



**Document de déclaration d'incident
Interne au club
N° 20231028-1**

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 : 28.10.2023 17h
--------------------------	---------------------	----------------------------

Conditions météo : Fort et rafaleux – Annoncé 10/20 km/h en réalité 15/30 par moment.

Pilote autonome : Oui	Âge du pilote: 34	Sexe : F
-----------------------	-------------------	----------

Années de pratique :3	Brevets : non	Homologation voile : A
-----------------------	---------------	------------------------

<p>Annoncé du Sud, fort. J'ai l'après-midi, autant aller voir ce qui se passe au Péjus. Je regarde toutes les balises et les prévisions avant. C'est limite. J'en ai conscience. Je vais rester vigilante. C'est idéal pour travailler ces conditions là précisément. Je prédis un 15km/20km, mais arrivé sur place tous les pilotes sont en attente : c'est un peu plus fort que ça.</p> <p>J'attends une bonne demi-heure que les conditions semblent plus favorable ; j'en profite pour me renseigner sur le niveau et les voiles des pilotes que je ne connais pas : ils pourront me servir de fusible / repère. Je prends le temps de réfléchir aussi à l'endroit où je vais me positionner car ce sont des journées intéressantes pour gonfler et en ce moment j'ai besoin de chercher les limites de ma voile ; pour autant je me suis déjà fait trainer sur le Péjus, je vois comment ça peut se passer. J'en profite pour dire quelques mots préventifs autour de moi.</p>

.. / Suite

Le vent baisse suffisamment pour que je puisse commencer à bosser un peu. Je fais des petites sessions pour rester fraîche. Je travaille plein de petites choses.

C'est alimenté, c'est rafaleux, je m'éclate. Ça demande beaucoup de vigilance pour percevoir les variations de vent. Je fais donc des petites sessions entrecoupées de pause.

Il y a du monde, c'est intéressant également de partager cet espace. J'avais bien besoin d'une session comme ça, un peu engagée.

Je décolle par moment, pour de petites sessions. Ma voile est au top. Seulement voila, au moment où j'atterris, une personne au sol me parle, je me déconcentre un instant, après coup je pense que j'ai légèrement freiné en me penchant pour mieux l'entendre, une rafale arrive, ma voile (sûrement freinée) ne pénètre pas et me propulse en arrière.

J'arrive sur le dos et là, ni une ni deux, pas le temps d'être sidérée, ça m'est déjà arrivé donc je sais quoi faire : je tourne la tête pour repérer mes arrières et me tiens prête pour qu'au rebond de mon corps je puisse me retourner comme un cabri sur mes pattes et saisir les arrières d'un coup. C'est ce que je fais, pas peu fière.

L'incident n'aura duré que quelques secondes et se solde par un beau rattrapage, quelques mètres seulement et juste un peu de boue sur la sellette et le casque.

Je vérifie les conditions, et repars en spi en amont du vent pour avoir un peu plus de marge car j'étais déjà un peu au bord de l'espace que je m'étais défini pour ne pas "passer derrière" .

Conclusion : je savais ce que je ferais là : du vent fort, limite. Je savais ce que je travaillais : ma concentration, les limites de ma voile. Je savais qu'une erreur d'inattention pouvait avoir des conséquences (ce faire trainer) et la preuve en image. Quelques minutes plus tard je serai en vol proche du sol (zone dangereuse) et deux autres pilotes me parleront depuis le sol (une blague vu leur ton), pas folle la guêpe, je resterai concentrée sur ce que je suis entrain de faire et tout se passera "aux petits oignons".

Deuxième conclusion : dans ces conditions on ne peut pas faire l'impasse sur les gants, le casque intégrale et la sellette avec mousse-bag.

Troisième conclusion : je n'aurais pas fait ce genre de "teste" avec une autre voile que ma bonne vieille copine en A.

L'  club

La pilote sait où elle va et pourquoi elle y est, c'est déjà un point établi qui élimine l'erreur de lieu, elle est en phase d'expérience personnelle et manifestation à la recherche de dopamine. (je m'éclate dans la rafale)

Le cabri est agile et compte sur le rebond (ou la chance ?) de la protection dorsale pour « se remettre debout » ; Belle prestation complexe, pas facile pour tous, à vérifier le vieillissement de la protection dorsale après.

Un bon plan, elle avait le casque attaché sur la tête (qui a touché vu la terre) et calculé ses protections par anticipation pour le risque qu'elle allait prendre. Blindée donc je peux monter la barre ? Biais cognitif classique. Une situation limite qui demande effectivement une concentration sans faille et rester à l'écoute de l'air.

Elle a donné les bonnes conclusions logiques, comme si se faire traîner était normal, mais pas de solution pour éviter de se faire traîner. Les valeurs de vent sont « prédites », pas mesurées, donc que des impressions.

Conclusion induite lue entre les lignes, la prochaine fois je recommence vu que j'ai géré « fastoche »?

Etablissement d'un état de surconfiance sur une seule expérience réussie qui incite à reprendre une louche de dopamine? Cas typique du stage SIV par exemple.

Une autre réponse à apporter entre elle et elle: « Si j'avais été seule sur le site, aurais-je joué à la limite ? »

Si la réponse intérieure est *non* ou *peut-être pas*, l'effet de groupe a encore frappé. Un autre biais cognitif classique répertorié comme générateur d'accident chez les pilotes

Astuce locale:

La balise du Mont St Vincent donne l'info que nous souhaitons pour ce site, (qui est réputé pour sortir une voile par vent trop fort ailleurs). La correction d'altitude s'impose bien sûr par l'expérience, mais la valeur d'écart *moyenne/maxi* est à prendre en compte. C'est ce qui fait que le maxi de la rafale ne suffit pas à être le seul critère de référence pour voler.