



**Document de déclaration d'incident
Interne au club
N° 20240203-1**

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 : COMBE NAGUIN	N° département : 71	Date et H : 03.02.24 16h30
----------------------------	---------------------	----------------------------

Conditions météo :
La tête dans la brume, vent Nord dans l'axe 10km/h

Pilote autonome : Non	Âge du pilote: 30	Sexe : H
-----------------------	-------------------	----------

Années de pratique : Première en cours	Brevets : Non	Homologation voile : A
--	---------------	------------------------

Description de l'incident :
Après quelques « ploufs » embrumés dans une ambiance mystique où la concentration est de mise par manque de visibilité, je fini ma session par un peu de gonflage sur face volante dans le pré du bas. Conditions humides et les voiles commencent à être bien humide tout comme le sol. Après une levé face voile je décide de rejoindre les *parapotes* en voulant poser dans le même champs que le déco afin d'évité la boue et les bouses. Je fais 1 ou 2 virages, dépasse la haie qui sépare les deux champs puis tourne pour repasser au dessus de la haie et dans l'autre champs. Je ne me rends compte qu'au dernier moment que je suis trop bas et que je vais commencer l'attero sur la haie. Je lève les jambes, l'airbag fais son travail et je finis dans le champ initialement prévu au décollage. Résultat : une haie un peu affaissée par mon enfoncement, le secours encore dans son paquetage étaler sur le sol car la poignée s'est prise dans la haie et un petit aller aux urgences pour me faire enlever l'épine de 3-4cm enfoncé dans ma cuisse gauche. Bilan matériel: une sellette un peu rayée mais pas abîmée, un secours à réinstaller et de la boue à enlever. Bilan humain : Un point de suture et des antibiotiques. ../

/... Suite

Analyse :

Incident multi-factoriels

Fatigue mentale accumulée par la concentration accentuée à cause du manque de visibilité.

Dernier vol de la journée un peu précipité.

Un objectif d'atterrissage sans plan B

Mauvaise représentation dans l'espace sans doute liée à la fatigue mental et le manque d'attention car sur site connu

Pas de perte d'altitude soudaine liée à un gradient car ressenti de "descente"

Pas d'anticipation de ma part que le virage allait me faire perdre de la hauteur sol

Solutions :

Fatigue mental \neq de fatigue physique

Mieux préparer les vols surtout ceux qui durent que quelques secondes : plan A, plan B, visualisation.

Agrandir sa marge de manœuvre et ne pas tenter s'il y a doute

Ne pas hésiter à changer de plan rapidement

Ne pas oublié que je suis "Optimiste Ignorant" dans la courbe d'apprentissage

L'  club

Merci pour ce débriefing clairvoyant à référencer.. il y a chez ce pilote pourtant débutant une compétence et habitude d'analyse acquise dans un autre domaine de sport à risque. On voit donc les passerelles. Tout est presque dit, le piège originel étant certainement de vouloir « imiter » à partir de l'image des autres en oubliant qu'on n'a pas encore le ressenti. (idem avec la formation par vidéos) Biais cognitif fréquent.

Mais il faut bien tenter pour évoluer, alors mettons un peu plus de distance sol à nos évolutions et focalisons du regard par anticipation. Au club la sensibilisation à ça est facilitée avec le simulateur P2P en salle. Outil sous-employé. En s'y consacrant les jours de pluie, beaucoup de pilotes y gagneraient des automatismes sans risque... même devant une bière. Hic !

Comme les automatismes ne sont pas encore très développés et les expériences encore restreintes à ce niveau de pratique, *l'incident de gradient* est presque « normal » Même prévenu et bien briefé, on a du mal à y croire tant que l'on ne l'a pas vécu à ses dépens. Cumul avec virage en plus, ça plonge vite

Le *gradient de sol* est un phénomène qu'il faut comprendre et qu'il est bon de prévoir SYSTEMATIQUEMENT.. s'il n'y en a pas, c'est bonus.. Aligné on a le recours aux oreilles pour raccourcir(et pas aux wing Over)

Au début, pour éviter ces bascules en plan B au ras du sol avec tous les aléas de pendulaire qui s'y greffent, il convient de **pratiquer des approches plus hautes** avec PTU construite et sortir de la sellette en alignant. C'est le plus compliqué des posés, mais c'est le plus sécurisé et polyvalent une fois acquis. Un pilote est rarement au point sur cette phase d'approche PTU avant 100 posés conformes (déduire les ratés..). Certains pilotes l'évitent et approchent en S ou en 8. Méfiance, zone à risque bien connue.

A décharge, dans notre région nos habitudes de vol sont un peu trop basses. En plus le pilote décollait du niveau le plus bas du site, un peu court pour travailler une PTU proprement. Mais avantage! (il en faut bien) Au fil du temps cela nous rend très bons au relief (Donc méfiance en regardant la facilité apparente qu'ont certains pilotes avec des dizaines d'années de pratique sur nos cailloux)

Pour l'ouverture inopinée du container secours, la poignée en position latérale facilite cet incident. Au décollage aussi c'est fréquent, par une personne tiers qui accroche la poignée en croyant vous aider par exemple ou en accrochant les arbustes sous déco etc. Les grand classiques. Encore un argument pour le ventral.

L'effet « dernier vol » est souvent évoqué dans les incidents, voire les accidents graves, ce n'est pas anodin, la fatigue physique n'est pas à négliger effectivement, la passion aide le dépassement de soi.

Bon reflex de passer à l'hosto pour l'épine, ça a certainement évité bien des complications par infection.