



Document de déclaration d'incident Interne au club INCIDENT N° 20221008-1

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 : COMBE NAGUIN	N° département : 71	Date et H : 08.10.22 - AM
----------------------------	---------------------	---------------------------

Conditions météo : Léger vent N – Adapté au site et à mon travail

Pilote autonome : Non	Âge du pilote: 45 ans	Sexe : H
-----------------------	-----------------------	----------

Années de pratique : stage + 2mois	Brevets : non	Homologation voile : A
------------------------------------	---------------	------------------------

Décrire en détails avec le plus de réalité possible la situation : (utilisez le verso si besoin)

Mini arbrissage

- 1. Super 1ère partie où j'étais seul à faire du gonflage face voile (une première pour moi) Voile en prêt par le club.**
- 2. Un copain, autre pilote débutant au club, arrive vers 18h, me rejoint et me motive à faire un plouf, et je me dis pourquoi pas (1ère erreur de ma part)**
- 3. Le propriétaire monte en calèche (pas de gonflage pendant tout ce temps nous a-t-il recommandé) et une fois qu'il est derrière moi je me lance.**

4. J'entends le propriétaire "crier" derrière moi quand je prends mon départ. Donc grosse tempo (je croyais qu'il me signalait un problème sur ma voile) mais non, il n'est pas content à ce que je comprends. Suit un bref échange entre le propriétaire et le copain.

Je suis plus bas avec mon casque et je ne comprends pas bien ce qui est dit.

5. L'incident passé, je décide donc de refaire le plouf juste derrière (2ème erreur de ma part)

6. Très léger vent de nord. Je me lance, bon gonflage, bonne tempo, je décolle, je m'installe (3ème erreur dans la sellette) je dérive vers la gauche. Je contre (trop ?) avec sellette. Je me recentre et je prends du roulis qui me ramène de nouveau vers la gauche (petite rafale N-NE???) Je recentre une nouvelle fois mais ma sellette frôle l'arbre, une suspente s'accroche et ... plouf... descente dans les ronces (très gentiment). Avec oreille gauche coincée dans une branche.

7. Le copain m'aide à retirer la voile et constater la déchirure ...

Il y a eu ni peur, ni de bobo, le copain s'est montré très actif et aidant, merci à lui.

L'analyse de l'ASC :

Situation : Ce pilote plutôt « battant » débute dans le club. Avec cette période de vacances il n'a pas encore bénéficié de l'accompagnement nécessaire à cette situation. Il faut rappeler que les voiles collectives *sortent* du magasin avec un accompagnant dans les premiers temps. La licence au club n'étant du reste pas encore signée par ce pilote, la responsabilité du club est engagée en RC sur ce matériel. Lui est encore sous l'assurance de son club-école, donc un tiers potentiel.

Facteur humain : Rien d'étonnant à vouloir aller vite en perfectionnement, pour certains pilotes, c'est même un plus à mon avis. Lorsque l'on a un stage dans les jambes, elles fourmillent.. et ça se complique avec une voile dans son coffre d'auto.

Le manque de disponibilité des pilotes du club derrière ses SMS HUB pour l'accompagner est un des facteurs qui peut-être retenu comme majeur à mon avis. Alors seul ou presque, on ne passe pas de marche. (du statique au vol elle est énorme)

Rappelons-nous nos débuts, maintenant d'autres comptent sur notre collectif habituel, nous savons que ça marche.

A deux pilotes peu expérimentés, *on double surtout les risques*, il faut donc être doublement vigilants sur ces situations.

Si l'on part avec un objectif de travail au sol, on le garde en se méfiant de *l'effet de groupe*. (à 2 c'en est déjà 1)

Coté incident équin avec le proprio, (qui a appelé le club) c'est la méconnaissance de l'étendue géographique de « la zone d'influence de nos voiles sur les chevaux » qui est la cause de cette agitation..

Cet animal, très sensible, réagit surtout « à l'oreille » de très loin. Nos suspentes et voile sifflent et claquent sur des fréquences que nous-même n'entendons pas. Les chevaux ne s'y habituent JAMAIS, à l'inverse des vaches, sur le dos desquelles nous pourrions poser car elles nous ignorent au bout de 3 séances.

Donc rappelons la consigne, en présence de chevaux accompagnés ou à l'attelage, **ne pas lever de voiles dans leurs champs de perception**, nous mettons leurs conducteurs en danger. Si nous sommes en vol, c'est pareil, écartons-nous de leur tracé, quitte à aller nous poser. En liberté au champ, tout est différent, ils se sauvent en général à couvert des arbres. C'est à ce prix que nous conservons la confiance des propriétaires qui prêtent les terrains.

Coté « arbrissage » c'est un incident classique de manque de maîtrise du cap en sortie de déco (normal en début de formation) même pas besoin d'avoir des rafales, nous provoquons l'instabilité sur les axes nous mêmes. Après nous courrons sur des appuis de récupération du roulis et des coups de freins avec le regard « balayant » mal *fixé* (biais cognitif classique)

C'est un *surpilotage* par manque de précision automatique des amplitudes de commandes (freins /sellette)

La voile devra être mise en réparation.

Solutions : Situation à risque du début qui se réglera par l'acquis d'automatismes de gainage dans la sellette.(100 décos)

- Le regard sur la bonne direction de course **avant** la tempo et pendant la course d'élan (pilotage au sol)
- Etre « **immédiatement** » dans le pilotage des axes dès la sustentation (avant de s'asseoir même)
- Mains dans le champ de vision pour savoir **ou elles sont**. Image cérébrale à créer comme référence.
- Pieds croisés rapidement et genoux écartés en contact à la structure sellette **dès l'embarquement**

Cette position *bloque* la déformation du parallélogramme aile/sellette et réduit l'effet des *fautes d'appui*.

A partir de cette position automatique on peut prétendre garder le cap très facilement. Cela s'appelle la précision de trajectoire en sortie de décollage. C'est un travail spécifique à considérer avec attention.(fort taux d'accident dans cette phase)

Bien entendu c'est la phase où je ne lâche pas les freins pour me mettre dans la sellette.. attendre la sortie de zone rouge.

Conseil : Sur cette phase de formation, il est préférable d'être *aidé* à la radio (j'ai pas dit piloté) et choisir une zone de décollage la plus vaste possible pour les 20 premiers vols. (variable en fonction du pilote)

De plus... les difficultés de *respect du plan de vol* et de la *construction de l'approche / posé* vont mentalement se superposer.

Donc **TOUT LE TEMPS EN RADIO** même en pente école, nous augmentons les chances d'un bon conseil...