



Air Cluny Vol Libre

AlpEnergie



Document de déclaration d'incident Interne au club N° 20231203-1

Rencontre avec une LHT

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 : Montaudon	N° département : 71	Date et H :
Conditions météo : Sud-Est tendance Sud		
Pilote autonome : Oui	Âge du pilote: 64	Sexe : F
Années de pratique : 8	Brevets : BI	Homologation voile : A

Miraculée après une énorme bêtise

Mauvaise approche
Me trouvant trop basse pour faire demi-tour sur le terrain d'atterro, je me laisse descendre dans la continuité du pré, focalisée par le buisson; je ne vois pas la ligne électrique PAN PAN, tirée par l'arrière,(posée sur le dos)
Pas de mal
Ce jour, ma bonne étoile était avec moi

Ma solution :
Me remettre dans l'ambiance et surtout bien retravailler mes approches

La pilote a déclaré 10 jours après et m'a sollicité pour débriefing, c'est une très bonne démarche à n'en pas douter, mais un peut tardive sur le plan *torture mentale*... Elle avoue avoir « cogité » intensivement pendant cette période de doute. Première pensée arrêt de l'activité, la deuxième, changement de voile, puis accepter une bonne pratique, l'analyse de fond avant de décider de l'avenir.

A l'issue de l'entretien, elle ajoute la ligne « ma solution » à l'écrit initial de déclaration anonyme, c'est assez peu pour servir aux autres. Ce qui justifie bien les analyses en présentiel avec l'AS pour transcrire.

On a pu parler facilement de son passif récent sur d'autres incidents du même type avec des difficultés de maîtrise de cap et trajectoires sol, particulièrement en PTU. Irrégularité dans la réussite avec phases nickel et d'autres ratées. Elle n'est pas la seule, c'est le lot de pas mal de pilotes dans cette phase « recherche d'autonomie » dont on fait souvent état.

Contexte de l'incident:

Terrain vaste mais incliné d'une dizaine de degrés au vent dominant normal, il est effectivement assez délicat à approcher. Ce jour là, le vent était faible dans la cuvette mais en S-SO plus haut que le SE annoncé – Effet d'abris un peut piégeant.

La ligne HT se situe loin en bas du pré joutant, à plusieurs centaines de mètres de l'atterrissage visé.

La pilote pratique souvent sur ce site que l'on classe difficile, donc la méconnaissance « théorique » et « géographique » du lieu est logiquement écartée. La ligne haute tension est connue et loin, mais on s'y habitue au risque de l'oublier..

Une arrivée trop haute et mal placée, l'engagement d'une réchappe improvisée, un manque d'observation « large » de son environnement, plus un focus final regard au sol sur un buisson à éviter, l'ont déstabilisée.

Les fils électriques de ce genre de ligne triphasée sont effectivement difficiles à voir sous certaines lumières et angles de vision.

Bilan : La pilote a chuté sur le dos et sa protection dorsale a fait son boulot, donc ça marche. L'arc électrique n'a pas été au sol mais est resté « entre phases », l'aéronef n'est pas resté accroché, ce qui a évité un bilan physique grave par électrocution. La ligne a flashée en coupant le courant sur le secteur, le nécessaire a été immédiatement fait auprès des riverains, bonne démarche « d'amortissement » de polémique. La voile a des suspentes fondues et a subit les éclairs chauffants intenses. Sans préjuger de son avenir, elle est donc à réviser complètement, en déclarant bien l'incident électrique spécifique. Si la remise en état est confirmée, aucune inquiétude à avoir sur le produit après. Choisir un atelier agréé PARACHECK la nouvelle recommandation FFVL est un gage certain de qualité maximum depuis 2023. (donc récent)

Faits marquants :

- Pas d'écoute des balises locales, pas de radio ce jour là.

L'historique des balises explique en partie une des difficultés rencontrée vu que le posé n'était pas celui « habituel »

- Brevetée récente par un BI, cette figure (PTU sur site connu) est sensée être maîtrisée 100% à ce niveau.

Situation qui confirme ce qui est constaté à la FFVL, qu'une *caution* peut inciter à « passer la crête » - C'est le pic d'incidents ou d'accidents constatés « après stage » (très marqué après un SIV) – **Situation de sur-confiance connue.**

- Pilote doté d'un gros *capital chance*, tous ses aléas cumulés n'ont jamais été physiquement traumatiques.

Manque d'info: Connaître l'objectif du jour (pourquoi ce site), l'état d'esprit, la condition physique, la prépa météo etc.. Petit vol vite fait ? Proximité de chez soi ? Site désert pour la tranquillité d'une journée sans pression? etc..

Souvent il y des explications « non techniques » à l'origine profonde à ce type d'incidents (ou d'accident sans la chance)

Des solutions :

- Pour éviter une torture mentale inutile, déclarons, débriefons, analysons, **le plus rapidement possible.**
- La technique pour les fils haute tension est de **les imaginer systématiquement entre chaque poteau.** Plus on s'en approche, plus les poteaux « s'écartent » dans le champs de vision - Donc anticiper, regard actif large zone.
- Partir du principe qu'après un brevet on n'a rien de plus que le jour d'avant brevet. C'est juste un point validé à l'instant « T » mais ne règle pas les défauts non inclus dans son niveau d'attribution.
- Quel que soit le vol, faire une prépa météo soignée et voler avec une radio, les balises parlent, on les écoute.
- Travailler la PTU comme **LA** base infaillible pour prendre les terrains avec nos ailes modernes TOUTES plus fines chaque année. Bien entendu PTL et surtout **PTU demandent plus de temps et de rigueur** que PTS et PT8
- Pour que les débriefings soient « constructifs dans le domaine non technique » il ne suffit pas toujours de régler le problème technique. Des stages spécifiques existent et sont semble-t-il très efficaces

Expériences sur le cas de figure:

Pour l'appréciation des distances sol, des causes ont déjà été recensées chez certains pilotes : Mauvaise vue ou défaut de correction (lunettes, déformations), peu d'aptitude à apprécier les distances, arthrose cervicale limitant la rotation de la tête, pas de rigueur dans les protocoles appris et **souvent** stress réduisant nos fonctions (sidération)

Vérifié avec un pilotes local il y a pas mal d'années, le courant se remet **AUTOMATIQUEMENT 3 FOIS** avant de couper définitivement. **ON NE TOUCHE PAS** un pilote accroché à une ligne même les pieds à 1 m/sol. **Risque d'ELECTROCUTION** - <https://secouchermoinsbete.fr/86407-les-lignes-haute-tension-se-reactivent-automatiquement>

Pour les geek il y a bien entendu... une application salvatrice.. : <https://www.rte-france.com/riverains/securite-prudence> - Magique ? **Bin NON** ! Elle se désactive à + de 25 Km/h... un piège à parapentistes ? ! Lisez pour être convaincu(e)s