



**Document de déclaration d'incident
Interne au club
N°20230316-1**

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 : Mont Péjus	N° département : 71	Date et H : 16 mars 2023 16h
--------------------------	---------------------	------------------------------

Conditions météo : Correctes puis fortes – Vent irrégulier – Prévision respectée, approche de front dans la nuit.

Pilote autonome : Oui	Âge du pilote: 73	Sexe : H
-----------------------	-------------------	----------

Années de pratique : 37	Brevets : BPC	Homologation voile : B
-------------------------	---------------	------------------------

- Ce site nous accueille en soaring et *radada* quand le vent SE est trop fort dans la région. Un + local, mais parfois un piège. Le début d'AM est, disons-le, jouable pour des pilotes habitués au site, quelques rafales gérables qui permettent de tenir en soaring et des calmes (trop), Tout ça donne une impression « que les prévisions déconnent.. », c'est mou un peu partout.

- Une heure plus tard, une rafale brutale gérée à l'accélérateur annonce le changement.. puis ça se calme et ça permet du thermo dynamique.. facile(trop). Nécessité d'être en éveille.. l'attention est au maxi, j'ai bien reçue l'info. J'avance au loin du relief au-dessus du pied de pente, car s'il faut poser en urgence la zone est moins sous *compression*, je suis plus détendu, mais pas encore aussi éloigné que j'aurais souhaité et être vraiment sur le plat le plus bas.

Pas le temps de cogiter un plan B, la rafale suivante est ingérable et ça recule à fond d'accélérateur.. ça va bien *mollir* (me dis-je..) pour poser après ce deuxième avertissement?.. et bien non !

- Il va falloir sortir les grands moyens d'urgence. Oreilles + accélérateur à fond, ça plonge vers le sol où le vent est plus faible par frottement, je ne recule plus, j'avance même un peu, jusque là j'avais bon.. Le sol arrive, je pose sans ouvrir, debout sur l'accélérateur pour assurer la pénétration, jusque là ça va aussi.. j'ai déjà fait, ça devrait refaire !

La suite logique (et rapide), se retourner sur le barreau d'un bloc et affaler avec multiples tours de freins et courir face voile pour accompagner – Les oreilles n'ont pas le temps de rouvrir et en général ça marche sur mon aile.

- C'était sans compter qu'en me retournant, je m'entrave au sol et déséquilibré ça se passe moins bien et je me retrouve à plat ventre à enrouler mes freins.. Moins confortable ! Vingt mètres plus loin à l'arrêt, le m² qui reste en prise au vent ne me permet pas de me relever, la bourrasque puissante persiste. J'attends la baisse, et là, je vois mon POD secours sorti du container... je plonge dessus à plat ventre pour l'empêcher d'évoluer vers l'ouverture... le reste devient tout relatif.

- La rafale se calme, je ramasse le tout en boule semi-maîtrisée et vais me mettre derrière la haie d'arbre vers le parking. Tout est calmé..., je passe ½ h à broser la sellette et remettre le secours au container et je sens à nouveau la deuxième couche arriver.. Deux ailes de nouveau en l'air après ce coup de semonce, buttent et posent très vite. La *fête* est finie..

Analyse et conclusion du pilote et AS du club:

- Même avec pas mal d'expérience au compteur, le risque demeure, nul n'est à l'abri. Il serait même plutôt favorisé par le principe de *confiance à la technique*. Un caillou dépassant peut toujours être là pour gripper la machine. Perfectionnée ou pas la machine humaine reste faillible.
- Nous avons maintenant des ailes « un peu magiques » au bord d'attaque puissant et tissus légers qui regonflent facilement et *l'évolution à risque constant* permet (ou incite?) à fréquenter des aérologies plus fortes. Je connais pourtant le piège et je surveille son impacte depuis des années y compris sur moi, sur ce plan c'est aussi un raté.
- Les phases intermédiaires graduelles qui me « prévenaient » d'une évolution de l'aérologie semblent ne plus s'appliquer si finement sur ces profils. Bien entendu au printemps, c'est pire, on en tient compte. Même mon interprétation des balises habituelles devient douteuse et j'ai revu « à la baisse » le lien entre leurs indications et les actions possibles. Le climat change ou c'est l'âge qui me gêne le *fling* ? Ou les deux ?
- J'ai vite imaginé que mon secours aurait pu d'ouvrir avant de le voir. Avec cette surface au vent, entraîné en perte de vue, la voile principale relâchée qui réouvre etc.. j'étais certainement entraîné jusque derrière le relief pourtant distant de 200m. Accueilli par les rochers, les épineux etc.. Frisson rétrospectif !
- Comme cet incident secours est déjà connu, des solutions avancées par certains viennent à l'esprit.. Enlever son secours pour *jouer au relief* en pente école, ou *verrouiller la poignée*.. ou *travailler avec une autre sellette dédiée*.. Certains le font. Je ne suis pas adepte de solutions qui posent d'autres problèmes. Je préfère plutôt m'entraîner avec mon matériel habituel complet, j'assume. Ça a ses revers, poids, gêne, risque de ce type..
- Pour ma défense.. et heureusement, j'avais casque, chaussures adaptées, gants et vêtements comme toujours même dans les jeux en pente école. Plus cordelette de remise au container.. et brosse dans la voiture – Ajoutons machine à laver à la maison pour les fringues et.. le gag.
- Un *incident* qui, par cumul de situations (*rafales de vent, proximité du sol, peu de doute technique, poignée arrachée au frottement*) m'a certainement fait frôler de près *l'accident* corporel. Je m'en tire bien.
- La chance (il y en a toujours un peu..): 1) Avoir vu immédiatement mon container décroché et être en position de pouvoir le bloquer. 2) Heureusement je ne *traînais* plus au sol à ce moment là..
- La malchance : ... ça n'existe pas, un biais pour masquer des erreurs quelque part, un point c'est tout. Décisions de voler, choix de l'endroit, type de matériel, trop de confiance etc..

La voile ne se sort pas toute seule du sac..

Merci pour votre lecture