



**Document de déclaration d'accident
Interne au club
N° 20220327/1**

Rappel de l'objectif national

La FFVL souhaite accumuler un maximum d'éléments probants sur les incidents qui ne se soldent pas par une déclaration d'accident via son assureur. Donc des situations inexistantes dans les statistiques.
Soit, il n'y a pas d'atteinte à la personne, soit la personne se sert de ses assurances personnelles et sociales et ne déclare pas à la FFVL. Mais l'incident existe bel et bien, la récidive potentielle aussi.
Ces informations servent aux études statistiques et permettent à la FFVL d'orienter ses efforts financiers, techniques et pédagogiques en fonction des besoins précis des pilotes en clubs et OBL.
La FFVL met en place un Animateur Sécurité Club (ASC) dans tous les clubs chargé de la collecte de ces infos.
L'ASC a un devoir de réserve

CETTE DECLARATION EST ANONYME ET LE RESTE DEFINITIVEMENT

Sauf si l'intéressé souhaite s'identifier
Remplissez-la consciencieusement avec sincérité sinon vous faussez les states
Si vous redoutez une identification par adresse mail, déposez dans la boîte à lettre du club.

Peuvent être considérés comme incidents toutes situations de perte de contrôle de l'aéronef, de mauvaise rencontre avec un obstacle, tout hors terrains, les défauts d'équipement, mauvaise évaluation etc.

NOM du site : Mont Myon	Département : 01	Date et H : 27.03.22 16h15
Conditions météo : Anticyclonique - Thermique		
Pilote autonome : Oui	Âge du pilote: 43	Sexe : H
Années de pratique : 4	Brevets : non	Homologation voile : B+

Arrivée début d'après-midi, très peu de vent en SO. Quelques voiles tentent d'exploiter des petits cycles mais La plupart finissent en bas.
L'aérologie commence à se mettre en place. Il y a beaucoup de monde au déco. En l'air, ça ne monte pas vraiment, la concentration de voiles est importantes. J'observe, en attendant que ça monte davantage et ainsi laisser plus de place. Certains commencent à prendre 100 / 200m. Je me prépare.
J'effectue qq vols dans des cycles courts qui ne montent pas pour tout le monde donc une concentration significative au relief. Il est difficile parfois de trouver sa place en sortie de déco. Les refus de priorités sont fréquents et souvent par les mêmes d'ailleurs.
5e vol avec l'intention possible d'aller poser en bas. Les conditions ont baissé, pas vraiment d'ascendance exploitable, arrivée en bas de déco, j'étudie un éventuel atterrissage quelque peu osé, mais également une réchappe si c'est trop court.
Relief sur ma gauche, une voile me précède d'environ 75m (?), je rentre dans une petite ascendance que Je décide d'exploiter et du coup tenter un atterrissage plus aisé. J'enroule par la droite (côté vide) sachant qu'à

/ ... ce moment là que je peux terminer ma boucle si l'atterrissage n'est pas possible. Au moment où je tourne le dos (dans mon virage) à la voile qui me précèdent, cette dernière tourne aussi et prend la trajectoire de l'atterrissage donc une trajectoire qui se rapproche de ma manœuvre. Je suis face au relief avec un léger angle tourné vers la voile, quand je l'aperçois, d'un fragment de seconde la possibilité de réchappe s'exclue par le risque de collision trop élevé (ma perception). Pour situer ma hauteur par rapport à l'autre voile, ma voile était au niveau de sa sellette. En continuant mon virage, quelque peu engagé, la sortie avec ressource importante, aurait probablement provoqué l'impact avec le parapentiste qui n'avait pas changé sa trajectoire. La parallaxe, le stress de la situation font que cette version reste la mienne.

La réchappe étant proscrite, c'est l'impasse, je n'ai pas d'autre choix que d'affronter le relief. C'est déjà chaud. La marge par rapport au relief que j'avais pris pour mon virage m'a permis de bénéficier de 1 ou 2 sec de réflexion pour finaliser mon atterrissage (au mieux épineux) mais une « dégueulante » vient encore compliquer la manœuvre et me faire perdre au moins les précieux 50 cm qui m'aurait permis de passer les barbelés. J'atterri donc sur un plan incliné à 60° en pierre, pieds joints à plat, les freins enfoncés. Il se peut que j'aie fléchi les jambes et tapé le coccyx (??). L'arrêt est net. Une douleur dans le dos au moment de l'impact se fait sentir.

Je fais une pause et ressens mon corps avant tout mouvement. Une fois la douleur localisée mais pas immobilisante, je m'extrais doucement de ma sellette et prévient les copains par radio, que je remercie au passage pour leur soutien.

Les pompiers sont prévenus et arrivent en très peu de temps. Douleur au dos coquille oblige, direction l'hôpital pour un scanner qui révélera un petit tassement de vertèbre.

Analyse du pilote :

Les distances avec l'autre voile me paraissaient larges, un réel perfectionnement d'anticipation de l'environnement s'impose pour ne pas se retrouver dans des situations pièges. Ceci passe aussi par le regard... travail en cours.

D'autre part, est-ce que l'autre pilote aurait dû écarter pour laisser plus d'aisance à la manœuvre (priorité ou pas) ? Y aurais-je pensé à sa place ? Les perceptions sont tellement différentes suivant le point d'observation...

Le déclenchement du freinage, juste avant l'atterrissage, était beaucoup trop tardif même s'il a été fort. J'apprendrai dans mes futurs PE, à gérer différents types d'approches d'atterrissages en terme de freinage, l'objectif étant d'intégrer une gestuelle plus large et plus précise et ainsi faire face à des situations particulières.

Un dernier point, même si l'atterrissage était calculé, il me faudra travailler davantage leur construction à l'avance et prendre davantage en compte les imprévus, et ne pas hésiter à aller en bas si nécessaire.

Quand l'expérience bouscule le tempérament !

Le mot de l'ASC

Quand on connaît le Mt Myon certains jours, cette analyse exhaustive avec des situations à rebondissement et beaucoup de recours à l'improvisation « *sous contraintes* » dans la zone rouge (voire noire) près du relief permet assez bien de se faire le film.. Le contexte de sur-fréquentation n'est pas propice à la réflexion, **l'automatisme des règles prend tout son sens.**

Si on remonte l'arbre des causes et **que l'on n'applique que le code de priorité**, le facteur déstabilisateur aggravant est bien entendu le manque d'évitement d'une voile convergeant par-dessus. Ça passe ou pas? Le pilote du dessous ne saura le dire avec une certitude absolue que lorsque c'est passé... Ouf ! Oui la parallaxe peut tromper la réalité des distances. Le pilote supérieur doit laisser faire une manœuvre dessous, même le relief est à sa droite il perd sa priorité supposée.

Le pilote déclarant change d'avis sur ses intentions de posé, il est seul juge, mais c'est vite déstabilisant.

Notons que la qualification « d'atterrissage » est ici un posé sous décollage dans une forte pente herbeuse qu'il vaut mieux appeler à une « vache assez technique » en contre pente. La perte brutale *raccourcissant le dernier mètre* est liée au gradient de vent de sol à hauteur de voile, donc brutalement, l'obstacle rocheux du bord de chemin ne passe plus.

Les conseils connus : Vouloir poser en haut à tout prix (car souvent pas de voiture en bas.), c'est *humain*, mais ça reste un piège « mental » bien connu **d'élévation du risque pris** par les pilotes. Ne pas dégager de l'ascendance aussi.

La zone rouge (environ 100m/sol) est à considérer comme « *engagée* », les priorités y sont hyper importantes et accepter de les perdre sauve souvent la mise... Bon on va au tas et on râle... **Mais encore faut-il voir l'autre voile.**

Cette zone est aussi la bande « essuie glace » d'évolution des pilotes qui ne savent pas encore faire mieux (normal pour ceux qui se forment), il est préférable **pour tous** de redoubler de vigilance dans cette zone à soaring.

Un imbroglio qui se termine avec le minimum de casse, les retours à la pente étant souvent poly-traumatisants.