



**Document de déclaration d'incident
Interne au club
N° 20210326-1**

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-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...

SITE: Roche de Vergisson en Sud	N° département : 71	Date et H : 26.03.21 – 13h30
---------------------------------	---------------------	------------------------------

Conditions météo : Vent soutenu, un peu rafaleux, bien axé. Ciel dégagé, légèrement voilé.

Pilote autonome : Oui	Âge du pilote: 42	Sexe : H
-----------------------	-------------------	----------

Années de pratique : 4	Brevets : non	Homologation voile : B+
------------------------	---------------	-------------------------

<p>Description du pilote : Seul au déco, personne en l'air, rejoint par un autre adhérent plus tard (arrivé au parking au moment du décollage). Je reste méfiant quant aux conditions printanières qui commençaient à se manifester les jours précédents. Mon intuition me mettait en garde mais l'envie profonde de voler l'a fait taire... erreur ! Gonflage et décollage correct mais arrivé à la rupture de pente, je prends 10 m fort, je cherche alors à rejoindre l'attéro. Je reprends à nouveau 10-15 m fort puis fermeture sans identifier si c'est une frontale ou une asymétrique (avec du recul, je dirai une frontale). Je perds alors 10m d'un coup (le collègue au parking assiste à la scène), un pantin dans la sellette. Je regarde alors mon aile qui est "dégonflé". Elle reprend, je sens les élévateurs qui commencent à vriller, j'écarte les cuisses, sers les coudes, je pars alors en auto-rotation sur 2 ou 3 tours puis fini par une forte abattée bien anticipée et gérée par un gros coup de frein. L'aile est stabilisée, il me reste 10 m de gaz, face à la roche, je rejoins l'arrière du déco pour poser aux oreilles, voile abattue dans les buis mais sans mal.</p>

Analyse du pilote :

La fermeture a certainement été causée par un cisaillement. Je pense plutôt à une frontale car le décrochement a été brutal et vertical sans déséquilibre dans la sellette (en tout cas au départ).

La rotation qui a suivi as-t-elle été provoquée à la réouverture, par les conditions aérologiques, ou par un mauvais positionnement dans la sellette ou autre chose ? Je ne pense pas avoir enfoncé les freins dans la chute. (les élévateurs qui commençaient à fortement se rapprocher me font dire que j'ai échappé au twist) L'abattée a été provoqué par la sortie de rotation qui a été stoppé par un freinage conséquent.

Le choix de l'atterrissage derrière le déco n'était pas des plus judicieux (rouleaux) mais l'accumulation de situations stressantes a limité ce choix, par contre les oreilles, un moindre mal.

Je pense que les nombreuses heures passées en PE ont joué un rôle crucial dans la gestion de cet incident de vol.

Merci à l'ASC pour sa participation à l'analyse, une expérience de plus dans la liste des incidents de vols du club..

Le mot de L'ASC

Le pilote le dit très justement, son travail régulier au sol l'a certainement bien aidé dans une situation où les automatismes sont plus déterminants que la réflexion. Son analyse est rationnelle.

Une situation près du sol où tout est question de secondes ne laisse pas le temps de réviser le bouquin...

Ici il était déjà au-dessus du relief, son « potentiel de vide » a été juste mais suffisant, ça c'est le capital chance.

Les oreilles pour stabiliser dans la zone à rotors et choisir les buis sont certainement deux bonnes options quand on connaît le site et ses possibilités très limitées de poses improvisées sous la falaise..

Donc pas de regret ni doute à avoir sur la décision, même s'il l'a perçue comme un *sauve qui peut*, il y avait pas mal de *logique* dedans, ça fait partie d'une expérience précédente certainement.

On peut intégrer trois précisions qui peuvent aider à son analyse pré-vol (plutôt bien faite à la base)

- Seul sur le décollage sur ce site plutôt bien fréquenté quand les conditions sont bonnes, peut faire tinter la clochette d'alarme un peu plus fortement (Surtout si l'on n'est pas habitué au site)
- L'heure de l'incident correspond à une des périodes charnières des échanges thermiques de la journée. Dans du vent de sud déjà en rafales, cela compliquera sûrement l'aérologie.
- Détecter avec précision ce qui est du vent météo du sud ou de la brise de plaine de Saône qui vient alimenter les sites des roches (*Vergisson - Solutré - Roche-Coche - Milly*) en rive ouest.

En général, rafales dans la direction annoncée dès la fin de matinée pour le vent et une alimentation cyclique montante au fil de la journée et passant de léger gauche à droite le soir pour la brise. Le facteur couvert ou pas en Cirrus jouera un peu pour la brise thermo-dynamique, mais plutôt en la coupant.

A la saison des cumuls (printemps) il faut redoubler de prudence au relief jusqu'à 100m /sol

Remarques d'expérience : le « *panurgeage* »

Une voile en l'air (même 10 mn) attirera inévitablement quelqu'un... Via « les réseaux pléthoriques» le plus souvent, rien n'échappe *aux voisins vigilants*.

On se sent moins seul.. donc plus téméraire, mais est-ce que ça améliore l'aérologie ? Non ! Mais ça donne l'alerte..

A l'inverse, pour celui qui a « l'info » et vient après, c'est pareil : Ce n'est pas parce qu'il y a (ou eu) une voile en l'air que c'est volable pour tout le monde (voire.. volable tout court..)

L'envie de voler est légitime et la tentation (à tout prix) est humaine, surtout si l'on est un pilote curieux, passionné et pressé. Le grand piège à gérer dans cette nature invisible... c'est notre cerveau. (égo, peur, fantasme, idée erronée, prétention technique ou sous-estimation, etc..)

C'est différent pour chaque pilote, mais il faut du temps pour que la pratique dans de nombreuses situations devienne de l'expérience.

Lisons et relisons « *Gérer les risques en parapente* » de Jean-Marc GALAN aux *Éditions Du Chemin des Crêtes* et à la boutique FFVL