



**Document de déclaration d'incident
Interne au club
N° 20231007-1
Gros vrac Corse**

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 Pigno	N° département : 20	Date et H : 07.10.23 14h34
Conditions météo : Vent météo moyen 9km/h nord Ouest, aucun nuage, environ 25°C - Thermique		
Pilote autonome : Oui	Âge du pilote: 44	Sexe : H
Années de pratique : 3 ans	Brevets : BI	Homologation voile : A

Second vol d'affilé sur **ce nouveau site pour moi**. Malgré quelques turbulences assez importantes mais qui ne m'ont pas fait me sentir en danger lors du premier vol, j'ai réussi à tenir significativement **mes premiers thermiques**. Nous décidons donc de nous lancer pour un second vol. Il est 14h16.

Au déco, les conditions météo semblent identiques au premier vol, **sauf qu'il est un peu plus tard dans l'après-midi**. Tout le monde décolle et je suis le dernier à m'élancer. Déco sans souci, comme le premier tout va bien. Mon souhait est désormais de profiter une nouvelle fois de ce cadre idyllique et de tenter de tenir au moins autant dans les thermiques que le premier vol.

Après quelques instants en l'air, **un premier signe aurait dû m'alerter**. Je ne ressens rien mais j'entends un léger bruit et je vois en une fraction de seconde que le côté droit de mon aile était fermée et se rouvre. Le manque d'expérience, **l'envie de profiter de cet instant** et le cadre, ne me feront pas porter plus d'attention à ce premier petit incident.

Je continue donc mon vol en confondant sans doute thermiques et soaring en restant un peu trop près du relief. Autre élément qui aurait pu m'alerter, **le vent météo annoncé était en Nord Ouest alors que nous tenions dans les thermiques en provenance du Sud Ouest**, chauffé par le soleil qui tape encore fort pour un mois d'Octobre. ../ ...

.. / Suite

Après avoir joué près de 12 minutes autour du sommet, je décide de rejoindre tout le groupe qui a déjà quitté les lieux depuis un petit moment, j'étais seul au monde ce qui rajoutait beaucoup de charme à l'instant. Pour rejoindre les collègues à l'atterro, il y a encore une crête que l'on peu survoler sur laquelle il est possible de gratter encore un peu de temps de vol pour prolonger le plaisir.

C'est longeant le sommet de cette crête orientée Est- Ouest que l'incident s'est produit, après 18 minutes en vol. Grâce à mon vario je peux extraire des données très précises pour reconstituer cet évènement.

Très brusquement, alors que je me trouve seulement à 74 mètres du sol, je sens que quelque chose ne va pas, ma voile ne me porte plus et en une fraction de seconde **je vois ma voile en chiffon au niveau de mes genoux**.

A cet instant, je ne sais pas du tout comment réagir parce que je n'ai jamais évoqué une telle situation en théorie avec les collègues. Tout se passe tellement et pourtant j'ai le temps de me poser mille questions Et là je me souviens une phrase qui revient souvent : parfois il faut éviter le sur-pilotage et lorsqu'on lâche les commandes, c'est à ce moment que la voile se remet à voler. Je tente tout le long de maîtriser ma respiration en faisant de grandes et longues respirations pour tenter de garder le contrôle. Je lève les mains mais rien n'y fait, **je décide alors de lâcher complètement mes commandes au moment où je pars en rotation**. Sans doute grâce à cette action combinée à ma voile en A qui pardonne beaucoup de choses, elle finit par se remettre à voler. D'après les données de mon vario, je viens de chuter de 35 mètres à 8,3m/s et me retrouve désormais plus qu'à 39 mètres du sol.

A ce moment-là je sens que ma voile me porte à nouveau parce que la reprise est brusque mais une nouvelle situation inconnue se présente à moi. Je vois que mes suspentes sont twistées et qu'il y a un tour complet. Une nouvelle fois, je n'ai jamais évoqué ce cas de figure auparavant je ne sais donc pas comment réagir. En une fraction de seconde une nouvelle fois, je dois agir parce que je ne sais pas si c'est grave ou non, si je peux voler comme ça ou non, ... Comme un instinct, ou peut-être **mon esprit logique, je prends mes suspentes et les écarte pour faire tourner la sellette**, comme quand on se met en place au déco en sortant la voile de son sac. Fort heureusement ça fonctionne, j'effectue l'opération 2 fois pour me retrouver dans le bon sens.

Mon premier reflex à la suite de cet incident est de m'écarter du relief et d'aller me poser mais il reste encore une grande partie du vol à accomplir. Je prends de grandes respirations et tente de faire redescendre l'adrénaline, le stress, le rythme cardiaque, etc, etc,

Arrivé près de l'atterro, très probablement en raison de ma forte charge mentale du moment, je prendrai encore une mauvaise décision.

Lors de mon premier vol, j'ai fait une PTU main droite avec ma vente arrière au nord de mon attero parce que le vent était en Nord Ouest. C'est ce qui me semblait le plus adapté à la situation. Lors de mon approche après mon incident, je décide de faire pareil pour éviter tout problème, sauf qu'au même moment, je vois tous les autres pilotes faire une PTU main gauche. Bien que persuadé d'être bien placé, je ne veux pas me faire remarquer et décide de faire comme tout le monde. Le problème est que j'avais déjà perdu trop d'altitude et que je n'ai pas pu rejoindre le côté sud du terrain. Je me suis posé hors terrain, dans le champ d'à côté avec les vaches. Ce sera sans conséquence mais ma voile est prise dans des branchages coupés et stockés dans ce champs. Les collègues viendront m'aider à me sortir de cette situation.

La chute à proprement parlé n'aura duré que 6 petites secondes avant que ma voile ne me porte à nouveau. Il me faudra encore 15 secondes supplémentaires pour réagir face au twist de mes suspentes et m'écarter du relief.

20 petites secondes qui peuvent coûter cher.

Je pense que mon inexpérience ne m'a pas permis d'être alerté par plusieurs signaux avant-coureurs et que j'ai la chance que tout se termine bien. Aucun autre parapentiste n'a vu ce qui s'est passé.

Aussitôt que j'ai pu, j'ai souhaité debriker avec mon ami corse et Jimmy. Je les ais appelés tous les 2 et discuté de ce qui venait de se passer pour évacuer tout ce stress et me remettre en confiance.

Je pense que si ça devait se reproduire, j'aurais une meilleure gestuelle parce que visiblement j'ai fait l'inverse de ce qu'il faut faire en levant les bras sur une frontale.

Quelques jour plus tard, j'ai volé à nouveau en Corse du Sud, sur un autre site et avec d'autres personnes et n'ai éprouvé aucune appréhension par rapport à ce qui m'était arrivé quelques jours plus tôt.

A ce jour une seule question reste en suspens : **pourquoi à aucun moment je n'ai pensé à tirer mon secours**. Toutes les conditions étaient réunies pour que je le fasse mais à aucun moment cela ne m'est venu à l'esprit, pas une seule fraction de seconde, ... A travailler

Le pilote

Effectivement, nous avons conversé rapidement avec ce pilote et ça a été bénéfique m'a-t-il dit plus tard. La présente déclaration date du 20.12.23, donc une rétrospective (peu-être un peu longue) pour aider la communauté.

J'ai mis en gras les données intéressantes de cette déclaration très élaborée et chiffrée. Toutefois le calcul du vario est à prendre avec des réserves car il n'indique jamais la distance sol, il faut comparer avec les altitudes locales des reliefs, cartographie etc.. il l'a peut-être fait. En tout cas, c'est arrivé en **zone rouge** (à moins de 100m/sol)

Faits à relever

- Site nouveau, 1ers thermiques, horaire d'après midi, un cumul connu favorable aux incidents.
- Le pilote a été victime d'un cisaillement, trop reculé derrière la crête ? Sous-le-vent d'un thermique ?
- Si on interprète « voile dans les jambes », certainement une frontale magistrale et l'engagement en rotation par une position de mains dissymétrique au moment où le profil se reconstitue. Incidents en cascade classique – Il a bien fait de lâcher les freins dans le doute, une A fera le boulot, si on ne l'empêche pas et si les freins ne sont pas « coincés tirés bas » dans le twist. Chance, il n'est pas tombé dedans (mais avec une A ce serait exceptionnel). ATTENTION au décollage dans la neige, la frontale peut fabriquer la luge qui nous emmène dans le trou..
- Si on suit ses calculs, le taux de chute twisté restait encore à 1,1 m/s, (sous réserve) donc réaliste, la voile est à nouveau ouverte même si quelquefois le cône ferme les oreilles. (pas le cas semble-t-il ou pas vu) Donc sa réserve de hauteur à suffit.. juste !
- Changement de plan d'approche trop tard qui a généré le deuxième incident, il explique bien son état mental la situation déstabilise logiquement.
- Une confiance peut-être un peu aveugle aux locaux ? Ils ne peuvent pas tout dire et prévoir.
- La confiance apportée par le vol précédent qui s'est bien passé a un peu piégé son analyse car il y a eu un changement sensible des conditions, non pris en compte entre les deux vols.

Les solutions envisageables

- Chercher son débriefing le plus rapidement possible, il y a pensé (et fait) même si le dépôt de sa déclaration écrite a été différée. Notre relance du principe à notre dernière AG a peut-être aidé la mémoire donc répétons-nous.
- Les premiers thermiques doivent se tenter loin du relief hors zone rouge (et encore) et si possible assisté en radio en évitant le début d'AM, surtout dans le sud et les massifs montagneux.
- En thermique, on tient la voile un peu plus au freins, en cas de frontale, (si on peu la reconnaître) on fait une « tempo » très profonde pour reconstituer et on relève très vite quand la voile commence à remonter au-dessus du pilote. (En fin de compte c'est le pilote qui descend dessous...) Sinon, soit elle décroche symétrique bras encore bas, soit elle décroche en rotation (vrille à plat) .. et twist si les bras ne sont pas relevés symétriquement. Et près du sol.. on a plus la place pour tout ça.
- Si la voile ouverte est non pilotable et dérive poignées coincées, on peut prendre les drisses de freins au-dessus du twist et piloter sa voile avant de chercher la solution de *détwistage* (souvent acrobatique et longue) . Le plus terrible est d'avoir les freins bas torsadés dans le twist, dans ce cas la situation est alors critique et IMPOSERA l'extraction du secours
- Le deuxième incident est concomitant avec son stress, cet état mental est souvent à l'origine du sur-accident. La seule solution est la respiration effectivement et la concentration à retrouver. Plus facile à dire qu'à faire.
- Le pilote était breveté récemment, encore une situation repérée dans les states fédérales, une part de sur-confiance peu être imputée à ça.
- Si les conditions le permettent, essayer continuer de voler un moment en s'écartant des reliefs pour se sonner le temps de détente nécessaire à la reprise de la concentration – Se précipiter au posé comme une méthode d'urgence salvatrice du stress, n'est pas toujours la bonne décision.
- Sa déclaration dénote d'une grande approche des considérations « non techniques », ça aide à continuer dans l'activité
- A la question « pourquoi n'ais-je pas pensé à tirer mon secours » le constat d'oubli est effectivement grave. Ne pas y avoir pensé est aussi important que ne de pas tirer ou de ne pas avoir le temps ou l'espace de déploiement. Une autre statistique alarmante de la commission sécurité FFVL

Méthode de création d'imagerie mentale :

Il faut donc préparer le gestuel par le mental avec la « création cérébrale d'une vision imagée »
Dès que le pilote se sent « à risque » Se dire : Hou ! La ! La ! La !.. si j'ai besoin je fais quoi ? Et là, on génère son image en miroir et on se voit aller à sa poignée, extraire le POD, lancer loin et regrouper ses membres, jambes pliées sous la sellette et bras rentrés devant le thorax. Et puis...on ne tire pas forcément, mais quand on ne sait plus où l'on est **après un tour.. je tire secours.**

Et... venir tirer son secours **souvent** et **régulièrement** sur STIV'Air pour confronter l'image à la réalité.

Et puis, il y a la chance... il en restait en capital pour ce pilote.