



**Document de déclaration d'incident
Interne au club
N° 20210425/1**

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...

NOM DU SITE : NOUVILLE	N° département : 71	Date et H : 15h
----------------------------------	---------------------	-----------------

Conditions météo : Très bonnes, idéales pour une pente école – Vent axé, léger et régulier
--

Pilote : Assisté radio en PE	Âge du pilote: 43	Sexe : H
------------------------------	-------------------	----------

Pratique : 7 mois + qq tractés anciens	Brevets : non	Homologation voile : A
--	---------------	------------------------

<p><u>Conditions:</u></p> <p>Nous sommes le 25/04/21 la journée s'annonce belle avec une météo favorable pour le site de Nouville. Bien que les prévisions annoncent un vent plus fort pour l'après midi il n'en est rien le vent reste favorable avec une manche à air bien dans l'axe. Quelques rafales nous poussent tout de même à faire un peu de gonflage en milieu d'après midi sur le bas du site.</p> <p><u>Déroulement :</u></p> <p>Depuis le matin les petits vols s'enchaînent avec des décos dos à l'aile et tout va bien. Une certaine confiance s'installe les pré-vols sont soignés, précis et ils fonctionnent. Il en est de même pour les décos les vols et les atterrissages.(je vais comptabiliser 11 vols pour cette matinée de 9h30 à 12h)</p>

Je décide de m'employer à un nouvel exercice au déco et qui date de seulement quelques jours avec des décors face à l'aile.

Récit de l'incident:

C'est lors du 14 ème petits vols que l'incident va se produire, je suis très motivé pour accomplir les ordres donnés par l'instructeur. Le travail est de réaliser un maximum de petits virages relativement serrés.

La préparation de ce vol me semble conforme je suis face à l'aile. Nous sommes plus nombreux sur le site je m'annonce à la radio pour décoller. J'ai l'accord Je décolle et très vite en quelques secondes je m'aperçois que mes sangles de cuissards ne sont pas attachées. Il est trop tard je ne suis plus en capacité de faire machine arrière, j'entame un virage serré sur la gauche, je frôle les buissons puis j'exécute l'ordre donné à la radio pour prendre un second virage sur la gauche pour revenir sur le relief. La pente de Nouville ayant un faible pourcentage de pente quelques mètres après le déco cela va me permettre d'atterrir rapidement et sans gravité.

Pour information ma ventrale et sa sangle anti-oubli étaient accrochées.

Analyse perso et ressenti :

Cet incident est sans aucun doute lié à un excès de confiance sur cette journée où tout a très bien fonctionné. Mais aussi très certainement du à une fatigue accumulée ce qui a provoqué chez moi un manque certain de lucidité sur ma pré-vol.

Débriefing :

Situation très bien décrite et malheureusement classique surtout en pente école, la remontée à pieds est inconfortable avec les cuissards en position de vol. **La tentation est grande de les décrocher pour remonter..**

Pourquoi pas... **Mais il faut être studieux sur la visite pré-vol** au décollage, car l'euphorie du plaisir de la réussite et la fatigue aidant, il y a une baisse de la vigilance.

La solution de « détendre » les cuissards est préférable même si elle est compliquée sur certains modèles de sellettes. Au pire en pente école, on les détend plus.

Toutefois nous pouvons saluer et apprécier à sa juste valeur l'invention de « LA SANGLE ANTI-OUBLI » dont était équipée la sellette de ce pilote. Une chute, même de quelques mètres près du sol, pourrait être traumatisante.

Toutes les sellettes (et surtout le matériel léger) n'en sont pas encore (ou plus ?) équipées ce cet avantage certain. C'est pourtant un choix judicieux à recommander à l'achat, pilote débutant ...ou pas.

NB : Un autre avantage lié au *secours en position ventrale*. En cas d'oubli total d'attache, il limite l'écartement de la sellette et servira de « ventrale » improvisée (mais ne palliera pas à l'absence des cuissards)

Tout de même peu probable d'oublier d'attacher le secours qui vous pend dans les jambes sur le déco ?

Et quand on attache le secours, on détecte vite une ventrale pas fermée.. qui va faire immédiatement tinter la clochette de la visite pré-vol.. **BONUS en chaîne !**

Pour l'oubli total d'accrochage ventrale + cuissard, le pilote peut avoir la chance de tomber de sa sellette sur le déco avant le vide s'il n'est pas déjà assis (vu à la Certenue 71 – Vidéo – La voile part toute seule..)

Dans les solutions possibles mais aléatoires.. en aérologie calme, GARDER LE CAP et détendre à fond les sangles de profondeur pour être « creux » dans la sellette et tenter l'attache ventrale ou un atterrissage confortable sans brusquerie (destiné à un pilote.. bien aguerri..) Au moins pire se diriger sur des arbres feuillus.

Mais surtout **ne tirez pas le secours**, il vous éjecterait de votre sellette de façon expresse..

A noter que cet incident provoque encore des morts chaque année dans notre activité.

L'ASC