



# Prevention - Sécurité

## Analyse des incidents et accidents survenus dans le cadre de la pratique des activités de l’Aneg

Le document sera articulé autour des points suivants :

- Contexte
- Accidentologie des activités Aneg
- Analyse des évènements
- Sécurité-Analyse de l’existant
- Actions mises en œuvre ou à venir
- Résumé des actions à mettre en œuvre

## CONTEXTE

À la suite de l'accident survenu le 5 Mars 2024 à Montpellier, ayant entraîné la perte du PA28 de la SSA Montpellier, et face à une accidentologie jugée trop importante dans la pratique des activités de l’Aneg, la Commission APSL du mois Octobre 2024 a demandé au Comité Directeur de réaliser une analyse de l'accidentologie globale survenue ces 10 dernières années

Cette analyse, et les conclusions qui pourront en être proposées, seront à transmettre pour avis à la Commission APSL de la CCAS et devront être, pour information, communiquées aux adhérents et pratiquants de l’Aneg.

### Point d’attention :

On parlera dans ce documents souvent des adhérents de l’Aneg, mais il ne faut pas oublier que les adhérents de l’Aneg sont avant tout des ouvrants droits et des ayants droits.

# ACCIDENTOLOGIE DES ACTIVITES ANEG

A la lecture de ce document, il sera nécessaire, compte tenu du nombre d'événements remontés sur les 15 dernières années (depuis 2010), de faire la différence entre :

- Un **Incident** : Événement qui a perturbé une activité, sans causer de dommage ou de blessure grave, événement qui aurait pu potentiellement entraîner une situation dangereuse.
  - Par exemple, bris de matériel, incident lors de manutention...
  - Pour des incidents physiques, coupures, entorse ...
- Un **Accident** : Un accident implique toujours des blessures graves ou mortelles ou des dommages matériels importants qui compromettent les performances de l'aéronef. Un accident résulte généralement d'une défaillance majeure ou d'une combinaison de facteurs qui conduisent à un résultat nuisible.

Incident et accident engendre des traitements différents ainsi que des actions correctrices différentes.

De manière générale, les incidents ne sont pas remontés à la Commission APSL de la CCAS. Seuls les accidents le sont, quand ceux-ci entraînent des conséquences physiques et/ou morales pour les pratiquants.

**Les éléments listés ci-dessous sont les remontées des Commissions d'Activités de l'Aneg (pratique avec les clubs supports et pratique en stage).**

## Commission Aéromodélisme

A date, aucun incident ou accident n'ont été remontés par la Commission Aéromodélisme, que ce soit lors de la pratique des adhérents dans les SSA ou en club support, ainsi que lors de stages ANEG Nationaux.

La connaissance des accidents de nos adhérents lors de l'activité en club support relève des informations qui nous sont remontés par ceux-ci, sans aucune obligation. A date aucun accident n'a fait part d'une information à destination de la commission Aéromodélisme ni du Comité Directeur.

Les activités de stage sont encadrées, à ce jour, par des bénévoles adhérents de l'Aneg et ne font pas appel à des structures extérieures. La connaissance de l'accidentologie (hors casse matérielle) lors de ces activités est donc connue, et à ce jour, bien confirmée sur un historique connu remontant à plus de 15 ans.

## Commission Vol Libre - Parapente

A date, aucun incident ou accident n'ont été remontés par la Commission Vol Libre, que ce soit lors de la pratique des adhérents dans les SSA ou en club support, ainsi que lors de stages ANEG Nationaux.

La pratique du vol libre relevant d'une activité souvent réalisé seul, la connaissance des accidents de nos adhérents lors d'une pratique hors activités Aneg locales ou nationales, relève des informations qui nous sont remontés par ceux-ci, sans aucune obligation.

A date, tout comme pour la pratique de l'Aéromodélisme, aucun accident n'a fait part d'une information à destination de la commission Vol Libre ni du Comité Directeur, que ce soit lors d'une pratique individuelle ou d'une pratique en stages nationaux Aneg

## Commission Parachutisme

Dans le cadre de la pratique du Parachutisme par les adhérents ANEG, il faut distinguer deux situations

- La pratique de l'activité à titre 'privé', c'est à dire **hors des activités organisées et proposées par l'ANEG** (Stage, Rassemblement, Découverte)
- La pratique de l'activité avec l'ANEG, **activité organisée et réalisée sous couvert et responsabilité de l'ANEG**

L'ensemble des événements recensés ci-dessous correspond à des incidents ou accidents qui se sont déroulés, dans la majorité des cas, lors d'activités organisées par l'ANEG

### Parachutisme - Ascensionnel

2010

- Ascensionnel 23/08/2010 Au sol Blessures graves Non
  - Accident - en vol
  - Vol de découverte pendant les rencontres Aneg
  - Une blessée grave

2016

- Parachutisme Ascensionnel 05/05/2016 En vol Blessures graves Oui
  - Accident - en vol
  - **Stage de formation organisé par la Fédération Française de Parachutisme → Activité réalisée avec l'ANEG, mais sous responsabilité (organisationnelle et technique) de la Fédération Française de Parachutisme**
  - Formation sur machine biplace
  - Rappel rapide des faits : après un départ normal d'une treuillée, rupture du câble, basculement de la voile vers l'avant, perte de contrôle du pilote et contact violent avec le sol.
  - Un blessé léger et **un blessé grave (Adhérent ANEG)**

### Parachutisme - Chute Libre

2014

- 15/04/2014 - Adhérent ANEG
  - Stage ANEG, Lieu : Pamiers (09)
  - Au sol, lors de l'atterrissement → Blessure légère
  - **Déclaration d'accident réalisée par le club support auprès de la FFP**
- 10/09/2014 - Adhérent ANEG
  - Stage ANEG, Lieu : Pamiers (09)
  - Au sol, lors de l'atterrissement → Blessure légère
  - **Déclaration d'accident réalisée par le club support auprès de la FFP**
- 18/10/2014 - Adhérent ANEG
  - Stage ANEG, Lieu : Pamiers (09)

- Au sol, lors de l'atterrissement → Blessure légère
- Déclaration d'accident réalisée par le club support auprès de la FFP

**2015**

- 16/09/2015 - Adhérent ANEG
  - Stage ANEG, Lieu : Pamiers (09)
  - Au sol, lors de l'atterrissement → Blessure légère
  - Déclaration d'accident réalisée par le club support auprès de la FFP
- 16/09/2015 (2) - Adhérent ANEG
  - Stage ANEG, Lieu : Pamiers (09)
  - Au sol, lors de l'atterrissement → Blessure légère
  - Déclaration d'accident réalisée par le club support auprès de la FFP

**2019**

- 05/04/2019 - Adhérent ANEG
  - Stage ANEG, Lieu : Pamiers (09)
  - Au sol, lors de l'atterrissement → Blessure légère
  - Déclaration d'accident réalisée par le club support auprès de la FFP

**2022**

- 13/07/2022 - Adhérent ANEG
  - Stage ANEG, Lieu : Cahors (46)
  - Au sol, lors de l'atterrissement → Blessure légère
  - Déclaration d'accident réalisée par le club support auprès de la FFP
- 15/07/2022 - Adhérent ANEG
  - Stage ANEG, Lieu : Cahors (46)
  - Au sol, lors de l'atterrissement → Blessure légère
  - Déclaration d'accident réalisée par le club support auprès de la FFP

**2024**

- 09/07/2024 - Adhérent ANEG
  - Stage ANEG, Lieu : Cahors (46)
  - Au sol, lors de l'atterrissement → Blessure légère
  - Déclaration d'accident réalisée par le club support auprès de la FFP
- 16/09/2015 - Adhérent ANEG
  - Stage ANEG, Lieu : Saumur (49)
  - Au sol, lors de l'atterrissement → **Blessure légère, pouvant être qualifiée d'accident car ayant entraîné la nécessité d'une opération des ligaments du genou**
  - Déclaration d'accident réalisée par le club support auprès de la FFP

## Commission Vol Moteur - ULM

### Vol Moteur

**2010**

- 03/07/2010 - SSA BORDEAUX
  - Accident - En vol
  - Lieu : Saucats (33)
  - Pilote ANEG
  - Atterrissage forcé suite manque de puissance au décollage
  - **4 blessés dont un grave le pilote (indemnisation pilote réalisée) indemnisation passagers jugement en janvier 2017**

## 2012

- 05/09/2012 - SSA ORLEANS
  - Accident - En vol
  - Lieu : Briare (45)
  - **Pilote du Club Support**
  - Atterrissage manqué
  - [Avion Cessna F-GNER détruit](#) à la suite d'un atterrissage manqué sur piste privée.
  - Pas de blessé, pas d'indemnisation car auto-assurance

## 2014

- 14/05/2014 - SSA BORDEAUX
  - Incident matériel - Au sol
  - **Pilote du Club Support**
  - Enfoncement dans toile aile Robin à côté de la bande réservée pour monter dans l'avion indemnisation réalisée
- 07/08/2014 - SSA VALENCE
  - Incident matériel - Au sol
  - Pilote ANEG
  - Accrochage d'un Cessna 340 par le PA28 F-GGVZ de l'ANEZ
  - Pas de dégâts sur le PA28 indemnisation du propriétaire du Cessna réalisée

## 2015

- 27/08/2015 - SSA TOURS BLOIS
  - Accident - En vol
  - Pilote ANEG
  - Dégâts matériels suite à un atterrissage sur roulette de nez Indemnisation réalisée

## 2016

- 05/02/2016 - SSA MARSEILLE
  - Incident - Au sol
  - Lieu : Aix Les milles (13)
  - Pilote ANEG
  - Dégâts matériels suite oubli de la barre de traction indemnisation réalisée
- 09/05/2016 - SSA BOURG EN BRESSE
  - Incident matériel - En vol
  - Pilote ANEG
  - Atterrissage en campagne par suite d'une panne moteur
  - Indemnisation réalisée pour la partie rapatriement de l'avion. Les réparations moteur sont restées à la charge de la SSA

## 2018

- 09/07/2018 – SSA Bourg En Bresse
  - Accident – En vol
  - Pilote ANEG
  - Sortie de piste à l'atterrissage
  - Pas de blessé
- 20/09/2018 - SSA Marseille
  - Incident - Au sol
  - Lieu : Aix Les milles (13)
  - Pilote ANEG
  - Dégâts matériels suite manipulation de l'avion. Profondeur enfoncée dans le hangar

## 2021

- 26/10/2021 – SSA Bourg En Bresse
  - Accident – En vol
  - Pilote ANEG
  - Sortie de piste à l'atterrissage
  - Pas de blessé
  - [Avion déclaré épave](#)

## 2024

- 03/05/2024 – SSA Montpellier
  - Accident – En vol
  - Pilote ANEG
  - Sortie de piste à l'atterrissage
  - Pas de blessé
  - [Avion déclaré épave](#)

## Vol ULM

### 2008

- 31/12/2008 - SSA TOULOUSE
  - Incident matériel

### 2010

- 21/10/2010 - SSA TOULOUSE
  - Incident Matériel

### 2012

- 15/06/2012 - SSA TOULOUSE - Artigat (Ariège)
  - Accident – En vol
  - Arrêt moteur en virage
  - **2 morts.** Décès du pilote (ANEZ) et du passager (Extérieur)
  - Indemnisation → montant 300 000 €

### 2014

- 27/10/2014 - SSA BORDEAUX
  - Accident – En vol
  - Pas de blessé
  - Pilote ANEG
  - Dégâts matériels suite atterrissage dur en campagne lors d'un vol en instruction (montant travaux 37000 €). Indemnisation réalisée

### 2016

- 21/07/2016 - SSA NANTES
  - Accident – En vol
  - Pilote ANEG
  - Pas de blessé
  - Problème météo et panne moteur
  - Dégâts matériels suite à un atterrissage forcé en campagne.
- 25/08/2016 - SSA BORDEAUX
  - Accident – En vol
  - Pilote ANEG
  - Dégâts matériels suite accident à l'atterrissage lors des Rencontres Nationales à Belmont sur Rance.
  - [Non pris en compte par l'assurance car surcharge entraînant une clause d'exclusion du contrat d'assurance](#)

## Commission Vol Planeur

2011

- Verrière Cassée - SSA Toulouse
- Train endommagé à l'atterrissement - SSA Bourg en Bresse
- **Fuselage cassé à l'atterrissement - SSA Toulouse**
- Verrière cassée - SSA Paris

2012

- Retournement lors d'un treuillage - Machine déclarée épave - Pas de blessé - SSA Lyon
- Train endommagé à l'atterrissement - SSA Paris
- 'Cheval de bois' à l'atterrissement - SSA Grenoble
- Hélice endommagée lors de la rentrée du moteur - SSA Nord Pas de Calais

2013 & 2014

- Aucun incident, aucun accident

2015

- Hélice endommagée à l'atterrissement - SSA Poitiers
- Hélice endommagée au décollage - SSA Bourg en Bresse

2016

- Verrière cassée - SSA Orléans
- **Aile gauche cassée par le câble d'un remorqueur - SSA Nord pas de Calais**
- Verrière cassée - SSA Chambéry

2017

- Aucun incident, aucun accident

2018

- Casse moteur - SSA Nord Pas de Calais

2019

- Fuselage délamинé suite à atterrissage - SSA Paris

2020

- Train d'atterrissement endommagé (au roulage) - SSA Toulouse

2021

- Vandalisme sur remorque planeur - SSA Valence

2022 & 2023

- Aucun incident, aucun accident

2024

- Train endommagé suite atterrissage hors zone - SSA Paris

**Tous ces évènements n'ont entraîné que des dégâts matériels.**

Il faut savoir dans le traitements de ces incidents que :

- Les réparations mineures sont prises en charge par nos mécaniciens bénévoles au sein de nos clubs support.
- Les réparations nécessitant une intervention dans un atelier extérieur sont prises en charge avec notre compte ANEPVV fédérale.
- A noter que l'ANEPVV est une association loi de 1901 disposant d'un fond de réserve alimenté par les cotisations annuelles des clubs adhérents.

## **État du compte ANEG ANEPVV Fédéral**

	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
<b>Solde Compte Accident</b>	54318	53920	53402	53175	59524	60700
<b>Dépenses Accidents</b>	0	0	5580	115	0	0
<b>Cotisations Accidents</b>	11289	10685	10485	10700	8011	8643

## **ANALYSE DES EVENEMENTS**

L'analyse des événements, incidents et accidents recensés précédemment, est réalisé dans le cadre de la demande de la Commission APSL de la CCAS, en prenant en compte les remontées et explication des Commissions d'Activités de l'Aneg.

**En aucun cas cette analyse ne peut avoir de légalité et ne peut servir d'éléments légaux dans le cadre d'un autre diagnostic**, les Responsables de Commission d'Activités n'étant pas reconnus 'expert 'par les fédérations concernées et les compagnies d'assurance.

Nous apporterons un regard extérieur, adapté à nos activités, mais pouvant être sujet, pour certains membres ou adhérents, à interprétation et discussion.

Cette analyse n'empêchera pas une communication à l'ensemble des Commissions d'Activités, ainsi qu'aux prises de décisions propres à l'utilisation de nos machines et nécessaires à l'amélioration de nos activités.

## **Commission Aéromodélisme**

Il n'y a pas eu de nécessité de déclencher au niveau de l'Aneg et du Comité directeur d'analyse d'accident survenu lors de la pratique d'adhérents ou lors de stages organisés par l'Aneg (ou sous couvert de l'Aneg)

L'Aneg étant un club affilié à la FFAM, la procédure de traitement d'incident/accident doit être connu des moniteurs encadrants nos stages, car il est de notre responsabilité de réaliser la déclaration au niveau fédéral.

## **Commission Vol Libre - Parapente**

Il n'y a pas eu de nécessité de déclencher au niveau de l'Aneg et du Comité directeur d'analyse d'accident survenu lors de la pratique d'adhérents ou lors de stages organisés par l'Aneg (ou sous couvert de l'Aneg)

L'Aneg n'est pas un club affilié à la Fédération Française de vol Libre (FFVL). De ce fait, nos activités sont réalisées sous couvert d'un club affilié, qui prend en charge, dans le cadre de l'organisation de stages nationaux, la formation et l'encadrement des activités.

**Si des incidents/accidents se produisent, c'est l'organisateur, et donc le club affilié, qui est en charge de la déclaration des événements.**

Cependant il est nécessaire que le Comité Directeur de l'Aneg, ainsi que la Commission Prévention Sécurité de l'Aneg, puissent être informés de ces événements, afin de pouvoir apporter l'appui nécessaire aux adhérents pouvant se trouver dans des situations difficiles. De même dans le cas d'accident grave, le Comité Directeur de l'Aneg doit pouvoir remonter les informations de ces incidents/accidents à la Commission APSL, qui pourrait être interrogée sur la survenu de ces faits.

La procédure de traitement d'incident/accident doit être connue des personnes encadrants nos stages, afin de pouvoir répondre aux besoins évoqués ci-dessus

## Commission Parachutisme

L'Aneg est un club affilié à la Fédération Française de Parachutisme.

Il convient de distinguer club affilié (structure regroupant des licenciés) et plateforme avec école jeunesse et sport agréé FFP qui est le lieu de pratique.

L'Aneg ne possédant pas de structure propre, nos adhérents pratiquent donc leurs activités que sur des plateformes avec des écoles agréées, aptes à accueillir celles-ci.

Cela signifie que ces plateformes ont une obligation de moyens au sens du code du sport.

Il en est de même pour l'[organisation de stage, locaux ou nationaux, qui seront organisés au sein d'une de ces écoles agréées](#), même si ces activités peuvent être réalisée avec nos propres moniteurs (diplômés FFP).

En cas d'événement, incident ou accident, c'est à la direction technique de la plateforme qu'incombe l'obligation de déclencher les moyens nécessaires au traitement de celui-ci et à la prise en charge de l'adhérent ou du stagiaire.

La plateforme, dans le même temps, signale tout accident aux autorités compétentes DDJS, DRJS, Préfecture, [dès lors que les secours interviennent](#).

De ce fait peu d'incidents/accidents sont remontés au Comité Directeur.

Seuls les événements considérés comme 'graves' ou ayant entraînés des conséquences pour nos adhérents, ont fait l'objet d'une information, voire d'un 'traitement' par le Comité Directeur.

**Deux évènements marquent ainsi la pratique du parachutisme, plus particulièrement la pratique du parachutisme ascensionnel, au sein de l'Aneg :**

- Accident d'une personne lors des [rencontres Aneg de 2010 à Pamiers](#), ayant entraîné une invalidité de la personne faisant un vol de découverte
- Accident d'un adhérent pratiquant lors d'un stage de [chariot ascensionnel à Vichy en 2016](#)

Pour ces deux événements, nous sommes dans le cas d'accident, ayant entraîné des conséquences physiques sur les personnes.

### Accident lors des Rencontres Nationales Aneg de Pamiers (2010) :

A la réalisation de ce document, [nous n'avons pas d'éléments et de traces concernant le traitement de l'accident, ces éléments n'ayant pas été archivés et n'ayant pas été transmis par les précédents responsables d'activités \(antérieurs à 2020\)](#)

### Accident lors d'un stage chariot ascensionnel à Vichy (2016) :

### **Rappel des faits :**

Au mois de mai 2016, des adhérents Aneg ont réalisé un stage de pratique de chariot ascensionnel, organisé par la Fédération Française de Parachutisme (sous sa responsabilité), avec l'appui de l'Aneg.

Dans le cadre de ce [stage expérimental de qualification de pilote de chariot ascensionnel biplace](#) un accident est survenu entraînant pour un de nos adhérents une déclaration médicale de paraplégie incomplète avec des fonctions basses inopérantes.

### **Rappel chronologique :**

Afin de pouvoir réaliser une analyse des dysfonctionnements survenus lors du traitement de cet accident [il semble important, afin de comprendre la situation, de faire un retour chronologique sur l'organisation de ce stage](#).

Celui-ci [venait en complément du développement de cette activité au niveau national, et fortement soutenue par un membre du Bureau Directeur de l'Aneg](#), impliqué personnellement dans la mise en place de l'activité ascensionnelle au niveau national.

Ce stage de Vichy, organisé par la FFP est venu en complément des stages suivant :

### **De mars 2016 sur l'aérodrome de Vichy Charmeil :**

[Sous l'égide de la FFP, ce stage a été organisé par l'Aneg](#), le but étant d'effectuer une formation au pilotage du chariot ascensionnel biplace en vue d'obtenir la qualification fédérale et suivant une méthode visant, à partir d'un minimum d'expérience du pilotage de voile parapente, de faire en sorte que cette formation passe par la maîtrise complète du pilotage du chariot mono place et un passage en vols pédagogiques sur chariot bi place.

Ce stage se voulait global dans le sens où chaque participant deveu s'engager dans la polyvalence (treuillage – rôle du starter – responsable de séance – aides – etc.) afin d'appréhender toutes les phases de cette activité.

[Ce stage a été encadré par le référent ascensionnel de la Direction technique nationale de la FFP et par un référent et formateur pour le chariot ascensionnel de la FFP, avec utilisation du matériel de l'Aneg.](#)

### **D'avril 2016, organisé par la FFP au Blanc (86) :**

[Ce stage a été réalisé sous l'égide de la FFP, ce stage a été organisé par l'Aneg](#), le but étant d'effectuer une formation de pilotes Chariot avec handicapés

[Ce stage correspondait à la volonté de la FFP de pouvoir répondre à la demande d'accès au Chariot faites par les personnes à handicap](#), le projet initial étant d'analyser la faisabilité en interne à la F.F.P de formation à la prise en charge du handicap, sans passer par les modules de la Fédération Française Handisport

[Ce nouveau stage a été encadré par les mêmes référent ascensionnel de la Direction technique nationale de la FFP et référent et formateur pour le chariot ascensionnel de la FFP, du stage de mars 2016, avec utilisation du matériel de l'Aneg.](#)

### **Accident lors du stage qualification de pilote de chariot ascensionnel biplace à Vichy le 5 Mai 2016 :**

Ce stage avait pour but d'élaborer une méthode d'apprentissage de la conduite du chariot biplace ascensionnel, telle qu'elle avait été discutée lors du colloque national ascensionnel de Talmont (2016).

Ce stage s'est déroulé sur le site de Vichy Charmeil encadré par le référent ascensionnel de la Direction Technique Nationale de la FFP et le référent et formateur pour le chariot ascensionnel (les deux mêmes personnes que précédemment).

La commission « parachutisme ascensionnel » de la FFP, en collaboration avec l'ANEG a œuvré pour la mise au point d'un chariot utilisable aussi bien en monoplace qu'en biplace et particulièrement adapté à l'emport de personnes en situation d'handicap, mais aussi adapté pour le pilotage par des personnes en situation d'handicap ou diminuée physiquement.

Ce matériel s'est trouvé, de fait, adapté pour emmener des personnes bien portantes dans des conditions de confort et de sécurité optimales, validé techniquement par la FFP.

### **Analyse du traitement de l'accident :**

L'analyse faite ci-dessous se base sur la lecture et l'étude de l'ensemble des éléments en notre possession.

**Ceux-ci n'ont jamais pu faire ressortir une responsabilité directe d'un des acteurs.**

Le seul fait démontrable a été celui que l'Aneg n'était pas officiellement organisatrice de ce stage, et que s'il y a avait eu une responsabilité déclarée, celle-ci aurait pu être reportée sur l'organisateur, qui était la Fédération Française, et en aucun l'Aneg.

Seulement, encore aujourd'hui, certains faits et constats peuvent être réalisés, laissant encore place à des questions et à de possibles interprétations.

- **Absence de transparence dans le traitement de l'accident :**

La première constatation du traitement de cet accident montre une absence de transparence dans le traitement des événements survenus, absence de transparence qui a conduit à un constat de non-lieu sur l'éventualité d'une responsabilité de l'organisation.

Même la Gendarmerie n'a pu réussir à obtenir l'ensemble des éléments qui auraient été nécessaires à aller plus loin dans son enquête et son analyse (constat fait en se rapportant aux éléments en notre possession)

Le traitement de la cause ne s'est basé que sur des « on-dit », de l'organisation comme de l'accidenté, et des constats annoncés, mais non-fondés sur des faits prouvés, l'ensemble du traitement immédiat de l'accident ayant été réalisé par les organisateurs de l'événements et non par des personnes extérieures.

- **Implication de la Fédération Française de Parachutisme**

L'analyse chronologique des événements ci-dessus, montre une continuité dans la mise en place de ces activités, continuité induite par le souhait de développement de l'activité ascensionnelle au niveau national. Certains écrits en notre possession nous ont conforté dans ce constat.

L'Aneg, sous couvert d'activités organisées par la FFP, a pu être partie prenante de cette politique sportive nationale.

Cet accident est survenu dans le cadre d'un stage organisé sous couvert de la FFP, avec présence des interlocuteurs et responsables principaux de la discipline.

Ces interlocuteurs ont été présent dans le cadre du traitement immédiat de l'accident.

Les faits constatés auraient pu donc, en fonction de leur importance et de leur gravité, y compris dans de possible erreur d'organisation, avoir des conséquences néfastes pour la FFP, dans le développement souhaité de l'activité ascensionnelle.

De plus la FFP s'est trouvée dans le cadre de cet accident « juge et partie » car elle était présente lors de cet accident, mais c'est aussi elle qui a été à l'origine de la conclusion, évoquant une erreur de pilotage de l'accidenté. Cette erreur annoncée n'est basée sur aucun fait démontré.

Nous avons pu nous apercevoir aussi, à travers le traitement des éléments en notre possession, que les documents utilisés pour la mise en place de ce stage ne font jamais apparaître le nom du responsable Aneg de cet discipline, coorganisateur de cet événement

- Implication personnelle :

L'analyse des éléments du traitement de cet accident montre une implication personnelle d'un membre du Bureau Directeur, que ce soit dans la mise en place de l'activité ascensionnelle au niveau de l'Aneg, ou dans sa participation au développement de cette activité au niveau national avec la FFP.

Le responsable de l'activité ascensionnelle de l'Aneg, en charge du traitement de cet accident, était membre à ce moment (et toujours à ce jour) de la Commission Ascensionnelle au niveau de la Fédération Française de Parachutisme. Il n'est plus en charge depuis 2020 de l'activité ascensionnelle au sein de l'Aneg.

Il a été, de même, inscrit sur les listes électorales de la FFP, afin d'intégrer des rôles plus importants, mais la liste constituée n'a pas été élue.

Il semble donc dans ces conditions difficiles d'être impartial dans les conclusions pouvant être apportées à cet accident et donc aussi dans l'importance du traitement de ces compétences.

Plus de 70% des éléments de constats suite à cet accident, en notre possession à ce jour, ou rapports réalisés à la demande de différents institutions l'ont été par cette même personne.

On pourra de ce fait se permettre de douter, en l'absence de certains constats, de la pertinence et de l'impartialité de certaines remontées (pour les deux parties concernées), sans pour autant avoir la preuve de ce ressenti.

Ceci a pu se ressentir par des prises de décisions dirigées et forcées au niveau du Comité Directeur, sans aval de l'ensemble des participants, et avec la mise en avant récurrente de menaces vis à vis des acteurs pouvant s'interposer (Cf paragraphe suivant), soutenu par le président de l'Aneg à cet époque.

Certaines de ces activités ont été réalisées, sans donner lieu à des comptes-rendus, avec, en but principal, la valorisation des actions de la FFP.

**Cette implication personnelle a conduit à réaliser des activités par intérêt personnel et non par besoin de l'Aneg.**

Le constat est fait qu'aucun stage national et ayant une portée sur les adhérents de l'Aneg n'a pu être mis en place, par absence d'intérêt des adhérents ou des ayants droits et ouvrants droits.

Malheureusement, la problématique du mode de fonctionnement de cette personne était connue de tous les membres du Comité Directeur (responsables et organisations

syndicales), mais personne n'a réellement osé s'y opposer, engendrant certainement une responsabilité collective sur le traitement défaillant de cet accident.

#### Impossibilité de communication :

L'ensemble du traitement de cet accident à montrer une impossibilité de communication et de discussion sur une activité ‘chasse gardée’ d'un membre du bureau directeur.

A l'occasion du Comité Directeur du 22 Mars 2017, les membres de la Commission parachutisme ont sollicité une demande de suivi cet adhérent, par l'intervention d'une personne extérieure à l'activité, ce fait semblant être une solution à des échanges plus libres.

Ce fait, et l'ensemble des questions qui ont pu en émaner, a déclenché un affrontement verbal opposant une partie du Bureau Directeur à la Commission Sécurité, tel qu'il y a eu une démission du président de la Commission de Sécurité.

Cette impossibilité de communication, ou minimisation des faits et des responsabilités a perduré jusqu'au départ, en 2020, du responsable de l'activité ascensionnelle.

Malgré une instruction n'ayant mise en cause aucune des parties présentes lors de cet accident (FFP, Aneg, adhérent), le constat de ‘flou’ engendré par cette situation, et ayant entraîné l'invalidité d'un de nos adhérents, nous a conduit à mettre en place certaines mesures.

L'ensemble de ces points a généré ‘une rupture’ dans le fonctionnement et le pilotage de l'Aneg, et a entraîné un changement de Bureau Directeur en 2020, avec une reprise des modalités de fonctionnement et du traitement des activités.

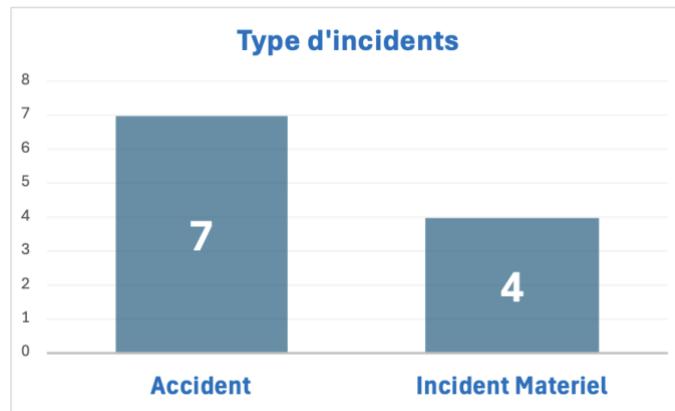
- Une communication accrue par le fait de la mise en place d'un Comité Directeur mensuel
- Une prise de décision sur les activités à entreprendre ‘collégiale’ et soumise à vote du Comité Directeur
- Une prise de décision notifiée dans les comptes-rendus du Comité Directeur
- Un ‘détachement’ de toute activités de l'Aneg dans le fonctionnement des instances fédérales et nationales.
- Une non-participation directe de l'Aneg dans les activités des instances sportives fédérales et nationales.
- La destruction du matériel Aneg (treuil) destiné à une possible organisation « directe »de stage, la mise en place d'événement devant se faire uniquement par l'utilisation d'un club affilié et agréé de la FFP (responsabilité portée par le prestataire)

## Commission Vol Moteur - ULM

L'analyse faite est basée sur les remontées des pilotes et des correspondants locaux à la suite des incidents et aux accidents survenus.

Ces analyses seront basées sur des constats et sur des préconisations de pratique, et ne pourront en aucun cas avoir une dimension légale.

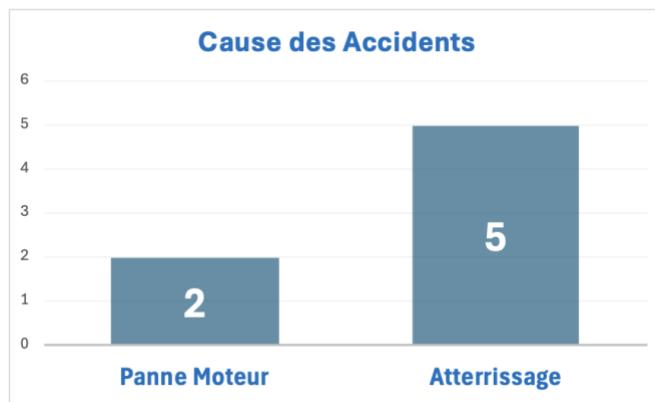
## Vol Moteur



Sur 11 évènements rencontrés entre 2010 et 2024 nous avons :

- 7 accidents, dont un en 2010 avec la SSA de Bordeaux avec **4 blessés dont un grave**
- 4 incidents matériels

## Analyse des accidents :



- 2 pannes moteurs
- 5 erreurs lors des phases d'atterrissage

## Pannes moteur :

### Accident de l'avion de la SSA de Bordeaux ayant entraîné 4 blessés (2014).

- La panne est survenue après une intervention sur le moteur par un mécanicien agréé.
- **Cette intervention non correcte a entraîné une perte de puissance de l'avion.**
- **Cependant on peut noter aussi une erreur de pilotage.**
- En effet, lors des manœuvres de contrôle précédent le décollage, le pilote avait noté une anomalie de puissance, l'avion 'ne prenant pas ses tours'.
- Malgré cela, le pilote a quand même décider de décoller, au lieu d'annuler le vol, avec un avion chargé de 4 personnes.
- L'avion n'a jamais pu atteindre la vitesse et l'altitude de vol nécessaire à un décollage correct et s'est abimé juste après le décollage.
- Cet accident aurait dû être évité par la simple application des règles minimales de sécurités

- Les contrôles de pré-vol ayant été insatisfaisant, le pilote aurait dû annuler le vol.

### **Accident de l'avion de la SSA de Bourg en Bresse (2016)**

- L'avion de la SSA de Bourg en Bresse a été abîmé par suite d'un atterrissage en urgence dans un champs par suite d'une panne moteur.
- Cette panne n'était pas décelable avant le vol, les contrôles de pré-vol ayant été réalisés et ayant donné satisfaction.
- L'incident moteur est survenu pendant le vol (comme cela peut malheureusement arriver avec toute mécanique), sans possibilité d'atteindre un aérodrome.
- Un atterrissage d'urgence a donc été décidé par le pilote, n'ayant entraîné que des dégâts matériels (avion ayant pu être réparé)

Peu d'actions peuvent être entreprises en complément de l'entretien obligatoire et régulier réalisés sur nos machines par des mécaniciens agréés.

**Un rappel sera fait en début de chaque saison aéronautique** sur la mise en œuvre consignes de pré-vols et du respect de celles-ci, conditionnant la décision de réaliser ou non son vol, à l'ensemble des adhérents pratiquant l'activité Vol Moteur / ULM.

### **Erreurs lors des phases d'atterrissage :**

Ces erreurs représentent 70% des accidents survenus aux machines Aneg, et ne sont pas dues à des erreurs d'élèves comme on pourrait penser, mais plutôt à 'un oubli' par certains de nos adhérents des principes de base liés à cette phase de vol qui peut s'avérer délicate.

Sur 5 accidents en phase d'atterrissage on peut noter :

- 1 accident en apprentissage (SSA Tours Blois) par un élève pilote
- 3 accidents par de pilotes 'confirmés', accidents provenant d'une sortie de piste après atterrissage. Ces accidents auraient peut-être pu être évités en respectant les consignes de bases liées à la procédures d'atterrissages
- 1 accident (SSA Chartres-Orléans), dû à atterrissage sur une piste privée sans connaissance de consignes particulières liées à ce terrain. Atterrissage trop long ayant entraîné un écart de piste et des dégâts sur l'avion

### **L'ensemble des consignes de bases liées à la procédure d'atterrissage :**

- devra être synthétisé sur une 'fiche d'information', pour rappel, par la Commission prévention Sécurité
- devra être envoyé à toutes les SSA affectataires de machine Aneg.
- devra être transmis à chaque adhérent Aneg pilote Vol Moteur et ULM, en début de saison aéronautique

Par suite des retours faits en Comité Directeur de ces accidents, la question s'est posée au niveau du Comité Directeur de l'implication et de la responsabilité des pilotes Aneg.

Actuellement la franchise d'assurance lors de ces accidents est à la charge des SSA affectataires, mais n'est pas, dans le cas de pratiquants adhérents Aneg répercutée sur le pilote.

**Il n'y a aucune responsabilisation des pilotes face à ces événements.**

Une modification sera apportée au règlement intérieur, afin que la franchise puisse être demandée en dédommagement aux pilotes dont la Commission Vol Moteur pourra estimer l'erreur avérée, qui aurait pu être évitée par le simple respect des règles de pilotage.

## Analyse des incidents :

4 incidents matériels ont été remontés entre 2010 et 2024.

Ces incidents matériels :

- n'ont pas eu de conséquences 'humaines', mais des conséquences 'matérielles' ayant entraîné des immobilisations de machines plus ou moins longues.
- n'ont pas eu d'incidences financières pour l'Aneg, les réparations nécessaires étant réalisées par les SSA affectataires, responsables de l'entretien courant des machines Aneg.
- entrent dans le traitement des 'aléas' indiqués dans les conventions d'affectation de matériel existantes entre l'Aneg et les SSA.

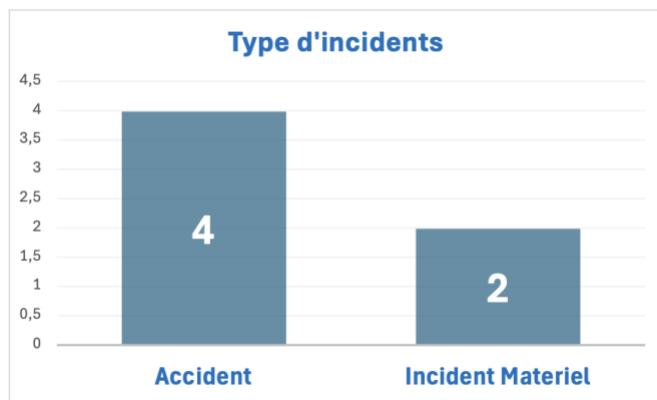
L'ensemble des incidents sont intervenus dans des phases de 'manutention', mise en place ou déplacement des avions.

Il semble difficile de mettre en place des actions correctrices vis à vis de ces événements, ces actions relevant simplement du bons sens et de l'attention de chacun dans l'utilisation des matériels Aneg.

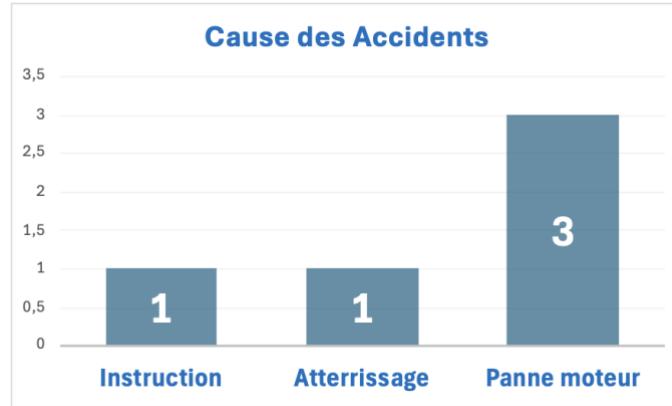
Un rappel des coûts engendrés pour les SSA dans le traitement et la réparation de ces incidents pourra être intégrés dans le bilan annuel des SSA et dans le bilan annuel de l'Aneg, pour information de chaque adhérents.

## Vol ULM

Tout comme le Vol Moteur, le Vol ULM fait apparaître des incidents et des accidents.



Les accidents remontés, au nombre de 4, montrent pour origine :



- une utilisation des machines en instruction, avec des élèves apprenant et donc une pratique plus ‘risquée’ (SSA Bordeaux)
- des pannes moteur entraînant les atterrissages forcés, hors de pistes d’atterrissage habituelle (SSA Toulouse et SSA Nantes)
- des erreurs de pilotage, avec parfois un manque vis à vis de la réglementation (SSA Bordeaux)

#### **Cas particulier de l'accident survenue à la SSA de Bordeaux en 2012.**

- Cet accident à malheureusement provoqué le décès de deux personnes (Un adhérent Aneg et une personne extérieure).
- Une panne moteur et survenue pendant une manœuvre de virage, entraînant la perte du contrôle de la machine.
- Le pilote n'a malheureusement pu corriger la situation anormale qui se présentait.
- Il n'y a pas eu de faute de la part du pilote

Les actions à mettre en place dans le cadre de la prévention seront similaires aux préconisations faites pour le Vol Moteur, les situations rencontrées étant semblables.

Une communication et des actions communes seront mises en place par la Commission Vol Moteur/ULM, avec l'appui de la Commission Prévention Sécurité

## Commission Vol Planeur

Quand on évoque l'ANEG, on parle souvent des avions et des ULM que nous avons en propre, mais plus rarement des planeurs.

Cependant il faut savoir que la commission Vol Planeur gère à ce jour un parc de 20 machines, soit 3 fois plus que la commission Vol Moteur / ULM :

- 20 planeurs (dont 2 motoplaneurs)
- 4069 heures de vols en 2024

Ces machines sont destinées aux stages nationaux ANEG, mais aussi à des utilisations locales, apprentissage et pratique des adhérents.

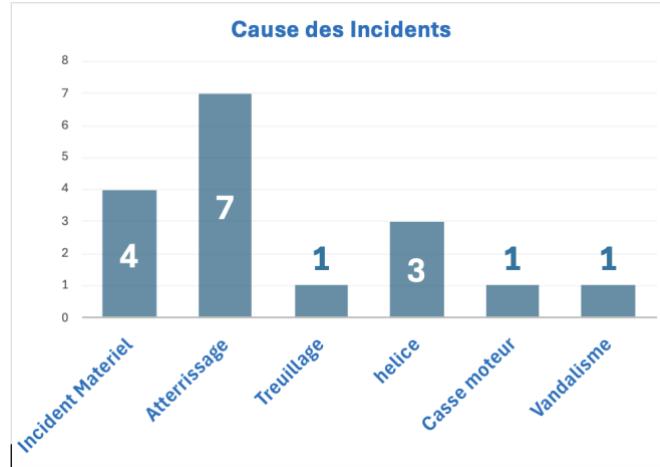
### Analyse des accidents :

Il est noté sur la période considérée, 2011-2024, un **nombre d'accident très faible → 2 accidents**

- Un accident ‘responsable’ au niveau de la SSA de Toulouse, avec un fuselage cassé lors d’un atterrissage
- Un accident ‘non responsable’ au niveau de la SSA Nord Pas de Calais, avec une aile de planeur coupée par le câble d’un remorqueur (planeur en stationnement)
- Incidents

### Analyse des incidents :

Il est à noté sur la période considérée, 2011-2024, **16 incidents**.



### Cause principale → Machine endommagée lors de la procédure d’atterrissage

La procédure d’atterrissage reste particulière, en comparaison à celle évoquée lors de l’analyse avion et ULM

Nous sommes, pour le Vol Planeur sur une [manœuvre qui ne peut être recommandée si elle est mal engagée](#).

Elle nécessite donc une attention particulière et une prise de décision qui ne permet pas le ‘retour en arrière’, du fait d’une absence de motorisation pouvant palier certaines erreurs (apprentissage et pratique).

De ce fait, certains atterrissages peuvent être un peu ‘dur’ entraînant des casses sur les machines (train d’atterrissage et fuselage)

Les motoplaneurs sont moins sujets à ce genre d’incident (possibilité de recommencer la procédure)

### Incident matériel → Casse de verrière

Les casses de verrières sur les planeurs grandeurs (taille réelle) sont un problème connu dans le milieu du vol à voile, et elles surviennent souvent pour plusieurs raisons principales :

- Manipulation au sol inadéquate par ouverture ou fermeture brutale : Les verrières sont souvent légères et montées sur des charnières fragiles. Une manipulation brusque ou un claquement peut engendrer des fissures ou des ruptures.
- Verrière laissée ouverte au vent : Le vent peut facilement arracher ou faire claquer une verrière ouverte, surtout si elle est maintenue par un simple vérin ou ressort.
- Chocs accidentels dus au transport ou remorquage du planeur dans des hangars ou sur les pistes sans précautions suffisantes.

- Fatigue du matériau et vieillissement, les verrières étant souvent en plexiglas (PMMA) ou polycarbonate, deux matériaux sensibles aux UV (qui rendent le plastique plus cassant avec les années) et aux produits chimiques mal adaptés pour le nettoyage (ex. : solvants agressifs).
- Conditions climatiques, le froid ou la chaleur extrême peuvent rendre le matériau plus fragile.

Une Prévention semble possible en :

- formant les pilotes et à la manipulation de la verrière.
- protégeant la verrière contre le vent et le soleil.
- vérifiant régulièrement l'état des matériaux.
- remplaçant préventivement les vérins et les charnières.
- utilisant des housses de protection au sol.

Autres incidents : Casse d'hélice → Cas particulier des motoplaneurs

Ces incidents peuvent survenir lors de **décollage ou atterrissage sur terrain irrégulier**, ou à cause d'une mauvaise assiette, une pale pouvant toucher le sol.

Parfois aussi, des **cailloux ou débris** sont projetés par la roue avant et endommagent les pales.

Des actions pourront être réalisées par la Commission Vol Planeur, en prévention :

- Un rappel à faire en début de saison sur la procédure d'atterrissage,
- Un rappel lors des assemblées générales du coût annuel engendré par ces incidents

## SECURITE – ANALYSE DE L'EXISTANT

La sécurité à l'Aneg est une priorité, **priorité nécessaire pour la pratique de l'ensemble de nos activités.**

Cette notion de sécurité est laissée à la charge des commissions, responsables de leurs activités. Le traitement du domaine sécurité est plutôt 'passif', lié :

- à des obligations contractuelles (demandes des fédérations, obligations de maintenance)
- à des précautions pour le bon déroulement des activités (briefing avant stages, communications avant stages et activités, vérifications de compétences avant l'encadrement de stages)
- à des traitements 'post' incidents et accidents
- Cependant, les différents incidents survenus ces dernières années montrent la nécessité d'avoir une politique commune de cette sécurité, regroupant l'ensemble des commissions, et accessible à l'ensemble de nos adhérents.

Il sera donc nécessaire :

- de créer, ou de réactiver une **instance coordonnatrice au niveau de l'Aneg**
- de créer **une veille sécurité sur l'ensemble de nos activités**
- de créer **une communication sécurité pro-active et accessible à tous**

Comment :

Créer, ou réactiver une **instance coordonnatrice au niveau de l'Aneg** :

- réactivation de la Commission Prévention Sécurité (CPS)
- nomination d'un responsable sécurité dans chaque commission d'activités
- nomination d'un responsable sécurité dans chaque section de sport aérien (SSA)

**Créer une veille sécurité sur l'ensemble de nos activités :**

- assurée par la CPS
- à partir des informations des différentes fédérations
- à partir des éléments remontés par les responsables de commission

**Créer une communication sécurité pro-active et accessible à tous :**

- En instaurant un point sécurité en début de chaque Comité Directeur
- En créant une information trimestrielle à destination des adhérents
- En mettant à disposition l'ensemble de ces informations 'sécurité' via le site aneg.fr

## Au niveau du Comité Directeur

### Commission Sécurité

La Commission Prévention Sécurité de l'Aneg, qui fonctionnait de manière épisodique entre 2015 et 2020, a été 'réactivée, avec un souhait de **fonctionnement permanent**.

**Cette commission est composée par :**

- Le Correspondant Sécurité de l'ANEG,
- Le chargé des assurances,
- Un représentant par Commission d'Activité ANEG (soit 5 membres). Ce membre anime notamment les sujets relevant de sa discipline.
- Le Président ou son mandataire.

Cette équipe de base peut être complétée ponctuellement ou de façon permanente par des contributeurs autres (par exemple par des membres ANEG spécialisés dans ce type de démarches ou par des membres de SSA impliqués dans un événement).

Sa mise en œuvre et son fonctionnement sont en cours de mise en place, et devront suivre les préconisations décrites au niveau du paragraphe 'Actions à mettre en œuvre'

### Assurance des activités

**A ce jour, notre assureur est le groupe AXA, via la SATEC**

L'ensemble des activités prévisionnelle de l'Aneg donne lieu à une déclaration annuelle auprès de notre assureur.

Cette déclaration est basée sur le déclaratif de chaque commission d'activités, en fonction de son calendrier et du type d'activité (stages, animation, rassemblement, formation...)

Les activités complémentaires, pouvant survenir au cours de l'année, sont, elles aussi, déclarées, afin que l'ensemble de nos pratiques soit couvert par notre assureur

### Sécurité des stages et activités

**Comme vu ci-dessus, nos stages et activités sont couverts par notre assurance.**

Les stages et activités réalisés par l'Aneg doivent être remontés par les présidents de commission en début d'année au responsable Aneg des assurances.

La déclaration de ces événements permet leur prise en compte par notre assureur. Ils sont de plus couverts par les assurances individuelles souscrites lors de la prise de licence fédérales.

Tout adhérent, utilisant ou non des machines Aneg, doit, dans le cas d'une pratique d'activité aéronautique au sein de l'Aneg, être licencié auprès d'une fédération couvrant son activité.

Les bénéficiaires réalisant des activités de découverte (séance unique de pratique) sont couverts par l'assurance de l'Aneg, les moniteurs ayant aussi une assurance particulière dans le cadre de pratique de découverte.

## Commission Aéromodélisme

### Sécurité et obligations légales :

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2023, la pratique de l'aéromodélisme dans le cadre des associations d'aéromodélisme ayant obtenu une autorisation d'exploitation dans le cadre de l'article 16 de la réglementation européenne peut continuer à se faire suivant des règles nationales.

Cela concerne donc l'ensemble des associations affiliées à la FFAM qui a fait, comme cela lui est permis par l'arrêté aéromodélisme du 26 décembre 2022, une demande couvrant l'ensemble de ses clubs.

L'ensemble des activités aéromodélistes exercées dans le cadre de l'ANEG (stages et activités en SSA) répondent aux mêmes exigences que celles existant au niveau des clubs et préconisées par la FFAM (Fédération Française d'Aero Modélisme), l'**ANEG étant une association affiliée à la FFAM**.

Pour les adhérents de l'ANEG, exerçant en stage ou localement au sein des SSA, les obligations sont les suivantes :

1. Obligation d'être titulaire d'une attestation de formation de télépilotes délivrée par la FFAM ou par la DGAC (cf. [arrêté](#)) ;
2. Nécessité d'enregistrer l'ensemble de ses modèles de plus de 800 g dans Alpha Tango, d'apposer le numéro d'enregistrement sur le modèle et d'être en mesure de présenter aux forces de l'ordre l'extrait d'enregistrement disponible sur le site [alpha tango](#) (voir lien ci-dessous) ;
3. Nécessité de s'enregistrer comme exploitant d'UAS sur Alpha Tango (sauf pour la pratique indoor et pour les licenciés de Nouvelle Calédonie)
4. Nécessité d'apposer sur le modèle le numéro d'exploitant d'UAS correspondant au propriétaire ou à un propriétaire du modèle quelle que soit la masse du modèle ;
5. Lors de la pratique, avec un modèle de plus de 800 g, hors des sites référencés ou sur un site n'étant pas exempté de signalement, d'emporter un dispositif de signalement électronique et de l'associer au modèle utilisé dans Alphatango ([voir la carte des localisations d'activités sur le site de la FFAM](#)).

**L'ensemble de ces points est vérifié par les encadrants lors de l'organisation des stages.**

### Informations mise à disponibilité par la Fédération Française d'Aéromodélisme

L'Aneg étant un club affilié à la FFAM, elle a en obligation la déclaration des incidents/accidents survenant lors de la pratique des activités sous sa responsabilité (stages et manifestations).

Pour ce faire il existe une procédure de déclaration en ligne sur le site de la FFAM.

The screenshot shows the FFAM website's header with the logo and tagline "L'aéromodélisme. Les pieds sur terre... la tête dans les nuages". The main navigation menu includes "CONTENU INFORMATIF", "ASSURANCE" (which is underlined in red), and other categories like "FORMATION", "COMPÉTITION", "PRATIQUER", "MANIFESTATION", and "SUPPORT DE COM". Below the menu, a breadcrumb trail shows "Accueil > Assurance". The main content title is "GUIDE ET DISPOSITIF D'ASSURANCE". A text block explains the insurance coverage, mentioning it covers various types of risks for participants, including the FFAM itself, affiliated associations, their legal representatives, and licensed individuals. At the bottom of the page are links for "GARANTIES", "ASSURANCE LICENCIÉ", "JURIDIQUE - PÉNAL", "DÉCLARER UN SINISTRE", and a "TÉLÉCHARGEMENT" button.

Cette procédure connue des encadrants des stages, doit être couplée aux obligations d'informations et d'analyse à apporter au Comité Directeur (procédure de traitement des incidents)

## Commission Vol Libre

### Sécurité et déclaration d'incident/accident

#### Obligations légales :

Toutes les activités et les stages proposés par la Commission Vol Libre Paramoteur sont réalisés en partenariat avec des écoles affiliées aux fédérations correspondantes FFVL et FFPLUM.

Par conséquent, le contenu pédagogique et pratique des stages respecte rigoureusement les préconisations des fédérations.

#### Déclaration d'incident/accident :

Les partenaires organisant nos activités de Vol Libre étant obligatoirement affiliés à la FFVL, c'est à eux que revient la responsabilité de la déclaration des incidents/accidents au niveau fédéral, ainsi que la déclaration aux assurances concernées, dans le cas de la nécessité de leur mobilisation.

Les encadrants Aneg de stage, accompagnant ces activités, doivent s'assurer de la mise en place de ces démarches.

Cette procédure connue des encadrants des stages, doit être couplée aux obligations d'informations et d'analyse à apporter au Comité Directeur (procédure de traitement des incidents)

### Informations mise à disponibilité par la Fédération Française de Vol Libre

Il existe sur le site de la FFVL, une partie informative, relative aux informations et alertes de sécurité.

A ce jour l'Aneg ne relaye pas ces informations, cette partie en lien avec la prévention restant à la charge des clubs affiliés vis à vis de leurs adhérents.

Il sera nécessaire dans une rôle actif souhaité vis à vis de la prévention sécurité et de l'encadrement de nos adhérents, que ceux-ci aient accès à ces informations.

Une communication ‘active’ devra être mise en place, à destination du Comité Directeur, des Commissions d’Activités et de nos adhérents pratiquants

The screenshot shows the official website of the Fédération Française de Vol Libre (FFVL). The header features the FFVL logo, social media links (RSS, Twitter, Facebook, Instagram), a search bar, and a 'BOUTIQUE' link. The main navigation menu includes 'DÉCOUVERTE', 'FORMATION', 'FÉDÉRATION', 'INFOS PRATICIENS', and 'ESPACE LICENCIÉS ET DIRIGEANTS'. Below the menu, a breadcrumb trail shows 'Infos pratiquants / Informations et alertes sécurité'. The main content area is titled 'Informations et alertes sécurité' and includes a note about updates and contact information. A table lists three security notices (Flash Info) with their dates and titles, all categorized under 'Parapente'. To the right, there's a 'Partager' section with social media icons and links to 'Prendre sa licence', 'Trouver un club, un site', 'Espace sécurité et alerte', and 'Espace Photo et Vidéo'.

Activités	Date de publication	Titre	Pratiques
Flash Info	26/11/2024	Note de sécurité Mousqueton quick-out Charly	Parapente
Flash Info	05/09/2024	Note de sécurité sellette BREEZE2 SKYWALK	Parapente
Flash Info	12/07/2024	Note de sécurité sécurité Woody Valley n° 01-2024	Parapente

### Commission Parachutisme

#### Sécurité et déclaration d'incident/accident

**Les activités et stages proposés par l'ANEG sont organisés uniquement dans des structures agréées.**

### **Définition d'une structure agréée :**

Il s'agit d'une structure affiliée à la Fédération Française de Parachutisme (FFP) dont l'agrément 'École de formation' et délivrée par la FFP.

Cette structure fournit, selon le ministère des sport, une **obligation de moyen**, ce qui signifie qu'un club affilié doit tout mettre en œuvre pour former une personne à la pratique du parachutisme, mais qu'il ne sera **pas pénalisé en l'absence de résultat, ou d'accident**.

Il en est de même dans le cas d'incident ou d'accident survenus lors de la pratique de l'activité, **résultant d'un mauvais comportement de la personne pratiquant l'activité**.

Cependant, il s'agit d'une obligation de moyen, car le club ne peut pas contrôler l'attitude de son client, et ne peut donc pas lui certifier que ses résultats seront atteints.

### **Exemple :**

Un club ne peut être responsable d'un incident survenu lors de l'atterrissement d'une personne pratiquante, s'il a mis tout en œuvre (formation, accompagnement des nouveaux pratiquants, signalisation, indications nécessaires au saut...), pour la réussite du pratiquant.

### **Actions ou activités visant à assurer la sécurité de ses pratiquants :**

Une plateforme parachutisme assure et garanti :

- L'accueil administratif et la vérification des assurances individuelles lors de l'inscription
- Le contrôle des qualifications nécessaires à la pratique de l'activité en fonction du niveau du pratiquant
- L'encadrement des séances par des personnes diplômées
- L'utilisation de moniteurs diplômés pour la formation des pratiquants
- La présence de matériel et de véhicule de piste permettant l'intervention en cas de nécessité

Avant les sauts, la plateforme parachutisme, via son encadrement, assure :

- Le contrôle de l'équipement du pratiquant
- Le contrôle avant embarquement
- Le contrôle en vol
- Le suivi sous voile du pratiquant jusqu'à l'atterrissement
- La formation de l'encadrement technique réalisant ces actions
- La formation du pliage du parachute ainsi que le contrôle de ce pliage quand ceci est nécessaire (pour les élèves non autonome)

### **Pratiquer de l'activité parachutiste par les adhérents ANEG :**

Deux cas peuvent se présenter :

- 1- **Un parachutiste ANEG se présente seul sur une plate-forme** de sauts qui est une école agréée par la FFP → le pratiquant se trouve dans les conditions évoquées ci-dessus, sous la responsabilité de la structure.

**2- Un adhérent participe à un stage organisé par l'ANEG** → c'est la Commission Parachutisme qui prépare et négocie les parties organisations sous le couvert du responsable Directeur Technique de la structure agréée.

- **Ainsi toute nos activités sont sous contrôle et la responsabilité de la structure agréée qui accueille le stage.**
- Dans le cas où des moniteurs ANEG participent à l'encadrement d'un stage, ils œuvrent sous la responsabilité du Directeur Technique de la structure agréée, selon les règles de la FFP, sous couvert du ministère des sports.
- C'est uniquement après le contrôle de ces préparatifs que la pratique est possible aux mêmes conditions que tous les pratiquants

### **Traitement des incidents et accidents :**

En cas d'événement, incident ou accident c'est la structure agréée qui déclenche les moyens nécessaires au traitement de celui-ci et à la prise en charge de l'adhérent ou du stagiaire

C'est la structure agréée qui a la charge de la réalisation des déclarations aux diverses autorités, déclarations nécessaires à la prise en charge, de la part des assurances du pratiquant ou du stagiaire

Selon le cas ces déclarations seront réalisées auprès de :

- La Fédération française de Parachutisme,
- Préfecture,
- Jeunesse et Sport,
- Brigade de Gendarmerie Aérienne

Sauf dans de rare cas, **il n'y a pas de remontées de ces incidents ou accidents au niveau du Comité Directeur de l'ANEG, ni de suivi des adhérents ou stagiaires par la Commission Parachutisme.**

### **Traitement des informations sécurité transmises par mail**

La Fédération française de Parachutisme communique régulièrement avec les présidents de club et leurs représentants désignés.

Cette communication de directives ou de notes sécurité est réalisée par mail, à l'adresse des personnes désignées.

**Pour l'Aneg, deux personnes sont notifiées auprès de la FFP, le président de l'Aneg et le Responsable de la Commission Parachutisme.**

Dans une situation d'urgence, ces informations sont à transmettre directement à nos adhérents identifiés comme pratiquants parachutisme (en activité principale et secondaire).

Dans une transmission pour information, sans caractère d'urgence, cette information sera transmise à la commission sécurité pour traitement, selon les nouvelles prérogatives misent en place.

### **Commission Vol Moteur / ULM**

Toutes les activités et les stages proposés par la Commission Vol Moteur / ULM sont réalisés en partenariat avec des aérodromes affiliées aux fédérations correspondantes (FFA et FFPLUM).

Par conséquent, le contenu pédagogique et pratique des stages respecte rigoureusement les préconisations des fédérations.

## Sécurité et déclaration d'incident/accident

Comme pour l'ensemble de nos activités, les organisateurs ont la responsabilité de la déclaration des incidents/accidents au niveau fédéral, ainsi que la déclaration aux assurances concernées, dans le cas de la nécessité de leur mobilisation.

Les encadrants Aneg de stage, accompagnant ces activités, doivent s'assurer de la mise en place de ces démarches.

Cette procédure connue des encadrants des stages, doit être couplée aux obligations d'informations et d'analyse à apporter au Comité Directeur (procédure de traitement des incidents)

## Informations mise à disposition par la Fédération Aéronautique et la Fédération ULM

Il existe sur le site de la FFA (pour les avions), une partie informative, relative aux informations et alertes de sécurité.

A ce jour l'Aneg ne relaye pas ces informations, cette partie en lien avec la prévention restant à la charge des clubs affiliés vis à vis de leurs adhérents.

Il sera nécessaire dans une rôle actif souhaité vis à vis de la prévention sécurité et de l'encadrement de nos adhérents, que ceux-ci aient accès à ces informations.

Une communication ‘active’ devra être mise en place, à destination du Comité Directeur, des Commissions d’Activités et de nos adhérents pratiquants

The screenshot shows the Fédération Française Aéronautique (FFA) website. The top navigation bar includes links for 'Apprendre à piloter', 'Le guide du pilote', 'Aéro-clubs', 'Sports Aériens', and 'Qui sommes nous ?'. The main menu on the left lists 'Accueil FFA', 'LICENCE FFA Smile', 'SECURITE - REX' (which is highlighted in orange), 'RÈGLES PRATIQUES', 'FICHES PRATIQUES', 'QCM', 'ASSURANCES', 'AVANTAGES LICENCIES', and 'ELEVE PILOTE'. The central content area is titled 'Espace Sécurité - REX' and features a sub-menu with links for 'Flashes Sécurité', 'Correspondants sécurité', 'REX', 'REX-Documentation', 'Mémo Pilote VFR', and 'Guides Prévention Sécurité'. Below this, there is a section titled 'Flash Info sur la sécurité des vols.' with a link to download 'Flashes Sécurité des Vols'. Three specific flash documents are listed: 'Flash Sécurité N° 37 : REGROUPEMENT AVIAIRE = DANGER' (with a PDF icon), 'Flash Sécurité N° 36 : Blocage des commandes' (with a PDF icon), and 'Flash Sécurité N° 35 : Chaleur = Danger' (with a PDF icon).

**FFA**  
Fédération Française Aéronautique

- ◊ Apprendre à piloter
- ◊ Le guide du pilote
- ◊ Aéro-clubs
- ◊ Sports Aériens
- ◊ Qui sommes nous ?

## Espace Licencié

		Règles Pratiques
 <p>Les Règles Pratiques sont destinées aux licenciés de la FFA et nous les diffusons régulièrement Accédez sur cette page de l'Espace Licencié à l'ensemble des Règles Pratiques de la Commission Formation !</p>		
Date :	10/01/2023	2023-01-RP Panne moteur apré's de'collage, faites-vous demi-tour ...
Date :	10/01/2023	2023-01-RP De'marrer son moteur...
Date :	01/12/2022	2022-12-RP Temps d'hiver
Date :	01/12/2022	2022-12-RP Préparer son vol
Date :	01/12/2022	2022-12-RP I am safe
Date :	01/12/2022	2022-12-RP Devis carburant

**FFA**  
Fédération Française Aéronautique

- ◊ Apprendre à piloter
- ◊ Le guide du pilote
- ◊ Aéro-clubs
- ◊ Sports Aériens
- ◊ Qui sommes nous ?

## Espace Licencié

		Fiches Pratiques
<p>Accédez sur cette page de l'Espace Licenciés aux Fiches Pratiques de la FFA qui intéressent les licenciés</p>		
Date :	10/01/2023	2023-01-FP La remise de gaz
Date :	01/12/2022	2022-12-FP Bonnes pratiques SIV
Date :	01/12/2022	2022-12-FP Bonnes pratiques espace à clairance
Date :	21/06/2022	2022-06-FP-Aides aux FE
Date :	01/12/2021	FP ELT
Date :	10/06/2021	Document sur l'activité de Vols de découverte

De même Il existe sur le site de la FFPLUM (pour les ULM), une partie informative, relative aux informations et alertes de sécurité.

A ce jour l'Aneg ne relaye pas ces informations, cette partie en lien avec la prévention restant à la charge des clubs affiliés vis à vis de leurs adhérents.

Il sera nécessaire dans une rôle actif souhaité vis à vis de la prévention sécurité et de l'encadrement de nos adhérents, que ceux-ci aient accès à ces informations.

Une communication ‘active’ devra être mise en place, à destination du Comité Directeur, des Commissions d’Activités et de nos adhérents pratiquants

[Consignes](#)[Bulletin de Sécurité des Vols \(BSV\)](#)[Remise En Vol \(REV\)](#)[REX](#)[ECCAIRS](#)[Parachutes](#)[Mémo-Sécurité](#)[Les Correspondants Sécurité des Vols \(CSV\)](#)

## Traitement des informations sécurité transmises par mail

La Fédération Française Aéronautique et la Fédération Française d'ULM communiquent régulièrement avec les présidents de club et leurs représentants désignés.

Cette communication de directives ou de notes sécurité est réalisée par mail, à l'adresse des personnes désignées.

Pour l'Aneg, deux personnes sont notifiées auprès de la FFA, le président de l'Aneg et le Responsable de la Commission Vol Moteur/ULM.

Pour la FFPLUM, le vice-président de la Commission Vol Moteur / ULM est en contact avec la Fédération, via la ligue Ile de France et est le relais de l'Aneg dans ces informations.

Dans une situation d'urgence, ces informations sont à transmettre directement à nos adhérents identifiés comme pratiquants parachutisme (en activité principale et secondaire).

Dans une transmission pour information, sans caractère d'urgence, cette information sera transmise à la commission sécurité pour traitement, selon les nouvelles prérogatives mises en place.

## Commission Vol Planeur

Toutes les activités et les stages proposés par la Commission Vol Planeurs sont réalisés en partenariat avec des aérodromes affiliées aux fédérations correspondantes (FFVP).

Par conséquent, le contenu pédagogique et pratique des stages respecte rigoureusement les préconisations de la fédération et des écoles qui en sont affiliées.

## Sécurité et déclaration d'incident/accident

Comme pour l'ensemble de nos activités, les organisateurs ont la responsabilité de la déclaration des incidents/accidents au niveau fédéral, ainsi que la déclaration aux assurances concernées, dans le cas de la nécessité de leur mobilisation.

Les encadrants Aneg de stage, accompagnant ces activités, doivent s'assurer de la mise en place de ces démarches.

Cette procédure connue des encadrants des stages, doit être couplée aux obligations d'informations et d'analyse à apporter au Comité Directeur (procédure de traitement des incidents)

### Informations mise à disponibilité par la Fédération Française de Vol en Planeur

De même que pour les autres activités de l'Aneg, il existe sur le site de la FFVP (pour les planeurs et motoplaneurs), une partie informative, relative aux informations et alertes de sécurité.

A ce jour l'Aneg ne relaye pas ces informations, cette partie en lien avec la prévention restant à la charge des clubs affiliés vis à vis de leurs adhérents.

Il sera nécessaire dans une rôle actif souhaité vis à vis de la prévention sécurité et de l'encadrement de nos adhérents, que ceux-ci aient accès à ces informations.

Une communication ‘active’ devra être mise en place, à destination du Comité Directeur, des Commissions d’Activités et de nos adhérents pratiquants

The screenshot shows the official website of the Fédération Française de Vol en Planeur (FFVP). The header features the FFVP logo, navigation links for ACCUEIL, GRAND PRIX, VOLER, DEVENIR PILOTE, CLUBS, ESPACE FORMATIONS, LA FÉDÉRATION, SERVICES, and ESPACE LICENCIÉ(E)S, and a search bar. Below the header is a large banner image of a glider in flight against a cloudy sky. The main title 'Liste des REX' is displayed prominently. A subtext below the title states: 'Depuis sa création en 2010 la plateforme des REX a permis de recueillir plus de 1000 retours d'expérience.' Another text block explains: 'Les REX sont consultables sur cette page grâce au moteur de recherche. Ils peuvent servir de support à un briefing, à une formation (stagiaire, FI, FE...) ou tout simplement à une réflexion personnelle.' A message of thanks follows: 'La FFVP tient à remercier toutes les personnes ayant déposé un REX.' At the bottom, there is a table with filters for 'Filtres', columns for 'Année', 'Nature du vol', 'Phase de vol', and 'Type de machine', and a search bar. The table lists two entries:

# IDENTIFIANT	DATE	TITRE	Rechercher ...	
2025/0035	19/04/2025	Panne anémométrique		
2025/0034	19/04/2025	Convoyage d'un planeur de la piste vers les hangars		

# ACTIONS MISES EN ŒUVRE OU À VENIR

Tenant compte du retour d'expérience à la suite du traitement de l'incident de Bourg en Bresse et de Montpellier, de la demande de la commission des APSL de la CCAS et de l'ensemble des éléments évoqués précédemment, le Bureau Directeur de l'Aneg a décidé de la mise en place des actions suivantes :

## ‘Réactivation’ de la Commission Prévention Sécurité

Une ‘Commission Sécurité’ existait à l’ANEZ et avait été mis en place. Cependant compte tenu du peu d’éléments remontés et de la ‘non-volonté’ de certains membres de commission d’activités et du bureau directeur de l’utiliser et de lui accorder un droit de regard sur les activités, cette commission s’était mise en sommeil.

Cette Commission Prévention Sécurité est donc ‘réactivée’, avec un rôle important, dans le la prévention et la mise en place de nos activités.

### Les rôles de la Commission Prévention Sécurité seront les suivant :

- Veiller de façon générale au recueil et au suivi des informations et préconisations liées aux accidents et presqu'accidents (factuel des circonstances et mesures éventuelles prises).
- Collationner, au travers de "fiches d'événements" (l'ensemble des documents cités seront disponibles sur le site <https://aneg.fr>), tous les incidents – accidents marquant l'activité de la structure,
- Analyser ces fiches en essayant par exemple de :
  - Caractériser l'origine de l'événement (MTO, mécanique, facteur humain, méconnaissance de la réglementation, ...)
  - Vérifier la récidive, la fréquence d'apparition de ce type d'événements, ....
  - Proposer des mesures correctives à diffuser soit au pilote impliqué seul soit à tous et dans ce cas par quel moyen,
  - Être vigilant à tous les comportements potentiellement accidentogènes,
- Vérifier en quoi nos activités propres ANEG (notamment en dehors de celles pratiquées dans le cadre et sur les plateformes des clubs supports) peuvent-elles générer des situations accidentogènes.
- Fonction de tout ce qui précède, déterminer et effectuer les études préventives aptes à réduire le risque de survenue d'événements.

### Cette Commission Prévention Sécurité sera composée par :

- Le correspondant Prévention – Sécurité de l'ANEZ
- Le chargé des assurances,
- Un représentant par commission (soit 5 membres). Ce membre anime les sujets relevant de sa discipline.
- Le président ou son mandataire.

Cette équipe de base pourra être complétée ponctuellement en fonction des nécessités par des contributeurs autres (par exemple membres de SSA impliqués dans un événement).

Un correspondant est identifié par chaque SSA (à défaut son président) pour faire remonter les fiches d'événements et répondre aux sollicitations de la Commission.

## Mise en œuvre de la Commission Prévention Sécurité

### Un correspondant sera identifié

- dans chaque commission d'activités
- dans chaque SSA (à défaut son Président) pour faire remonter les fiches d'événements et répondre aux sollicitations de la Commission

### Cette commission sécurité aura la charge de :

- de créer une veille sécurité sur l'ensemble de nos activités
- de créer une communication sécurité pro-active et accessible à tous
- d'aider à l'analyse des incidents/accidents pouvant survenir afin de mettre en œuvre des solutions adaptées

### Pour cela elle devra :

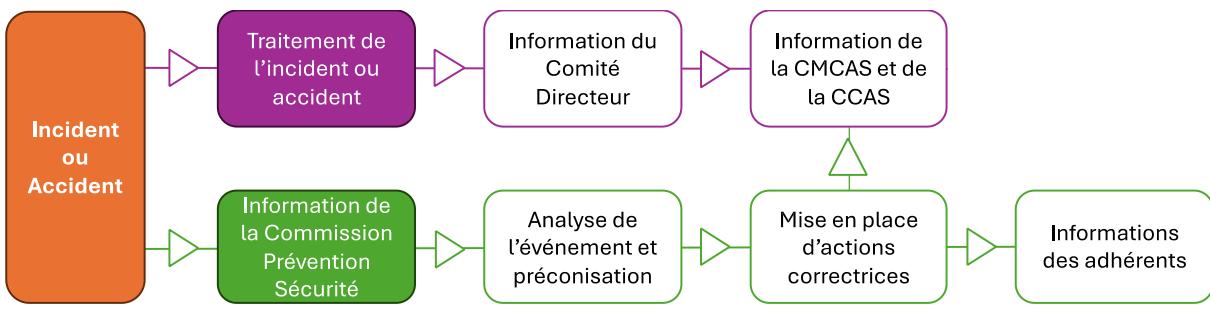
- Se réunir de manière régulière (trimestriellement)
- Aider à l'analyse des incidents/accidents pouvant survenir afin de mettre en œuvre des solutions adaptées
- Proposer des thématiques de sécurité au Comité Directeur, en correspondance avec l'actualité des activités ou la saisonnalité de la pratique
- Réaliser une veille, en présentant, si nécessaire, les nouvelles informations sécurités transmises par les fédérations aéronautiques, dans une rubrique mensuelle en Comité directeur
- S'assurer de l'actualisation de la rubrique 'Sécurité' au niveau du site aneg.fr

## Procédures de traitement des incidents et accidents

Faisant suite au dernier incident survenu dans le cadre de la pratique d'activités, il a été nécessaire de reprendre la procédure de traitement des incidents/accidents afin de :

- Vérifier sa pertinence
- Vérifier sa compréhension
- Réaliser sa diffusion à l'ensemble des commissions d'activités et adhérents

Cette procédure a été réalisée en collaboration avec la nouvelle Commission de Prevention Sécurité



Les éléments ci-dessous expliquent le traitement attendu d'un incident ou d'un accident par la Commission de Prévention Sécurité, avec l'aide des personnes concernées.

Cette procédure de traitement est une **action interne à l'ANEGR**, visant à améliorer notre fonctionnement ainsi que la sécurité de nos adhérents et de nos activités, mais ne se substitue en aucune manière à l'ensemble des actions nécessaires au traitement d'un incident ou d'un accident sur site ainsi qu'aux actions nécessaires à la prise en charge des personnes.

**Le traitement de toutes les notifications d'événements** sera effectué de la façon suivante :

- En cas de survenance d'un incident/accident, adressage *impératif* dans les 24 h de l'information à l'ANEGR (*Memo\_accident\_ANEG\_Def.docx*) , qui communiquera cette information, dans le cas d'un accident, à la CMCAS concernée et à la CCAS.
- Transmission ensuite par la SSA ou les responsables de Commission d'Activités d'une fiche de notification d'événement (FNE) à la Commission Prévention Sécurité (fichier EXCEL « *FNE ANEG.xlsx* »)
- Transmission par le membre concerné par l'événement d'un rapport décrivant sa perception des circonstances de cet événement (*Rapport\_Membre.docx*)
- Identification au sein de la Commission du chargé de suivi de cette fiche
- Analyse de la fiche par les intervenants concernés
- Élaboration d'une recommandation de la Commission à destination soit :
  - du seul membre impliqué par le canal du Président de SSA,
  - de la SSA si son fonctionnement a généré l'événement,
  - de la totalité des membres ANEG par le canal du site aneg.org,
- Établissement d'une information à destination de :
  - de la CCAS / CMCAS si jugé pertinent,
  - de tout autre destinataire potentiellement concerné si jugé nécessaire.

Les événements faisant l'objet de ces diffusions impliquent aussi bien la flotte ANEG que les membres ANEG, quel que soit l'équipement utilisé ou les circonstances.

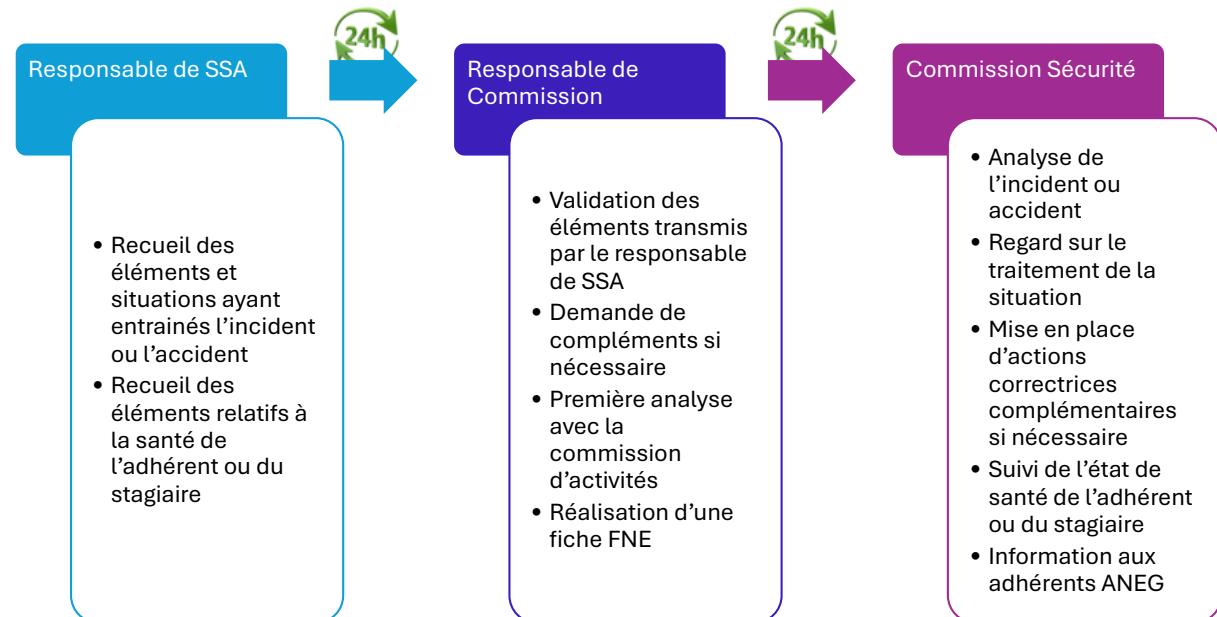
**L'ensemble des documents nécessaires aux traitements décrits seront mis à disposition de tous sur le site aneg.fr**

#### Au niveau des activités réalisées dans les SSA

Avant tout traitement, le responsable de SSA doit prévenir le Comité Directeur de la survenue d'un accident (**sous 24h**)

**Le Comité Directeur sera en charge de la communication des premières informations (dans le cas d'accident) à la CMCAS et à la CCAS**

Par suite le traitement de l'incident ou de l'accident par la Commission Sécurité sera effectué de la manière suivante :



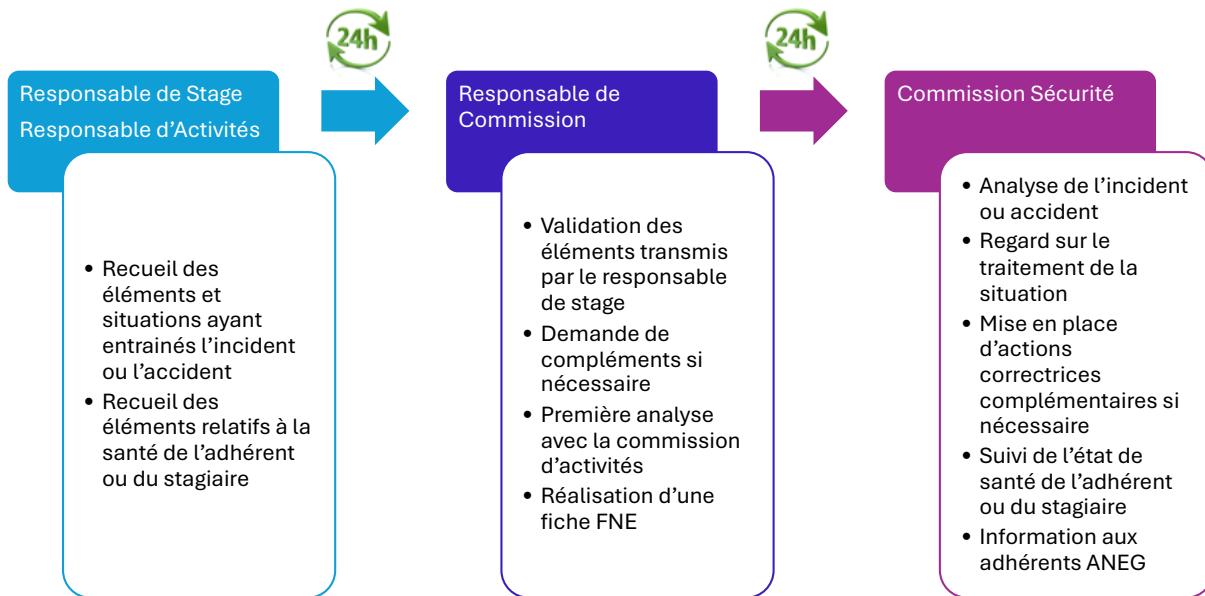
### Au niveau des stages ou activités nationales

Avant tout traitement, le responsable de stage ou le responsable d'activités doit prévenir le Comité Directeur de la survenue d'un accident (sous 24h)

Le Comité Directeur aura la charge de la communication des premières informations (dans le cas d'accident) à la CMCAS et à la CCAS

Au niveau des stages et des activités mise en place par l'ANEZ, la remontée d'un accident est à réaliser pour toutes les Commissions d'Activités.

**Cette remontée d'informations est obligatoire, même si l'activité réalisée est mise en œuvre sous la responsabilité d'une structure différente de l'ANEZ.**



### Cas particulier de la commission aéromodélisme concernant les stages et les activités sous responsabilités :

Nécessité de vérification de la connaissance de la procédure de déclaration des incidents/accidents via le site de la FFAM, cette déclaration étant de la responsabilité de l'Aneg en tant que club affilié.

## Mise en place d'une communication ‘Pro-active’

L'ensemble des éléments remontés dans ce document, et leur analyse, montre que les adhérents et les pratiquants des activités aéronautiques peuvent réaliser des erreurs par manque de connaissances ou d'informations.

Le fait de devoir rechercher une information peut s'avérer complexe, et par moment inutile car ne correspondant pas à un besoin immédiat.

Le rôle de l'Aneg et des commissions est d'être pro-actif dans les démarches de sécurité et de prévention.

Pour cela un certain nombre d'actions seront mis en place afin de faciliter l'accès à l'information et la prévention sécurité, qui seront expliquées ci-dessous.

### Mise en place d'une information régulière à destination du Comité Directeur

Dans un rôle de veille, la [Commission de prévention Sécurité aura à animer une rubrique sécurité lors de chaque Comité Directeur](#).

Ce point régulier aura pour but de présenter les informations concernant chaque discipline pratiquée à l'Aneg, afin que chaque responsable d'activités ait le même niveau d'information, et de décider les points à transmettre aux pratiquants et aux adhérents :

- soit immédiatement par un mail groupé, dans le cas d'informations de sécurité nécessitant une communication sans délai
- soit par intégration de ces points à la lettre d'information sécurité trimestrielle
- soit par transmission de l'information via le site aneg.fr

Ces informations proviendront des remontées des commissions d'activités faites à la Commission de Prevention Sécurité, ou des informations provenant des fédérations aéronautiques (mails ou bulletins)

### Mise en place d'une newsletter trimestrielle d'information-prévention

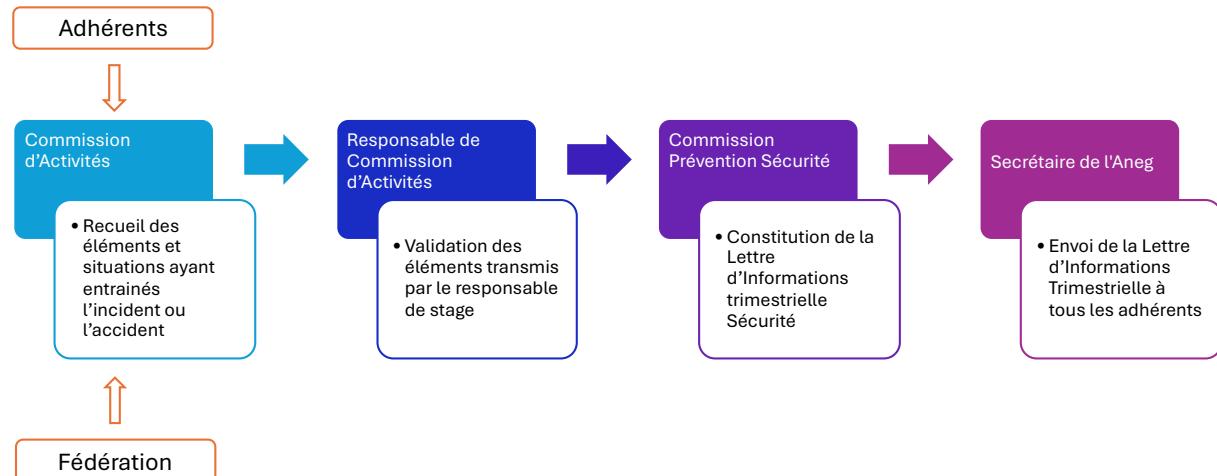
L'ensemble des commissions d'activités est affilié au fédération nationale, soit directement en étant club affilié (Commission Aéromodélisme et Commission Parachutisme), soit par le biais de ses représentants de Commission.

Un certain nombre d'informations relatives à la sécurité, des personnes ou de la pratique de l'activité, sont transmises par ces fédérations à destination des pratiquants.

Même si l'Aneg peut ne pas être directement concernée (dans le cas d'une non-affiliation directe), il est cependant primordial de faire de la sécurité de notre pratique une priorité, et donc de s'assurer que, dans tous les cas, les adhérents de l'Aneg, aient ces informations à leur disposition.

Il sera mis en place, pour faciliter cela, une [lettre d'information trimestrielle](#), construite par la Commission Prévention Sécurité.

[Cette lettre trimestrielle sera à diffusion de l'ensemble des adhérents, et sera à disposition sur l'espace sécurité du site aneg.fr.](#)



Mise en place d'une communication d'urgence à destination de l'ensembles des adhérents

### Mise à jour du site aneg.fr

Un des éléments de communication, à destination des adhérents ou de toute personne souhaitant découvrir les activités de l'ANEG est le site [aneg.fr](http://aneg.fr).

Afin de convenir à l'utilisation du plus grand nombre, ce site a été refait en 2023, et est accessible de manière indifférente par tout terminal permettant une connexion à internet (téléphone, tablette, ordinateur).

La configuration du site a été optimisé dans ce sens en 2023.

Cependant, notre site ne prenait pas en compte et ne parlait pas de la sécurité ou des points de sécurité existant dans la pratique de nos activités qu'elles soient nationales ou locales.

Une rubrique est donc créée maintenant, permettant à toute personne qui se connecte de connaître l'ensemble des informations, des procédures, liées à la pratique de nos activités, ainsi que de pouvoir télécharger des documents.



The screenshot shows the main navigation menu on the left with various links like ACCUEIL, ACTUALITES, ACTIVITES, STAGES, PREVENTION SECURITE (which is circled in orange), EQUIPE, NOUS CONTACTER, and INSCRIPTION 2025. The main content area features a large banner with a sunset background, the text 'ANEGL' in large white letters, and smaller images related to aviation and safety.



This screenshot shows the 'PREVENTION SECURITE' section. It includes a circular graphic with words like 'conformité', 'amélioration', 'gestion', 'engagement', 'prévention', 'accident', 'changement', and 'contrôle'. Below it are three boxes: 'Commission Prevention Sécurité' (with an image of a person pointing at a flight control board), 'Actualités Sécurité des Activités' (with an image of a laptop displaying files), and 'Documents Sécurités' (with an image of a laptop displaying files).

## Mise à jour du drive aneg.fr (base documentaire)

Le ‘Drive’ ANEG est une base documentaire, accessible à l’ensemble des membres du Comité Directeur, ainsi qu’à l’ensemble des membres des commissions.

### Cette base documentaire doit permettre :

- Une mise en commun de l’ensemble des procédures et documents en lien avec la Prévention et la Sécurité, relatifs à la pratique de nos activités.
- Une mise à disposition des éléments sécurité pour les encadrants et les adhérents, accessible depuis n’importe quel appareil permettant une connexion.
- Un même niveau d’information pour les encadrants et les adhérents (documents et procédures) avec une actualisation permanente

### Accessibilité des documents et mise à jour.

- L’accessibilité directe au ‘Drive’ Aeng sera donnée aux membres du Comité Directeur et aux membres des commissions (Possibilité d’inclure et de modifier des documents)
- L’accessibilité pour les adhérents sera donnée via l’utilisation du site [aneg.fr](http://aneg.fr), permettant de lire ou télécharger les documents.
- La Commission Prévention Sécurité sera en charge de la mise à jour des éléments contenus sur le drive, et de la conformité des éléments qui y sont présents. Charge aux Commissions d’activités de faire remonter les informations nécessaires à l’élaboration, modification ou compléments des documents sécurité.

The screenshot shows a Google Drive interface with the following details:

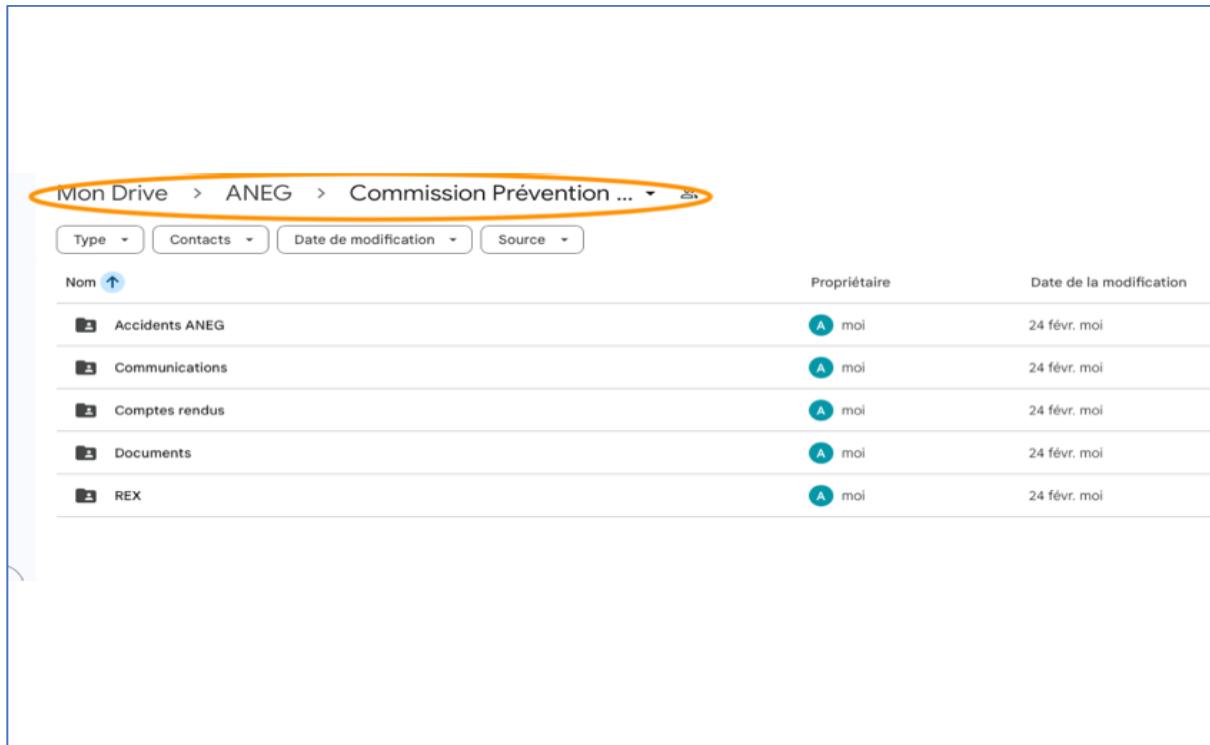
Mon Drive > ANEZ >

Filter buttons: Type, Contacts, Date de modification, Source

Table headers: Nom, Propriétaire, Date de la modification

Document list:

Nom	Propriétaire	Date de la modification
Ancien documents	moi	6 janv. moi
Assemblée Générale	moi	6 janv. moi
Bureau Directeur de l'Aneg	moi	6 janv. moi
Comité Directeur	moi	6 janv. moi
Commission Prévention Sécurité	moi	24 févr. moi
Compte Rendu d'activités Annuel	moi	6 janv. moi
Documents administratifs	moi	1 janv. moi
Elections	moi	6 janv. moi
Règlement Intérieur et Statuts de l'Aneg	moi	6 janv. moi
Rencontres Aneg	moi	7 janv. moi
Réunion des Présidents de CSA	moi	6 janv. moi



## Modification du Règlement Intérieur

### Concernant le comportement inapproprié de certains adhérents :

Malgré la survenue de certains incidents ayant pu perturber de manière conséquente le fonctionnement interne de l'ANEZ et le fonctionnement de certaines SSA, la clause d'exclusion d'un membre de l'ANEZ n'avait pas été traitée.

De ce fait, il sera intégré au règlement intérieur les éléments suivants, qui seront transmis à l'ensemble des adhérents ANEZ :

#### *Article X : Clauses d'exclusion*

*Le Comité Directeur de l'ANEZ se réserve le droit d'exclure tout membre qui ne respecterait pas les règles et principes définis dans les statuts, le règlement intérieur ou en cas de comportement nuisible à l'intérêt collectif de l'association.*

*Les motifs d'exclusion peuvent être les suivants, sachant que le terme ANEZ utilisé ci-dessous inclus l'ANEZ et les SSA qui y sont affiliées :*

#### **1- Non-paiement de la cotisation**

*Tout membre de l'association n'ayant acquitté sa cotisation annuelle ne pourra accéder aux activités nationales et locales organisées par l'ANEZ, et pourra être exclu de l'ANEZ.*

#### **2- Comportement incompatible avec les valeurs de l'ANEZ**

*Tout comportement jugé incompatible avec les valeurs de l'ANEZ, notamment des actes de violence physique ou verbale, des comportements discriminatoires (sexistes, racistes, homophobes, etc.), ou tout autre comportement portant atteinte à l'harmonie et à la sécurité au sein de l'ANEZ et de la pratique de ses activités, pourra entraîner l'exclusion du membre concerné.*

### **3- Non-respect du règlement intérieur**

*Tout manquement répété ou grave aux dispositions du règlement intérieur de l'ANEG pourra entraîner l'exclusion après mise en demeure, si aucune amélioration n'est constatée.*

### **4- Incompatibilité avec l'objet de l'ANEG**

*Tout membre qui, par son comportement ou ses actes, nuit directement ou indirectement à l'objet social de l'ANEG pourra être exclu après examen du comité de direction.*

### **5- Non-respect des décisions de l'assemblée générale ou du Comité Directeur**

*Tout membre qui refuse de respecter ou d'appliquer une décision validée lors de l'assemblée générale ou par le Comité Directeur, sans motif valable et en dépit de rappels pouvant être réalisés, pourra être exclu de l'association.*

## **Procédure d'exclusion**

*Toute procédure d'exclusion se déroulera dans le respect des principes suivants :*

### **1- Notification à l'intéressé**

*Le membre concerné par une procédure d'exclusion sera informé par écrit des motifs de cette procédure et sera invité à présenter sa défense lors d'un entretien ou par écrit.*

### **2- Examen du dossier**

*Le Comité Directeur examinera le dossier du membre et prendra une décision après avoir entendu toutes les parties concernées.*

### **3- Droit à la défense**

*Le membre visé par la procédure d'exclusion pourra être assisté d'une personne de son choix lors de l'entretien ou dans la préparation de sa défense.*

### **4- Décision finale**

*La décision d'exclusion sera prise par le Comité Directeur. Le membre concerné sera informé de cette décision par écrit, accompagnée des raisons de l'exclusion.*

## **Article X : Droit de recours**

*Le membre exclu pourra faire appel de la décision d'exclusion auprès de l'assemblée générale lors de la session suivante, en présentant ses arguments.*

*La décision de l'assemblée générale sera alors définitive.*

## **Concernant le règlement de la franchise d'assurance en cas d'accident :**

A ce jour, le règlement de la franchise d'assurance restant due après le remboursement d'un incident ou accident par notre compagnie d'assurance, reste à la charge de l'ANEG, ou de la SSA.

En aucun cas, même s'il s'avère que l'incident ou accident est dû à une faute d'un pratiquant, cette franchise n'est demandée à la personne responsable (sauf dans le cas d'un pratiquant extérieur à l'ANEG).

Une modification sera apportée au règlement intérieur de l'ANEG (règlement valable pour les SSA), notifiant la possibilité d'une demande de remboursement de cette franchise par l'adhérent responsable.

L'information de cette modification sera adressée à l'ensemble des adhérents ANEG.

### **2.6.2 Franchise :**

*La franchise est négociée par l'ANEG auprès de l'assureur.*

*Les SSA doivent s'assurer d'avoir toujours en fonds propres le montant de cette franchise, qui reste toujours à leur charge.*

*Les conventions établies prévoient le transfert de cette franchise vers le "Clubs Support" dans le cas d'un événement provoqué par un de ses membres non-membre ANEG.*

*Le montant de la franchise pourra être demandé au membre ANEG responsable dans le cas de faute ou de négligence avérées ayant provoqué le recours à l'assurance (Voir conditions d'application de la mesure en paragraphe 3.2.2)*

### **Communication sur les modifications apportées**

L'ensemble des modifications à apporter ont été validées par le Comité Directeur, validant la modification du règlement intérieur.

Ce règlement intérieur sera communiqué :

- individuellement à chaque président de SSA, afin de pouvoir communiquer ces modifications à ses adhérents, et répondre aux questions et interrogations pouvant survenir
- individuellement, par mail groupé, à chaque adhérents Aneg
- collectivement, en mettant à disposition ce règlement intérieur sur le site aneg.fr

## **Modification des Conventions d'Affectations de matériel**

L'ANEG étant propriétaire de machine et matériel servant à favoriser la pratique et la découverte des activités aériennes, leur utilisation par les SSA est régie par le biais d'une convention d'affectation.

Absente de ces conventions, il sera ajouté une clause concernant l'information et la déclaration à réaliser à la suite de la survenue d'un incident ou d'un accident.

### **ARTICLE IX – EVENEMENTS SECURITE DES VOLIS.**

*Dès la survenance d'un quelconque événement relatif à la sécurité des vols (accidents, incidents, presqu'accident), la SSA affectataire en informe immédiatement la Commission Prévention Sécurité (CPS) (adresse mail : cpsaneg@gmail.com) et le Président de l'ANEG. Elle s'assure du bon traitement des suites données par la structure support à ces événements et communique à la CPS toutes les analyses et documents qui pourraient être établis dans leur traitement.*

*Elle s'engage à déclarer également à la Commission référente ces événements, qui se charge si nécessaire de la déclaration correspondante auprès de l'assureur, en précisant les constats préliminaires de dégâts et avaries survenus au matériel mis à disposition, et à faire toute diligence pour leur remise en état auprès d'ateliers agréés ou habilités, après accord de ladite Commission.*

*Elle identifie parmi ses membres un correspondant Sécurité qui se charge de ces communications (à défaut son Président).*

# RESUME DES ACTIONS A METTRE EN OEUVRE

Immédiate
- Modification du règlement intérieur concernant le comportement inapproprié de certains adhérents
- Modification du règlement intérieur concernant le remboursement de la franchise
- Mise en place de la Commission prévention Sécurité
- Intégration de la Commission Prévention Sécurité au niveau du Comité directeur de l'Aneg
- Écriture de la procédure de traitement des incidents/accidents
- Modification du règlement intérieur
En cours
- Mise en place d'une réunion trimestrielle de la Commission Prévention Sécurité
- Information sécurité trimestrielle à destination des adhérents Aneg
- Modification du site aneg.fr avec intégration d'un chapitre sécurité
- Démultiplication de la procédure de traitement des incidents/accidents
- Mise en place des informations de sécurité liées à la reprise des activités en début de chaque saison
- Communication du règlement intérieur modifié
- Rappel aux adhérents pratiquants de l'importance des procédures d'atterrissement et du respect de ces procédures
- Modification des conventions d'affectations de matériel → Procédure déclaration des incidents/accidents

L'ensemble de ces points seront mis en place à échéance du mois d'Août 2025 (Rencontres Aneg de Saumur)