

Incident N° 20180709-1 Air Cluny Vol Libre

Rapport envoyé à la FFVL

Débriefing réalisé en club.

Les faits à Mt St Romain 71:

Un pilote pas encore très sûr de ses approches demande une aide radio à un autre copain pilote. Il se présente en alignement, finale bien gérée, dans l'axe, quand brusquement il engage sans raison apparente un virage radical à 90° en direction des vignes et de la ligne téléphonique longeant la route. Mais *l'aide supposé* surpris n'a pas le temps de gérer les premiers dix mètres de ce virage engagé, la ligne étant déjà dépassée... Ouf ! Un incident en moins, ça c'est la chance pour tout le monde. Trois mètres plus bas ça accrochait les pieds.

Reprise de contrôle et guidage adapté pour poser sans possibilité de choix dans une parcelle de vignes avec une méthode éprouvée par les locaux... deuxième chance du jour. Vent faible autour des 12 km/h, stabilité thermique, pourtant un grand terrain d'atterrissage pour tout le monde. L'incident qui fini bien.

L'analyse :

L'unique raison de cette manœuvre d'évitement surprise en est l'entrée, en sens inverse et vent arrière, d'un pilote qui arrivait pleine face et à grande vitesse de rapprochement. Pilote local non débutant connaissant pourtant bien le site... mais s'étant un peu attardé loin du terrain... l'erreur est humaine. Le *guide* censé aider mais tournant le dos à l'intrus n'a pas vu cette voile en *fausse approche* et n'a pas pu anticiper et conseiller l'évitement.

Ce dégagement de sauvegarde aurait pu être du *coté terrain libre*, mais les reflex habituels (pilote gaucher) ne sont pas toujours salvateurs pour qui débute. Chez nous, nous disons 100 vols pour acquérir les automatismes d'approche et maîtriser parfaitement le posé, ce n'est peut-être pas par hasard ? Certaines écoles parlent de pilotes autonomes à 30 vols... ça s'écrit de temps en temps... dommage. Mais le pilote prioritaire, qui lui voyait la voile en face a bien eu raison de dévier plutôt que de taper un autre aéronef. Le résultat de l'impacte s'imagine.

Le dernier recours du *guide* a été sans panique de récupérer l'attention du *guidé* (qui s'est admirablement re-saisi) et de le préparer à un freinage précis et sans précipitation au moment le plus propice. Tout ça en quelques secondes. La grande expérience du copain à donc jouée au mieux.

NB : Notre technique : On attend pour cela d'être bien vertical au niveau des fils entre deux rangs de vigne avant de décrocher radicalement la voile, le pilote reste entre les rangs qui amortissent avec leur élasticité. Les anciens qui volent près des vignobles depuis longtemps connaissent l'astuce, vraie solution, mais attention, pas de manœuvre en virage qui rendrait cette technique impossible.

Ce serait tentant de penser que poser dans le sens des rangs est préférable, mais dans les vignes étroites à 1000 piquets métalliques à l'hectare, c'est en général des dégâts plus importants. Valable simplement pour les vignes basses... en Alsace ce serait plus risqué. Les vignes non palissées ou plantées larges ne posent quant à elles pas beaucoup de problème. Tout c'est bien passé, aucun mal pour le pilote resté debout, le buste tiré par la voile sur l'avant mais protégé des fils de palissage par son parachute secours ventral. La voile est tombée sur les rangs de devant a regonflé partiellement sans tirer le pilote qui la tenue freinée. Aucun accro au matériel. Un casque intégral, des gants et des lunettes complétaient sa protection. (Ce qui n'est pas encore le cas de tous les pilotes) Aucun bobo.

Troisième chance du jour... Le pilote en sens contraire est passé 50 cm au-dessus de la tête du *guide* qui ne le voyait pas arriver... pile dans l'axe.. Ouf ! Un peu plus bas et c'était un double accident avec un coup de pied en pleine nuque. Assommé le guide n'aurait pas pu assurer la récupération du pilote en vol et l'aider. Double peine ? Les pompiers ne seraient pas venus pour rien..

Bien entendu ce personnage (identifié qu'il le sache) a disparu sans une excuse pendant que les copains de club assistaient le pilote dans la vigne. Le reste des témoins qui regardent de loin reste coi... et se dilue rapidement dans les navettes... Désolant mais classique de nos jours.

Le débriefing a proposé ses solutions en partant du principe que le *guide*, qui souvent reste de face, doit effectuer un tour d'horizon ou plutôt se mettre latéral à la trajectoire pour avoir une vue sur les deux sens. Effectivement par habitude et simplicité, le guide sert souvent *d'accroche visuelle* mais ce n'est peut-être pas la solution? Une cible sur l'atterro reste préférable pour l'accroche.

Voilà donc l'objet d'un incident qui pouvait, comme souvent, s'éviter.

Si l'on remonte « *l'arbre des causes* » on voit surtout que :

- Le guide à la radio n'a pas fait le tour d'horizon nécessaire ne regardant que le pilote en alignement car dans son esprit il n'allait pas intervenir tout était bien engagé.
- Le pilote « à l'envers » n'a pas détecté le bon sens du vent et effectue une manœuvre dangereuse pour les autres sans chercher à corriger sa trajectoire.
- Le pilote tiers arrivait trop bas et n'avait plus la possibilité de construire une approche idéale
- Ce même pilote n'a respecté pas les règles aériennes et s'est aligné face à un aéronef entrant sans dégager
- Ce pilote toujours, survole une personne au sol sur son axe (et une hauteur) sans même l'avertir en criant... !

Avec l'absence **d'une seule** erreur dans ce cumul, **il ne se serait rien passé ce jour là.**

Solutions proposées :

1) dans l'environnement aérien, ne pas faire confiance même aux pilotes connus supposés autonomes, ils peuvent avoir des défaillances. *Une priorité se laisse mais ne se prend pas...* mais quelquefois ça peut coûter injustement quand c'est le prioritaire qui trinque... et qui paye !

2) Travailler sans relâche la construction du plan d'approche à hauteur suffisante pour construire même quand on est pilote confirmé et se méfier des habitudes de sites. La précision est un atout majeur.

3) Avec l'habitude et la connaissance des habitués du site le guide confiant n'a pas été assez vigilant. Trop décontracté par la simplicité apparente de la situation, le pilote ne demandant « qu'un peu d'attention » pour se sentir mieux en sécurité.

Donc garder de la vigilance en permanence et appliquer impérativement le tour d'horizon avant l'alignement d'un pilote peut sauver la mise en anticipant.

4) Nous pouvons refuser d'aider un pilote qui le demande. Mais évitera-t-on mieux les accidents ?

Pour ce cas de figure l'accident est évité. Grasse à ça ce ne fut qu'un incident dont-on aurait pu ne pas entendre parler sans la démarche fédérale d'incitation.