



**Document de déclaration d'incident
Interne au club
N°20220316-1**

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, mauvaise évaluation etc.

NOM du site : La Roche Coche (71003)	Département : 71	Date et H : 16/03/2022 vers 18h
--------------------------------------	------------------	---------------------------------

Conditions météo : Vent faible bien axé (Sud) en vol, absence quasiment de vent à l'atterrissage.

Pilote autonome : Oui	Âge du pilote : 35 ans	Sexe : H
-----------------------	------------------------	----------

Années de pratique : 2,5 ans	Brevets : Aucun	Homologation voile : A
------------------------------	-----------------	------------------------

● **Contexte :** Le vent étant très faible, le défi lancé était de se poser sur un terrain plus éloigné de l'atterrissage habituel. Il s'agissait donc choisir un plan de vol adapté, d'essayer d'optimiser la finesse de la voile, mais aussi de travailler à la prise de décision (renoncer ? vacher avant ? continuer ?). Un premier vol réussi a eu lieu avec une bonne approche PTU main gauche.

● **Incident :** Lors d'un deuxième vol, je décide au-dessus de l'atterrissage habituel, et ce malgré une altitude un peu plus faible, de tenter de rejoindre l'atterrissage le plus éloigné. Un peu avant mon dernier virage qui me permettra de rejoindre le terrain (après avoir longé la route et passé la ligne électrique), je constate à nouveau que mon altitude est plus faible mais décide de conserver mon objectif de poser sur le terrain le plus éloigné. Je conserve en tête mon approche précédente PTU main gauche mais constate à 30 m du terrain qu'elle ne me permet plus de rentrer sur le terrain du côté dégagé.

Je choisis de forcer le passage entre deux arbres et accepte consciemment de frotter mais je perds encore de l'altitude. J'accroche un bout d'aile sur un arbre, qui m'arrête, casse, et je tombe doucement au sol sur le terrain. Aucune blessure, voile déchirée au niveau des coutures où sont accrochées trois suspentes et envoi de la voile en réparation./...

• **Analyse personnelle du pilote** : J'ai fait preuve d'entêtement tout au long du vol ce qui m'a conduit à manquer d'anticipation dans ma prise de décision. Serein et calme tout au long du vol et pendant l'incident, j'ai peut-être été trop confiant et manqué d'humilité.

Je pense avoir trop pris en compte dans mes prises de décision :

- mon vol précédent ;
- ma peur d'être trop long à l'atterrissage (ce qui me conduit généralement à déclencher mes approches et virages trop tard) ;
- le sens du vent quasiment nul qui aurait pu me permettre de poser dans n'importe quel sens.

J'aurais dû selon moi attacher plus d'importance à :

- choisir le terrain d'atterrissage avant ;
- rejoindre le terrain choisi en priorité, ne pas faire mon approche en dehors du terrain.
- ne pas choisir une option incertaine (« si je trouve un passage dégagé... », « si ma finesse ne se dégrade pas... ») ;
- ne pas choisir une option risquée (« je vais toucher mais ça va passer... »).

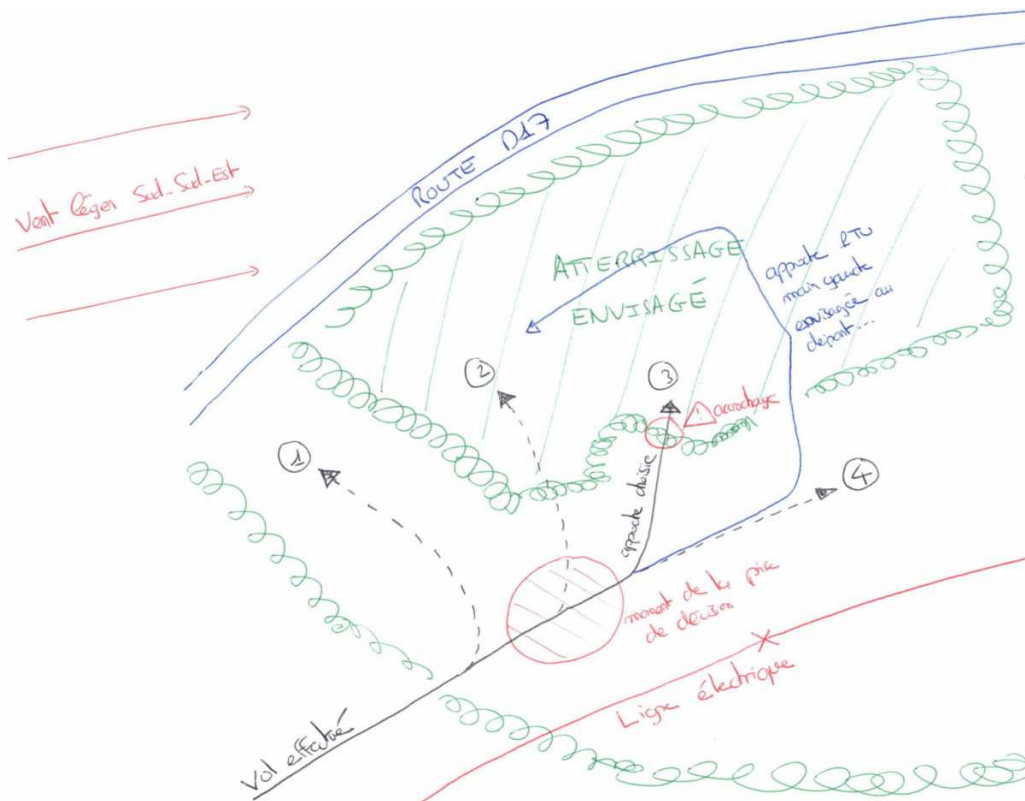
• **Options que j'ai considérées en vol : (voir schéma)**

1) J'aurais pu faire demi-tour pour me placer face au vent (très faible) et poser dans le terrain que je survolais. Je prends ma décision trop tard pour cette approche délicate (virage près du sol, beaucoup d'arbres autour qui peuvent perturber le vent, terrain un peu court et étroit).

2) Je peux peut-être rentrer directement sur le terrain (au vent du terrain) bien que ma hauteur soit déjà limite pour passer les arbres. Je renonce par peur d'être trop bas, et par peur d'être trop long pour poser (je n'envisage pas de poser vent arrière le cas échéant sur le moment).

3) Je peux choisir de rentrer un peu plus tard sur le terrain pour conserver mon approche PTU main gauche et poser dans le bon sens face au vent si je trouve un passage dégagé entre deux arbres. Je ne trouve pas de passage réellement dégagé, je m'entête pourtant alors que je n'ai plus de marge. Mauvais choix.

4) Je peux choisir de rester au-dessus du terrain actuel et poser vent arrière (encore une fois vent très faible) en conservant mon cap actuel. J'aurais dû choisir cette option vue ma prise de décision trop tardive.



Le mot de l'ASC

J'étais présent sur l'action en lançant même ce challenge du soir, je prends ma part de responsabilité de l'incident. Il reste seulement matériel, c'est heureux..

Nous pratiquons souvent ce parcours comme initiatique.. car il y a des « vaches potentielles » tout le long. Le décisionnel reste le *pivot de l'affaire sécurité* et le pilote est toujours le mieux placé pour ça.

Petit challenge très technique qui se déroule exclusivement dans la zone rouge (moins de 100m sol) avec des conditions vites différentes s'il y a un peu de vent pour aider sur chaque « appui »,... ou pas le long du trajet.

Notez qu'en trace directe sans gain au décollage, ça ne passe pas. Le tracé le plus long, sur des relais « à zéroter », est le meilleur...(comme souvent)

A cette saison, sans vent du tout et à cette heure avancée, même les ailes de bonne finesse ne touchent pas toutes au but. Zéro erreur de réglage finesse max exigée.

Très bonne analyse du pilote et un CR enrichissant, avec les classiques de ce qui nous passe par la tête dans ces moments là.

Oui, le piège à la base étant certainement le premier vol réussi, on se sent plus confiant.

L'aspect « focalisant » du survol de lignes électriques sur 50% du trajet n'arrange pas l'éventail sensoriel, et l'oubli d'un paramètre est vite venu.

Vu la situation, ses options **1)** et éventuellement **4)** étaient, dans l'ordre, pertinentes.

Savoir « vacher à temps » est une option gagnante, deux autres pilotes ont « raccourci » sur l'atterrissage officiel de la Chapelle des Moines.

Notons que l'approche en PTU offre toujours plus d'options, son dessin le confirme.

Mais trop bas, c'est trop bas.

Mais l'important n'est-il pas de s'essayer?

L'ASC