et les réglages lors de l'homologation / La réponse apportée en termes de pilotage / Le facteur stress et l'effet surprise / Quelle position lors de la fermeture / etc....

La capacité de maîtrise de l'incident / Comment éviter l'effet surprise ? /

Pourquoi le parachute de secours n'est pas utilisé ? / Identifier une procédure / Comment se préparer à cela ? /

Et surtout en amont, comment reconnaître les conditions en adéquation avec son niveau de pilotage ? / Qui est capable de définir son niveau dans la salle de façon précise ? / Quelles sont les limites que je dois m'imposer ? /

-----

50 accidents liés à la procédure d'atterrissage. Il s'agit essentiellement de procédures non respectées avec en cause principale une hauteur insuffisante pour préparer son approche.

Avec en plus l'ensemble des fermetures en phase finale liées à une aérologie forte.

-----

Être en sécurité est en premier lieu une démarche personnelle. Si je reprends toutes les causes d'accident évoquées ci-dessus, où est-ce que je me situe de façon personnelle ?

Homologation de mon matériel / Connaissance des réglages / Conséquence des spécificités de ma sellette / Reconnaître les signes d'une modification du calage.

J'en suis où par rapport à la gestion : d'un décrochage, d'une fermeture asymétrique, frontale ou d'un départ en vrille.

A partir de quand, le vent est trop fort pour moi ? Quels sont les signes qui me permettent de dire stop !

Quelles sont les autres questions que je dois me poser pour agir sur ma propre sécurité ?

De façon collective, que doit-on proposer en club pour protéger les pilotes qui seraient « éloignés » de ces réflexions ?

