



**Document de déclaration d'incident
Interne au club
N° 240809-1**

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 chargés 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 : La Vierge de Varanges	N° département : 71	Date et H : 09.08.24 18h
-------------------------------------	---------------------	--------------------------

Conditions météo : Ouest, Nord-Ouest entre 10 et 15kmh en moyenne

Pilote autonome : Oui	Âge du pilote: 33 ans	Sexe : H
-----------------------	-----------------------	----------

Années de pratique : 1	Brevets : Non	Homologation voile : A
------------------------	---------------	------------------------

Description de l'incident : Un message a été lancé pour voler sur le site de La Vierge. Alors que certains volent depuis deux bonnes heures, je m'y rends en fin d'après-midi afin d'éviter les trop grosses turbulences thermiques. Je n'ai jamais volé ici mais j'avais déjà fait du repérage à pied, et je collecte des infos à des pilotes sur site (des 2 clubs de Cluny présents sur place). J'effectue un premier vol de 10 minutes qui se passe sans encombres, mais je décide d'aller poser rapidement car, volant sans vario et à cause d'un manque de sensibilité de la portance de mon aile, je me sentais trop près de la cime des arbres pour "gratter" encore. Je connais maintenant un peu mieux le site, et en remontant au déco je croise des membres de l'acvl qui discutent des conditions "un peu faibles, il va falloir être malin". Je me prépare à repartir, comptant bien tenir plus longtemps cette fois. Ayant toujours une appréhension quant à décoller face-voile par vent fort, j'attends une baisse du cycle pour pouvoir décoller plus sereinement. Suite ../

/... Je gonfle, me place, décolle et part directement coller au profil à droite vers Notre-Dame, où ça "prenait facilement" durant mon vol précédent. Sauf que cette fois... ça ne prend pas, je me fais plomber. Je me retrouve très vite trop bas pour rejoindre l'atterro, et je n'ai plus que deux choix; *arbrisser* ou poser tant bien que mal sur la route située sous le déco. Je prends la deuxième option, et parviens bon an mal an, malgré un sérieux roulis et l'espace entre les arbres se rétrécissant, à poser sans blessure ni dégâts matériel, les suspentes extérieures ont frotté le feuillage à droite mais n'ont pas accroché). Je ris nerveusement, mais je sais que j'ai eu beaucoup de chance; pas de voiture en face, ni rotor, ni blessure, pas de casse...

Refroidi, je remonte au déco avec la ferme intention de ne plus revoler ce jour.

J'en parle autour de moi; je ne serais pas le premier à se faire avoir. Ça ne change rien au fait de ne plus vouloir me faire avoir. Finalement les nerfs se calment, et alors que la majorité des pilotes se fait poser, un autre repart... et tient apparemment sans trop de difficultés.

La manche à air s'agite... La météo semble de nouveau être propice au vol pour les moins expérimentés.

Je décide de retenter ma chance, en prenant en compte les grosses erreurs du "vol" précédant, me disant que remonter en selle après une chute est le meilleur moyen de combattre ce manque de confiance en moi qui aurait pu me coûter cher.

Je fais bien, car après avoir décollé "dans un cycle" cette fois, le dernier vol est finalement doux et rassurant.

Je reste 20 minutes en l'air, nous sommes peu à voler, c'est magique. Quand les pilotes ayant atterri précédemment redécollent, je décide d'aller me poser. Le sort est conjuré!

Après auto-analyse et débriefing; Les causes :

- Mauvaise connaissance du site.
- Toujours cette question; oui, mais si je n'y vole pas, comment finir par le connaître?
- Mauvaise prise en compte des conditions aérologiques et des cycles nécessaires à un décollage sécuritaire.
- La saison et la densité de l'air sont aussi à prendre en compte dans ce cas, ce que j'ai sous-estimé.
- Ce site nécessite une bonne alimentation et comporte de nombreux dangers si ce n'est pas le cas, et cela m'amène à la principale cause selon moi:
- Manque d'assurance lors du gonflage face-voile par vent fort et de sensibilité sur la portance.

A travailler:

Le gonflage face-voile en PE par vent fort, et le pilotage au sol. En l'occurrence, j'aurais dû attendre un cycle plus fort, quitte à rester au sol avec la voile au-dessus la tête comme certains, plus expérimentés, le faisaient.

Attendre qu'elle me prenne en charge, quitte à abandonner le décollage si ce n'est pas le cas.

Voler, voler et voler, accompagné de préférence, dans des conditions et sur des sites plus safe, pour que se développe ce qui me manque le plus selon moi: ma sensibilité de la portance, les capacités propres de la voile, le pilotage plus réactif et la distance sol.

Le mot de l'AS

Merci pour cette déclaration étayée, elle fait suite à un pré-débriefing téléphonique avec l'AS, bonne réaction si l'on ne sait pas vraiment la forme à donner à son récit. Le lien « site Web club » a été utilisé avec facilité.

Ce pilote s'est fait prendre classiquement aux pièges tendus par ce site quand les conditions n'y sont pas optimum. « *Il a des voiles donc ça vol* » Oui, certaines ailes et certains pilotes pallient par expérience et astuces, vous les donneront-ils ?

Le vent latéral du N-NO est encore plus traître si le vent plus haut est franchement ouest annoncé. Ce site est un faux Ouest. D'autres sites sur la même orientation (O-NO) permettent de travailler le thermique avec moins d'engagement (Champvent, Fontaine Verdine, Mont Dardon, Charstigny, Uchon)

La perception *capacités et rendement* de la voile s'intègre avec le temps et les heures de vol. Malheureusement le seul fait de le constater ne paie pas, voler, voler, voler comme il dit (donc le nombre) est la seule solution après le travail au sol.

Sur les décollages courts en falaises, une technique maîtrisée est gage de sérénité mentale, donc les axes de travail qu'il s'est définis sont judicieux. Ce partage de cette orientation peut inciter d'autres pilotes à choisir la même voie, merci à lui.

Les vols peuvent se suivre en ne pas se ressembler aérologiquement pour les zones positives, ça évolue avec la journée.

Ici, le vent de N *liftant* a été le problème mais aussi le sauveur, car il était aligné bien de face, parallèle à la route

La technique parfaite ne faisant pas tout, l'expérience des sites est le *complément indispensable*. La Vierge de Varanges comme les roches du Mâconnais font partie des sites qu'il faut aborder avec pas mal d'heures et de précision au compteur et accompagné par des pilotes qui connaissent finement les lieux. La marche est haute pour une première année de pratique.

Par exemple, les pilotes qui volent à Solutré SE se comptent à peine sur les deux mains.

L'appel du réseau quel qu'il soit, est une invitation à *panurger* qui n'est pas toujours adapté à tous niveaux, la réflexion doit anticiper l'action. Oui, il faut s'y confronter pour connaître, mais avec le bon bagage nécessaire pour gérer la difficulté.

Là c'est plus compliqué à évaluer seul. Quand à l'info déco, gardons une marge de réserve, ce jour là à la Vierge, 50% des volants ne savaient certainement pas analyser les conditions du jour, ils suivaient les autres.

Conseil : Que chaque pilote lance lui-même ses aspirations au HUB *avant palabres*, les dialogues constructifs viendront après. Voler seul dans sa formation est un point faible, pas une qualité, même si le *self-made man* est gratifiant.

Malheureusement, les copains qualifiés ne sont pas toujours au RV, ils ont oublié leurs débuts et le don des anciens.

NB1 : Pour le *pilotage au sol*, véritable besoin de base pour la sécurité avec *la tempo* et *le recentrage*, nous avons un outil « *kit slalom* » spécifique largement sous-utilisé à l'heure actuelle (sorti 1 fois du magasin) Relire Dissymétrique N° 41

NB2 : Vérifier les suspentes de plume qui ont accroché, elles peuvent être endommagées.