



**Document de déclaration d'incident
Interne au club
N° 20231125-1**

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 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 : COMBE NAGUIN	N° département : 71	Date et H : 16 h – 25.11.2023
----------------------------	---------------------	-------------------------------

Conditions météo : Vent faiblissant dans la pente – SO – Début de brise catabatique – Attente sans brise pour décoller
--

Pilote autonome : Oui	Âge du pilote: 39	Sexe / H
-----------------------	-------------------	----------

Années de pratique : 4	Brevet : oui	Homologation voile : B
------------------------	--------------	------------------------

<p>Situation :</p> <p>Entraînement au virage radical sur une pente école Ouest, avec vent de travers à dominante SUD. Après 3 tentatives plutôt réussies mais à ajuster, je décolle pour un dernier essai de virage radical vent arrière (180°) au moment où la brise catabatique s'installe.</p> <p>Je m'engage donc en vent arrière, guidé en radio par notre coach, mais je ne déclenche pas mon virage juste au moment du signal. J'attends une petite seconde de trop, avec un peu d'hésitation car je suis vraiment proche du sol. J'engage tout de même mon virage radical (180°) avec un peu de retenue et en constatant vite que le virage dans le sens de la pente ne me permet pourtant pas de prendre de la hauteur sol, et la haie me semble être dans mon rayon de virage.</p> <p>J'ai le réflexe de me remettre dos au vent et de tout freiner pour poser vent arrière</p>

.. / Suite

J'impacte le sol assez violemment (30 40 km/h)... Rien de cassé mais le choc a été rude.

Mon analyse est la suivante :

- La brise catabatique appuyait sans doute sur ma voile réduisant ma finesse,
- Je n'aurais donc pas dû réaliser cet exercice engagé.
- Le choix de décoller et d'engager cette manœuvre dans ces conditions était mauvais.
- J'ai fait le constat que lorsqu'on engage une manœuvre, il faut aller au bout de son idée.
- L'hésitation amène droit dans le mur.
- Anticipation, placement du regard et commande franche auraient été les recettes d'un exercice réussi.

L'analyse  club

- Le pilote a tenu à faire un débriefing aussitôt sur le terrain avec son AS. Une bonne réaction qui permet déjà de rentrer à la maison avec une image réelle de ce qui s'est passé. Bon point, son écrit est conforme et sans concession, donc positif pour lui, qu'importe l'avis des autres.
- Effectivement, les réussites précédentes dans des conditions conformes au travail en cours, ont certainement conforté le *vol de trop* en voulant faire encore mieux sur « le petit dernier » - La fatigue peut aussi jouer insidieusement, la déshydratation de cette journée froide aussi.
- La brise s'inversant était repérée, puisque le pilote attendait les baisses, déjà un bon point, théoriquement pas de surprise liée à ça, si le raisonnement va *au bout* par anticipation jusqu'au posé.
- Le coach aurait pu questionner pour faire douter de la manœuvre sur le catabatique, mais frustrer les expériences est toujours un dilemme cornélien. Un décollage vent arrière en terrain école est aussi une expérience. Par contre on peut abandonner un objectif une fois en vol.
- Toute « aide » à la radio est marquée par un décalage temps qui peut être fatal si on joue « la seconde décisionnelle » ne pas trop compter dessus pour régler ces dernières secondes où les automatismes (bons ou mauvais) vont prendre le dessus sur l'attention
- Vent arrière bras hauts, la vitesse sol devait être plus près de 50 Km/h (14 m/s) Donc la seconde *coûte* en distance sol (certainement deux « grosses secondes » plutôt qu'une petite) le taux de chute étant autour des 1.5 m/s, peut-être plus avec le catabatique. Quand on joue *au mètre près* toute la solution était dans l'anticipation de la décision au moment de lancer la phase *vent arrière*. C'est là que l'on « cale » la manœuvre.
- Un jeu avec le feu (180° fortement incliné ras du sol au posé) avec vent travers pente ça complique un sens, mais ça favorise l'autre, une partie de l'équipe du jour travaillait spécialement cette manœuvre en conscience. La dune du Pilat serait le lieu idéal..
- L'arrêt du virage lancé, avec remise *dos au vent* brutale a exacerbé le pendulaire et pas mal augmenté l'impact au sol. Certaines fois, une haie est plus accueillante, avec moins de potentiel traumatisant qu'un sol dur. Mais tant que l'on vole « humainement »... ce n'est pas facile !
- Le pilote était tonique et sportif, ça l'a sauvé d'un trauma physique potentiel sur ce coup. Nous sommes inégaux dans ce domaine
- D'autres posés vent arrière ont été vus sur la même action, mais sans mouvement pendulaire, les arrivées bien que spectaculaires sur la protection dorsale, n'ont pas eu la même violence. On peut dire qu'en cas de chocs, *rotation* ou *pas rotation* est un facteur déterminant de gravité.