

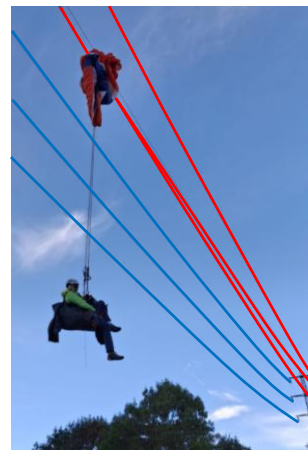
Déclinaison et compléments
en vidéos, voir les liens à la
fin du document

Retour d'Expérience Parapente et ligne haute tension

Les faits

Le mardi 7 octobre 2025, à 18h42, un pilote de parapente termine son vol accroché dans une ligne haute tension alors qu'il se préparait à atterrir sur un terrain non officiel à proximité de chez lui. A cet endroit, il y a deux lignes électriques supportées par les mêmes pylônes, à savoir deux ensembles de trois câbles. Sa voile reste heureusement accrochée dans deux câbles d'une des lignes et il est suspendu à 6m du sol.

Le pilote n'est pas blessé et a **son téléphone à portée de main**. Il peut donc contacter immédiatement le 112. Entre le délai d'acheminement des différentes équipes de secours et la procédure pour mettre en sécurité les lignes, le pilote ne retrouvera la terre ferme qu'aux alentours de 22h40.



Les conséquences directes et les risques

La voile en s'enroulant autour de deux câbles a déclenché un court-circuit qui a provoqué la mise en protection la ligne en rouge. Le système tente de manière automatique plusieurs réenclenchements qui remettent brièvement la ligne sous tension avant de maintenir le circuit coupé du réseau. La voile aurait également pu être accroché à un seul câble. Dans ce cas, le circuit ne disjoncte pas et le pilote se retrouve au potentiel de la ligne (63 000 Volts), comme un oiseau perché sur un câble. La seconde ligne en bleu est restée en service 26 minutes avant que la chaîne de secours arrive jusqu'au dispatching RTE pour la couper manuellement.

Visuellement, il est impossible de savoir si une ligne est sous tension. Pour éviter le risque d'électrocution, les personnes au sol doivent rester à distance de tout élément potentiellement sous tension, y compris le pilote suspendu. Le pilote accroché à la ligne doit rester éloigné du pylône ou du sol. Il faut éviter d'établir une liaison entre un câble et la terre, ou entre un câble et une masse (le pylône ou le câble de garde) ou entre deux câbles. Le danger, c'est la présence de l'électricité. Le risque, c'est l'électrocution.

Le pilote est resté suspendu en hauteur sans pouvoir se sécuriser comme il est vivement recommandé de la faire en cas d'arbrissage. Les secours n'avaient pas de matelas gonflage à mettre en place sous le pilote.

Les câbles sont dimensionnés pour le transport de l'électricité. Le court-circuit a pu endommager leur résistance mécanique. La surcharge du pilote suspendu avec son aile aurait pu provoquer une rupture des câbles. Le danger, c'est la hauteur. Le risque, c'est la chute.

Les brûlures électriques ont détérioré la voile qui devra être réformée. La mise hors service des deux lignes a coupé l'évacuation de la production de trois centrales hydro-électriques dans deux vallées pendant environ 16h.

Pour le pilote comme pour les tiers, l'incident a entraîné des conséquences financières.

Les enseignements (points à améliorer et bonnes pratiques)

Points à améliorer

Dans sa phase d'approche, le pilote est dans un état d'euphorie après un vol très plaisant qui contraste avec une semaine stressante ce qui l'amène à choisir un posé exigu à proximité de sa maison mais longé par les lignes électriques. Nos émotions influencent notre perception des risques, notre intuition et notre rapidité à agir.

Être conscient de cette influence est une première étape. Mieux comprendre nos émotions, apprendre à les canaliser permet de fiabiliser nos prises de décision.

L'approche et l'atterrissage sont toujours des phases sensibles du vol. Il ne faut pas les banaliser surtout pour un pilote expérimenté sur site connu. Notre cerveau recherche en permanence à faire des économies d'énergie. Il va s'appuyer sur des routines, des schémas préétablis de pensée et des réflexes en limitant la prise d'informations et l'analyse.

Lors de chaque vol, le pilote doit se remobiliser pour être pleinement conscient et concentré pendant l'approche jusqu'au posé final. Ce changement de mode, peut se déclencher, par exemple, en se parlant à haute voix. C'est au pilote de trouver le bon déclencheur, le bon interrupteur pour revenir au mode conscient.

Dans le milieu professionnel, en cas de doute sur une situation à risque, il est généralement conseillé de faire un **STOP** pour prendre le temps de réfléchir. En vol, nous n'avons pas cette possibilité comme de mettre le pied à terre pour un cycliste ou de s'arrêter au bord de la piste pour un skieur.

Pendant nos phases d'analyse et de prise de décision, notre aéronef continue d'avancer et de descendre dans la masse d'air ce qui nécessite d'**anticiper ses prises de décision**.

L'analyse de l'environnement est primordiale. La visualisation des lignes, surtout en fin de journée dans le fond d'une vallée, est généralement difficile.

Le pilote doit chercher du regard les pylônes pour construire mentalement le tracé de la ligne en prenant en compte que les câbles ne sont pas tendus. La courbure due au poids est d'autant plus importante que la distance entre les pylônes est grande. **Repérer les pylônes pour repérer les lignes. La bonne distance, c'est la Prudence.**



La préparation des vols est également fondamentale. Il existe de nombreuses sources d'informations pour connaître la position des lignes et des câbles : la carte IGN sur le site [GeoPortail](#), l'application Ligne Alerte de ENEDIS et RTE disponible sur le site [Tension Attention](#) et les applications de vol telles que XCTrack.

Préparer ses vols et anticiper ses déplacements



La procédure d'alerte auprès des services de secours a été rapide avec la présence d'un témoin, par chance pompier, immédiatement sur les lieux de l'incident. Néanmoins, l'identification de l'ouvrage a pris du temps par défaut d'information suffisamment précise communiquée à RTE

Les personnes au sol doivent transmettre au plus tôt les informations des plaques apposés sur les pylônes RTE ou ENEDIS. Les priorités sont dans l'ordre : sécuriser le lieu de l'accident, établir un bilan de l'état de la victime, appeler les secours et si nécessaire effectuer les gestes de premiers secours avant de pouvoir **transmettre les informations pour identifier les ouvrages électriques**.

Bonnes pratiques

Aucune intervention n'a été engagée pour décrocher le pilote avant une consignation complètes des deux lignes.

Pour la victime et les personnes au sol, il faut se protéger des risques liés à l'électricité.

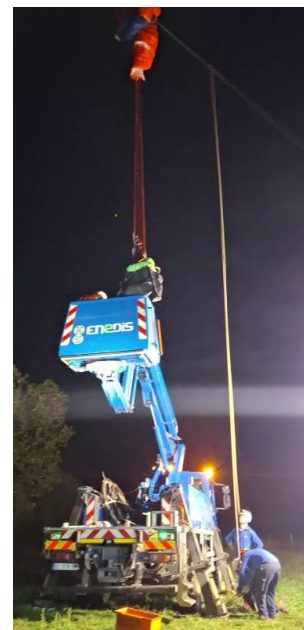
Attendre la consignation avant toute intervention sur la victime.

Le pilote connaissait le syndrome du harnais qui, en cas de compression durable des artères fémorales peut entraîner des complications graves voire la mort. L'accrochage dans une ligne ou dans un arbre sont des situations propices à ce danger.

S'installer de manière à ne pas entraver la circulation sanguine en attendant l'intervention des secours.

L'équipe des Secours en Milieux Périlleux avaient initialement envisagé d'intervenir à la corde pour décrocher le pilote car la grande échelle ne pouvait pas arriver sur zone. Après échange avec l'équipe RTE sur l'âge des câbles et les conséquences éventuelles du court-circuit, l'intervention se fera finalement depuis le sol grâce à une collaboration avec ENEDIS.

Privilégier une intervention depuis le sol pour ne pas surcharger les câbles.



Pour aller plus loin

Déclinaison de ce REx en vidéo : [Vidéo 1](#) : Faits, dangers et conséquences. [Vidéo 2](#) : Les enseignements

Gestion des émotions en parapente : [article](#) de l'école Parapente Alpes-de-Haute-Provence

Plaquette FFVL sur les risques électriques : [lien vers la plaquette](#)

Différence entre électrisation et électrocution : [lien vers le SDIS77](#)

Mémo guide FFVL sur les secours en Vol Libre : [lien vers la plaquette](#)

Rappel sur [la procédure pour porter secours à une victime](#) et [alerter les secours](#)

Précisions sur [le syndrome du harnais](#) et Présentation du coussin de sauvetage : [lien vers le SDIS35](#)

Pour toutes questions, vous pouvez contacter :

Sébastien RICHARD

Animateur Sécurité de la Ligue Occitanie

s.richard@ffvl.fr

