



**Document de déclaration d'incident  
Interne au club  
N° 20240320-1**

**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'AS 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 : 17h45
-----------------------------------	--------------------	-------------------

Conditions météo : Sud faiblissant
------------------------------------

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

Années de pratique : 4	Brevets : BP 2023	Homologation voile : B
------------------------	-------------------	------------------------

<p>Description de l'incident par le pilote:</p> <p>Erreur d'approche à l'atterro... préparation d'une belle PTU main droite mais pas idéale sur ce site où il fait privilégier l'espace du pré travers pente et travers vent plutôt que la finale face au vent... Mauvaise gestion de la hauteur sol avec fort vent de sud.</p> <p>Branche vent arrière trop basse face au relief montant... pas le temps de changer d'orientation... impact plutôt violent mais préparé... joli roulé boulé sans bobo.</p> <p>Analyse : relâchement trop précoce suite à un long vol en soaring à gérer les priorités et l'espace près du relief.</p> <p>L'esprit occupé par des pensées parasites... je n'ai pas pris la bonne décision... Une bonne préparation du choc et une part de chance m'ont permis de m'en sortir sans le moindre mal...</p>
---

Débriefing succinct à chaud du pilote sur place avec les copains d'atterro puis en mail avec l'AS

J'étais présent et témoin oculaire sur l'incident en compagnie d'une pilote du club, nous avons vu la même chose. Le choc au sol a été spectaculaire, son récit est à minima sur ce plan.

Le pilote doit son *zéro trauma* à son tonus naturel et une très bonne condition physique de sportif régulier.

Sa déclaration montre que d'autres soucis *parasites* l'accaparaient dans ce vol (vol que je qualifie personnellement de « vol de sortie de boulot »), situation qui a certainement participé au manque de concentration qu'il a fort bien repéré. La racine de l'arbre des causes ?

Nous constatons, comme souvent évoqué sur les déclarations honnêtes, que le domaine *non technique* n'est pas à sous-estimer et que cela peut expliquer des erreurs d'option si les automatismes ne prennent pas le relais.

Sans connaître sa position à ce sujet qu'il n'aborde pas, la théorie de se *changer les idées par un petit vol* est une erreur trop souvent *admise* dans notre milieu. Occasion d'en parler et de renouveler l'adage.

« Il est préférable d'avoir les idées bien en places pour envisager un vol, plutôt que l'inverse »

Son analyse prouve sa lucidité sur la situation, ce sera sans aucun doute bénéfique, merci à lui de partager avec la communauté en lui souhaitant de pouvoir évacuer ses *idées parasites*.

### Sur le plan technique.

Le sens de la PTU n'était pas le meilleur effectivement et la hauteur sol insuffisante pour pouvoir effectuer le dernier virage à 180° nécessaire. (voile descendante + pente montante + vitesse exacerbée vent 100% arrière)

Partons du postulat **qu'il est plus pertinent d'avoir à dégrader de la distance sol que d'en manquer**, (il nous manque le moteur..)

La solution enseignée est donc **d'anticiper** les retours au terrain en gardant une marge de sécurité à consommer dans le box dédié, puis d'appliquer les astuces pour caler ses distances sol sur toute la phase de PTU.

La « raison » préconise d'être au box à environ 100 m/sol minimum en amont du vent.

Ce terrain a la particularité d'être en pente régulière face au vent de fonctionnement du site, le SE.

La PTU à réaliser est un peu « bâtarde » et doit tenir compte de la topographie du terrain. Comme pas mal de nos petits terrains locaux, cette PTU a sa spécificité pas vraiment académique, mais définie par l'expérience.

Pour beaucoup de pilotes ici, la propension à *gratter* jusqu'au dernier carat est un défaut récurant avéré.

Je n'ai pas retrouvé le document interne que j'avais diffusé à l'ouverture de ce site, je propose donc un document nouveau *d'aide au posé à Montaudon* que j'ai réactualisé à l'issue de cet incident.

Comme notre club ne gère pas ce site, je ne peux pas le joindre à la fiche de site FFVL que vous pouvez consulter, je l'édite donc sous notre feuille de liaison sécurité Dissymétrique N° 44. Ce document est libre d'utilisation.

**Lien :** <https://aircluny.fr/dissymetrique-n-44-2/>