



**Document de déclaration d'incident  
Interne au club  
N° 20210819 -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 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-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 etc...**

NOM DU SITE : Mont Saint Romain	N° département : 71	Date et H : 19.08.21 19 h
---------------------------------	---------------------	---------------------------

Site en orientation Ouest. Conditions météo : Très léger vent travers droit, voire rien – Limite de brise descendante, nous y étions préparés à l'éventualité.
--

Pilote autonome : oui	Âge du pilote: 37	Sexe : H
-----------------------	-------------------	----------

Années de pratique : 10 mais 1 intensive	Brevets : non	Homologation voile : A
--	---------------	------------------------

<p>Crash au Mont Saint Romain.</p> <p>Après un premier vol plouf à 18h30, je remonte au décollage en compagnie de 3 membres du club. Je suis un peu pressé, une réunion m'attend moins d'une heure plus tard. Je demande donc à décoller en premier, et me dépêche pour préparer ma voile. Je garde mes routines pour la préparer mais en étant préoccupé. Il n'y a pas d'air au décollage, le décollage dos voile s'impose, avec beaucoup de vitesse.</p> <p>Je gonfle ma voile qui ne monte pas très fort mais monte bien, et me rend compte que j'ai un souci avec la poignée de frein gauche qui passe dans le suspentage. Rien de grave, ça m'est déjà arrivé et je pense pouvoir décoller avec ça. Le problème, c'est que le temps de me préoccuper de ça, je suis déjà en bas du déco et je n'ai pas suffisamment de vitesse, je n'ai pas accéléré ma course.</p>
--

Au moment où je décide d'arrêter mon décollage, la voile me prend en charge, je lève donc les mains en me disant que ça peut passer au-dessus des buissons... Grosse erreur, je touche un buisson, puis 2, et la voile me passe devant.... Me voilà empêtré dans les épineux...

Avec l'aide de mes camarades, nous mettrons 2heures à sortir la voile des arbres.

Par chance, rien de cassé, quelques éraflures car je volais en short (erreur). Excès de confiance ces derniers temps, et empressement qui me pousse à ne pas arrêter mon décollage suffisamment tôt avec de la marge.

Après analyse vidéo, la gestuelle était plutôt bonne. Dans ces conditions, au gonflage mes mains sont trop écartées, ce qui ne permet pas à la voile d'écoper l'air efficacement. Je perds donc du temps sur ce décollage un peu court. Mais surtout, en voyant que j'avais un petit souci avec les freins, j'aurais dû tout arrêter et recommencer. Il ne faut pas hésiter à arrêter un décollage, et garder de la marge...

J'ai fait tout l'inverse par excès de confiance et d'empressement ces derniers temps, qui m'ont poussé à ne pas arrêter mon décollage suffisamment tôt avec de la marge.

Le pilote

### Le mot de l'ASC

J'étais sur place, le débriefing s'est fait sur vidéo

Langage : La qualification de crash est un peu excessive face à l'image que véhicule ce mot, les friches, bien que désagréables sont plus accueillantes qu'un rocher... parlons ici d'un raté de décollage.

- La précipitation est toujours un facteur défavorable à la concentration, la *prévol* en a pâti avec ce frein qui a accaparé toute l'attention - Gardons entièrement la tête à ce que nous faisons, l'activité reste un sport « à risques », pas toujours un sport de *détente complète*.... . On s'aère, mais concentré sur l'activité.
- Les décollages « sans vent » sont toujours les plus difficiles et engagés en fonction de la configuration du terrain. Le gestuel demande la perfection et le tonus maxi dans la course d'élan selon la pente et la longueur déco. Bien des pilotes en manque de technique « refusent » les décos sans vent trop sélectifs.
- La décision « d'arrêter » est souvent « inconsciemment différée », c'est humain, on recule le moment de « l'échec avéré » Donc considérons que « l'échec » c'est de ne pas s'arrêter au bon moment. Mieux vaut le « raté contrôlé » que le dépassement du pilote par la voile, ça fini mal.
- Une friche peut cacher un rocher ou des pointes acérées d'un nettoyage bâclé, un *incident* ( bénin) qui peut se transformer en *accident* juste sur « un coup de malchance ».  
L'aménagement des sites « sous » déco » est important, nous avons eu un accidenté sérieux sur un tas de bois mal placé en début d'année à Montaudon.
- Bien que non blessé, le pilote était vraiment bien pris dans les épineux de toutes sortes et se sortir seul aurait été très difficile. Récupérer sa voile sans outils, complètement impossible. Les copains avaient les outils de coupe... et une grande bâche, bien utile.

Très bonne analyse de la part du pilote

**NB** : Ce que le pilote ne dit pas, **mais qui est à noter**, c'est qu'il avait les clés de son auto ( à l'atterro) dans la poche et qu'en cas de besoin les copains à l'atterro seraient « sans véhicule » ; Heureusement c'était une soirée club en groupe avec plusieurs véhicules et d'autres pilotes au décollage.

**Laissons à disposition du groupe les clés des véhicules navettes ( à chacun sa cache..)**