



Document de déclaration d'incident Interne au club

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 récurrence 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-là 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 etc...

NOM DU SITE : Mont Myon - Ouest	N° département : 01	Date et H : 13.09.20 – 15h
---------------------------------	---------------------	----------------------------

Conditions météo : Beau temps – vent annoncé E-NE faible - Brise classique en Ouest pour ce site -Thermiques bleus – Gradient au relief (vu après coup)

Pilote autonome : En cours	Âge du pilote: 41	Sexe : F
----------------------------	-------------------	----------

Années de pratique : 3	Brevets : non	Homologation voile : A
------------------------	---------------	------------------------

Récit pilote + vidéo

Passé un moment à voler dans mes premiers thermiques avec un gain d'altitude sympa, j'ai eu l'intention de poser face au sud sur le décollage comme un bi que je voyais faire devant moi. Autonome pour la première fois sur cette manœuvre sans aide radio. J'étais 30 m au-dessus et bien en avant de mon point visé pour poser, j'ai fait une trace Sud et mon dernier 180° bien au vide avec l'intention de faire une trace vent arrière au Nord et rentrer par un dernier virage à droite pour poser face au sud. Mais j'ai perdu de l'altitude sans m'en rendre compte dans ma manœuvre d'approche et je me suis retrouvé trop bas et en virage face au relief vent arrière. J'ai tapé face à la pente dans un buisson de buis sous le déco et me suis tapé le coccyx. Bon pas trop grave ! Je ne sais pas pourquoi j'ai fait ce dernier virage au relief, j'aurais dû le faire à gauche pour dégager et aller me poser éventuellement en bas à l'atterrissage officiel. Comportement que je ne m'explique pas. Après analyse d'une vidéo, c'était évident de ne pas faire ce dernier virage en plein dans le gradient que je n'ai pas soupçonné, mon taux de chute était brusquement augmenté.

La compréhension de l'affaire : (vidéo)

- La position (box) de perte d'altitude n'était trop éloignée du relief.
- Le pilote quitte son point d'aboutissement du regard en lui tournant le dos sur une trace de trop direction pseudo-sud en s'écartant du relief (éloignement du point)
- Le long du relief le gradient était franchement marqué et a fait plonger l'aile.
- Un pilote expérimenté aurait aisément évité cet incident en virant au vide en rencontrant le gradient. Ce piège est fréquent sur ce site, la pente s'y prête bien. On en parle souvent
- Cumul de nouveautés : exploitation thermique, posé décollage, autonomie totale.

Les solutions améliorantes :

- Le posé décollage même sur une vaste surface suppose avoir au paravent complètement maîtrisé les constructions d'approche des terrains de fond de plaine (plats) et avoir acquis une précision à 5 mètres.
- Si ce n'est pas le cas, on évite l'auto-formation dans ce cas très précis du posé décollage ou dôme ou contre-pente. Ça ne s'invente pas vraiment faut apprendre
- Le vent de travers et la baisse de vitesse de vent contre le dôme (gradient) cumulé avec le virage augmente fortement le taux de chute. C'est un piège à anticiper.. Appelé aussi *l'effet bagnard* (baisse ou plus de vitesse du tout du vent contre le relief)
- Après un vol thermique (surtout les premiers en autonomie) on fatigue vite et les idées sont moins claires en redescendant du rêve – Le sol qu'on retrouve souvent avec un plaisir évident n'est pas notre ami
- Le dôme du Mt Myon est connu pour « se poser tout le temps » mais n'est pas dénué de pièges (Brise thermique sous le vent – Dust-devil – Gradient de sol – Affluence au posé) Il y a tellement de pilotes « *spécialistes du lieu* » qui posent certains jours que cela laisse penser « que c'est facile ». Mais à part une grande surface dispo, les problèmes existent comme ailleurs, ce sont surtout des pilotes très entraînés au site.
- Même si on a déjà posé avec *aide radio dans les mêmes circonstances*, avant l'autonomie complète, on pratique quelque temps le « silence radio » mais avec une aide potentielle récupératrice « *au cas ou* » On ne coupe pas le cordon d'un coup.
- Rappel immuable: Cumuler des nouveautés dans le même vol reste toujours déconseillé. Que ce soit nouveau matériel, nouvelle technique, nouvelle aérologie etc.
Une seule nouveauté à la fois.

L'ASC