



Document de déclaration d'incident Interne au club

Incident 20230418-1

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 : Combe Naguin	N° département : 71	Date et H : 8 avril 2023 – 15h
Conditions météo : Forte et instable – Traîne active - Ouest / N-O / N		
Pilote autonome : Oui	Âge du pilote: 39	Sexe : H
Années de pratique : 2 ans	Brevets : BP	Homologation voile : B

Déclaration d'incident : Vrille Sous le vent.

Samedi 8 avril, un petit groupe du club se retrouve sur le coup de 15h à Naguin. Les prévisions nous laissent espérer de jolis vols, mais en ce début d'après-midi, les conditions sont fortes. Plutôt que de s'orienter sur un site de vol, je propose que nous attendions les heures un peu plus calmes en faisant un peu de gonflage dans le pré du bas. Mon intention me semblait bonne, afin qu'on ne se mette pas en danger...

Nous sommes donc une demi-douzaine à déplier nos voiles dans le pré du bas. C'est assez rafaleux, mais ça joue bien. Après une heure de jeu, je suis remonté en « kite » près du chemin, la voile au-dessus de la tête quand tout à coup, je me fais arracher du sol et prends 10m en 2 secondes.

Suite /...

.. / suite

Pas de panique, je m'oriente vers l'atterro en décidant d'attaquer une PTU main droite.

Je commence donc un virage engagé (trop) sur la gauche. Au moment où j'attaque ma branche vent arrière, 2/3 de voile se ferme et je pars en vrille à plat, la voile n'est plus contrôlable et je descends pour toucher le sol en 3s. L'impacte est assez fort, mais sans blessure grâce à la nature du sol plutôt accueillante par chance. J'ai pu contrôler ma voile au sol qui s'était alors regonflée, et j'ai pu reprendre le gonflage un petit quart d'heure pour désacraliser l'événement. Sans doute une nouvelle erreur, mais j'avais besoin de remonter à cheval tout de suite. Je pense donc avoir commis 2 principales erreurs :

- sortir ma voile, même pour du gonflage dans des conditions rafaleuses et thermiques, et légèrement sous le vent. Dans le pré du bas, l'orientation est plutôt ouest, et la tendance était Nord avec des bouffes thermiques qui redressaient le tout.

Cet aspect sous le vent favorise le déclenchement thermique fort, ce qui a sans doute provoqué mon arrachement du sol.

La rafale qui ferme ma voile était sans doute aussi dans un rouleau lié à la petite butte et aux arbres qui bordent la route.

Une fois en l'air, j'aurais dû garder les bras hauts et me diriger le plus possible à la sellette. En mettant beaucoup de commande, j'ai exposé le bord de fuite à la rafale de vent, ce qui a provoqué la fermeture par l'arrière en atteignant les basses vitesses par rapport à la masse d'air.

En somme, en conditions fortes, même du gonflage peut être dangereux.



L' club (déclaration reçue le 21/04/23)

Aléas près du sol sur **aérologie instable**, effectivement, tout est vite dangereux.

Ici en premier, c'est une rafale thermique qui « vient chercher » Cet incident s'est vu aussi sur terrain plat. (Ne pas confondre avec le *dust* qui se génère sans vent ou sous abri du vent, genre cuvette) Tous s'est bien soldé, c'est le principal.

Une partie de la réponse comportementale a été apportée sur notre dernier CR d'activité PE à Pierreclos (16/04) Journée pas trop stable non plus... mais pente face au vent dominant ce jour là.

- 1) Biais cognitif possible qui consiste à se mettre en PE près du sol quand *ça ne va pas ailleurs*, tout en pensant, à **tord**, que nous serons plus en sécurité. Le sol « rassure » faussement.
- 2) Second biais possible, celui qui consiste à voler sur le site que l'on a décidé (ça doit faire..), même si ce n'est pas top par rapport aux conditions. (Parce qu'il n'y a pas mieux ou que le mieux est plus loin, ou que l'on a peu de temps, ou que les copains y sont, etc..) On trouve toujours une raison *d'accommodement*, mais est-ce la bonne?

Bien sûr c'est toujours un peu moins fort en bas sur les pentes avec le vent principal un peu décollé (faussement baissant) qui passe un peu par-dessus (Cas du Mt Péjus aussi) surtout les vents chauds – Mais les accélérations « recollent au sol » de temps e temps et si le vent est changeant en direction, ça complique encore l'incidence.

Dans l'analyse de l'incident suivant, si ça a **fermé** (dixit au 2/3) **ce n'est pas une vrille** (qui ne ferme pas= *hélico*) mais une asymétrie très importante. Le manque de surface portante (il reste donc qu'1/3) à fait effondrer le taux de chute verticalement jusqu'au sol (où elle a commencé de rouvrir) **Si** l'altitude l'avait permise et que le pilote « contre bien sans sur-piloter » (geste STIV'air) elle avait une chance de rouvrir avant le sol. Mais ce n'est jamais gagné avec les réactions pendulaires qui suivent une réouverture au ras du sol. La fermeture près du relief reste bien un danger objectif.

Fermeture = Bras trop haut en général - Solution : **je tiens ma voile plus au freins**

Vrille à plat = Vitesse trop basse d'un coté – Solution : **je lève la main intérieure**

Sachant que dans les deux cas, le sens d'un éventuel changement de régime de vent (en + ou en -) jouera pour précipiter...ou sauver l'incident. La précision de pilotage sera déterminante, l'incidence bouge énormément dans ce cas.

L'exercice n'est pas négatif mais la sécurité de chacun est liée aux acquis du moment et il faut impérativement considérer qu'en pente école, sous instabilité marquée, ON EST ENCORE PLUS VIGILANTS, pas l'inverse. (casque et chaussures aussi)

Pour les plus débutants en PE, une aile qui vole et qui « monte brusquement» est un **signal fort** à considérer comme **une alarme**. Ce n'est plus de la pente école, c'est du vol au relief *en zone rouge*. A part en posant, demandons-nous si au bord d'une arrête sur un sommet nous aurions le même engagement ?

Bien sûr, dans notre région nous sommes un peu spécialistes du sol... mais il y a une limite à tous.

Merci au pilote déclarant, ça participe à l'expérience de tous.