



**Document de déclaration d'incident  
Interne au club  
N° 20230416-1**

**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 : Pierreclos – Pente école	Département : 71	Date et H : 16/04/23 15h30 et 17h
Conditions météo : Plafond bas - Instable vent irrégulier – Gradients de sol marqués		
Pilote autonome : non	Âge du pilote: 27	Sexe : M
Années de pratique : 8 mois	Brevets : NON	Homologation voile : A

Ci-dessous, mes 2 incidents du 16:

**1er incident:**

Je venais d'apprendre à regonfler ma voile sans sortir de ma sellette. Tout content d'avoir appris cette nouvelle astuce, je m'empresse de l'essayer après être remonté de la pente école. Je gonfle ma voile et en profite pour décoller, suivant les encouragements des autres parapentistes à la suite de mon exploit. C'est sans compter sur le fait que j'arrivais étonnamment bien à courir, ce qui m'a mit la puce à l'oreille. Je n'avais pas attaché les sangles des jambes! Sans attendre, je freine à fond et fait chuter ma voile, à la surprise des autres parapentistes qui trouvaient mon déco plutôt réussi.  
Leçon : toujours vérifier ses attaches en commençant par les lacets, en passant par les 3 points d'attache de la sellette, et en finissant par le casque.

### **2ème incident:**

Dernier vol de la journée. Comme tout le monde était en train de replier en bas, je décide de tirer tout droit pour les rejoindre.

Arrivé non loin de l'atterrissage, je décide d'entamer un virage à gauche pour prendre "vent arrière" (après vérification au sol, il n'y avait plus de vent à ce moment là).

Je voyais un arbre mais, me pensant vent arrière, je me disais "ça passe". Eh bien, ce n'est pas passé ! Mes pieds ont touché la cime de l'arbre. Ça m'a fait vriller. Ma voile, elle, n'ayant pas perdu de vitesse, me dépasse et plonge vers le sol. Lorsque je dépasse l'arbre après notre accrochage, je fonce droit vers le champ labouré, toujours en effectuant des vrilles. Je touche le sol sur l'airbag et le côté droit. Je mange la terre, molle, heureusement !

### **Résultats des faits:**

- Une attache radio cassée.
- Un casque taché et un peu choqué.
- Une sellette et une sacoche ventrale de secours à broser pour enlever la terre.
- Un manteau et un pantalon à laver, ainsi que la voile entière !

**Côté humain :** Contusion au *poplité* droit (je vous laisse chercher ce terme de l'anatomie humaine) à cause de la planche de la sellette. Colonne vertébrale qui a craqué sur le choc, mais pas douloureuse.

Et un souvenir mémorable de ne jamais surestimer son altitude !

Leçon : vérifier le vent avant décollage et en vol, ne jamais sortir du terrain en pente école.



Eclairage de l'

*Le premier incident* est classique en pente école, car c'est tentant de décrocher les cuissards pour remonter la pente avec plus d'aisance. Certaines sellettes sont moins contraignantes que d'autres dans ce cas de figure et ne nécessitent pas de décrocher quoi que ce soit. Ne parlons pas des cocons.. C'est un autre débat compliqué pour le relief.

La solution est d'acquérir les automatismes pré-vols qui s'appliqueront quel que soit le type de déco. Tant qu'ils ne sont pas acquis, il faut particulièrement **porter son attention** sur sa visite pré-vol **avant chaque** décollage. ( D'où son nom..)

*Le deuxième incident* relève d'un manque ( normal du débutant) d'expériences dans le domaine des distances sol, des directions et changement de vent, du respect de la trajectoire et de la précision du virage et ses inerties pendulaires.

La vrille, je ne vois pas vraiment et je ne pense pas, c'est un départ en auto-rotation. ( pilote tombé de face)

Nous avons par obligation une phase d'imprécision à passer dans la formation. Cette période consiste à travailler avec un plan de vol prévu, **donc avoir des objectifs adaptés** jusqu'au point d'aboutissement ( vers les copains)

Le respect des trajectoires, s'éloigner des obstacles et se former à la précision des virages sont les bases de travail pour maîtriser la PTU. La maîtrise de la distance sol vient avec le nombre de posés en diversifiant les terrains.

C'est un acquis à long terme

Ce jour là, à la décharge de ce pilote, nous avons eu des gradients de sol bien marqués et imprévisibles même pour les pilotes aguerris, ça lâchait quelquefois « sec » Donc passer 1m sur les buissons était certainement « engagé » ce jour là.

**Première règle absolue :** c'est de toujours considérer qu'un gradient peut nous poser brutalement, donc être en position de toucher le terrain en qq secondes, sortir de la sellette dès *l'instabilité sol* détectée et garder de la vitesse air. De l'art !

**Deuxième règle,** Pour se mettre un peu à l'abri des hors terrain, les survols après la perte d'altitude ( box) **ne doivent jamais dépasser les limites de terrain** (il le dit, bien vu !) Donc pour les pilotes aguerris aussi... bien entendu, mais ça s'oublie..

La *tache au casque*.. atteste qu'il a donc bien tapé de la tête. Remarquons le bon plan, il en avait un... ce qui n'est pas encore le cas pour tous les pilotes qui se croient en sécurité en PE, C'est toujours bien d'avoir un casque comme le recommande la FFVL, surtout pour jouer au relief. Et j'ajoute, un intégral c'est mieux ça protège la mâchoire.

**Il faut rappeler que les vols en pente école ne sont pas anodins** car on se sent *faussement* en sécurité près du sol... ( Biais cognitif connu) Pour le commun du terrains le sol rassure, pour le libériste c'est

En fin de compte il y a deux types de séances dites « pente école »

- Celles en aérologie calme où se forment les débutants de façon normale et risques limités
- Celles refuges par obligation quand c'est trop fort pour voler autre part ( le cas de ce jour là) + risquées

Sachons bien différencier les situations et prendre les précautions correspondantes qui s'imposent.