



Document de déclaration d'incident Interne au club N° 20230201 - 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 stats

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	1 ^{er} février 2023 – 16 H
Conditions météo : Annoncé ouest 20 /25 km/h montant – Couvert 8/8 cumulus – A été de temps en temps SO		
Pilote autonome : Oui	Âge du pilote: 61	Sexe : F
Années de pratique : 11 ans	Brevets : non	Homologation voile : A

Début février 2023, je reçois un HUB pour le Mont Saint Romain
OK pour ce bel après midi ensoleillé 30 mn de vol tranquille quand soudain l'aérologie forçait en altitude

Je me fais reculer derrière le Saint Romain et je n'arrive pas à prendre mon accélérateur, je traverse une prairie en faisant les oreilles mais il m'a manqué quelques mètres et donc je finis mon vol dans un arbre

Moi pas de mal, les garçons coupent les branches, je récupère ma voile à la tombée de la nuit.
Le lendemain, démêlage, vérification des suspentes et de la voile. Ouf, pas de dégât
Un arbrissage qui se termine bien



Photo transmise par l'autrice

Solutions proposée

- En *arbrissage* inévitable, si possible choisir son arbre. Un feuillu de préférence, les sapins ne retiennent pas et les arbres morts peuvent être dangereux, en cassant les branches peuvent être des épées pénétrantes. Ce choix nécessite une préparation mentale préalable et le petit kit de sauvegarde dans la sellette.

- Chacun a sa *perception* du « vol tranquille » Les ailes actuelles en « A » donnent une impression d'invulnérabilité ce qui trompe beaucoup de pilotes en changeant d'aile. Elles pénètrent juste ce qu'il faut pour décoller avec pas mal de vent sans tempo et sans broncher (voire même ça va mieux) C'est le nouveau piège actuel apparu avec le *nez de requin*... après, les mêmes limites existent.

- L'accélérateur : L'idéal est d'acquérir des automatismes autour de l'outil avant d'en avoir besoin. L'accélérateur est un outil qui demande des bons réglages (accès facile et longueur calculée) et un gestuel régulier. Un pilote aguerri utilise souvent son l'accélérateur dans son pilotage, même en thermique, voire dissymétriquement gauche/ droite. Le barreau rigide permet ça, les boucles souples beaucoup moins.

- Par vent marqué au décollage, il faut sortir l'accélérateur avant le décollage (il y des astuces pour ne pas s'entraver) et s'en servir *bien avant* de reculer. Il sert surtout à moduler son allure de façon stratégique pour *se placer en zone moins exposée*

- Par vent fort, anticipons sur le dégagement et tenons-nous avancés des reliefs, le vent est encore plus fort sur la compression des dômes. Moins on pénètre, plus on descend... et plus c'est fort, le cercle infernal est enclenché. Ne nous fions pas aux ailes qui volent autour de nous, leurs perfos et la nôtre peuvent différer. L'expérience du pilote aussi.

- Les *oreilles* stabilisent et sécurisent dans les rotors et zones plus ou moins agitées, mais pénalisent la pénétration horizontale en dégradant le taux de chute. On ne « *revient* » jamais avec les oreilles si l'on se sent déjà *trop derrière* ou alors il faut être très haut sur l'obstacle. (Rappel : La crête *baisse*, je passe..)

- Faire du surplace par rapport au sol même 5 secondes bras haut doit mettre le système *d'alerte rouge* en route. Dès cet instant on s'écarte... oui, oui... aller, encore un peu plus.. encore un peu , merci ! ça prévient toujours, mais il faut bien écouter

- Chacun ayant sa science du *débranchage*... (sans en avoir fait quelquefois) Le risque de sur-accident est souvent présent, pour le pilote et pour les *aidants*. Il faut rester vigilant, nous sous-estimons toujours cette situation. Mettons des gants et des lunettes, ne pas grimper à des arbres manifestement malades, attention à l'utilisation d'outils coupant en position acrobatique et aux terminus à la nuit tombante etc... Ceux qui alertent in-situ ne sont souvent pas écoutés en général, tout le monde est fébrile.

Biais cognitif.. connu : « Il faut finir avant la nuit ! » (supprimer rapidement la cause d'une erreur) Le fait de vouloir régler le problème « à chaud » et sans le matériel adéquat incite à des prises de risques inutiles. Ici une seule petite échelle aurait grandement diminué la prise de risque.

- Dans certaines région, des entreprises spécialisées existent. Des N° de téléphone peuvent être sur les panneaux de sites. Nous avons dans notre club des spécialistes élagueurs avec du matériel adapté.

l'ASC (en vol sur ce site ce jour là)