



**Document de déclaration d'incident
Interne au club
N° 20240821-1**

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 : 21.08.24 - 18 h
----------------------------	---------------------	-----------------------------

Conditions météo : Ciel dégagé - Vent N 10 km/h irrégulier
--

Pilote autonome : Non	Âge du pilote: 26 ans	Sexe : H
-----------------------	-----------------------	----------

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

Description incident : Arbrissage en pente école au deuxième décollage de Combe Naguin Découverte de site et Entraînement au gonflage face voile. Au tout départ de l'entraînement, j'ai le mauvais réflexe de lever les bras au moment de me retourner ce qui entraîne l'avancé rapide de la voile et me retourne. J'arrête de tenter les retournement après levé de voile pour me concentrer seulement sur la maîtrise de la voile de face. Je parviens à remonter la pente par multiples gonflages et je commence à prendre (trop) confiance. .. /
--

/...

Lors de ma remonté de pente, je me suis trop approché de la haie du terrain ce qui fut sûrement l'un des facteurs de mon arbrissage.

Je tente alors le dernier gonflage de la journée, la voile est stable, cependant je ne tempore pas, le vent se met à souffler, mes pieds décollent du sol, ce qui me retourne en décroisant les suspentes. Je freine pour stopper la voile, étant surpris je ne tente pas de changer de cape et me résigne à tout doucement buter dans la haie.

La voile est coincée dans l'arbre à proximité, mes pieds touchent le sol donc je me retire facilement de la sellette.

Rien de cassé si ce n'est quelques griffures de ronce. Vérification de la voile en fin de semaine.

L'  club

Un aléas classique d'une prise en charge non désirée par du travail en zone « décollable ».

Deux autres pilotes étaient avec lui mais ont dû s'absenter avant son incident. Le pilote avait déjà quelques vols. Consigne lui avait été donnée de rester sur le plat supérieur ou rester *prêt à voler et garder le cap si ça vole après retournement*. Les circonstances, d'un vent au sol changeant et la mise en confiance, ont fait le reste.

Solutions & conseils :

- Si l'on ne souhaite pas décoller, rester sur le replat derrière déco et ne pas s'approcher de la pente. Le vent dans la pente ouvre l'*incidence* et favorise la *portance* (c'est pourquoi nous cherchons les pentes pour décoller facilement)
- En cas de surprise, (trop) enfoncer les freins est presque naturel pour un terrien... le freinage brusque favorise aussi une prise en charge temporaire. Donc travail face à la voile = pas anodin
- En cas de décollage intempestif, si le pilote a déjà volé, le mieux est de laisser voler en gardant immédiatement son cap et éviter les obstacles. (Domaine du mental)
- Si l'on est, ou se retrouve seul, sur un spot, redoubler de vigilance et de précautions. Gonfler aussi loin des obstacles par exemple.
- En général nous sommes contents de la réussite de notre geste avant que nous ayons « un véritable automatisme acquis » repérons et méfions nous *un temps* de cette *zone grise* qui passe souvent inaperçue. Le signe.. « on sent bien que l'on n'est pas à 100% de réussite » il y a encore des bavures

Ce que le pilote ne dit pas : (dans le positif)

- Après son arbrissage sans atteinte corporelle, il a appelé son AS club qui a donc pu lui conseiller la marche à suivre puis ce CR ; En cas de blessure, c'est le 112 quand même en premier naturellement..
- Un appel relayé par le *Hub club* a été entendu par les copain(e)s. Un grand merci aux réponses spontanées dans les 5 mn. (Lydie, Benoît, Lilian), la solidarité étant une denrée rare de nos jours, c'est à noter. Une équipe s'est formée et a porté assistance rapidement.
- Le Président, automatiquement dans la boucle a pu disposer des infos rapidement.
- La voile (collective club) a été vérifiée deux jours après avec aide qualifiée. RAS, réintégrée au magasin.

Ce qu'il faut surveiller dans les arbrissages :

- Le sur-accident dans la grimpe aux arbres sans assurance (souvent « pour faire vite ») quand le pilote est en sécurité, nous avons tout le temps de réfléchir.
- Ne pas « tirer » sur le suspentage si l'on ne veut pas accentuer des dégâts éventuels sur la voile
- Si besoin, démonter les suspentes aux maillons d'élévateurs, tout coulisse beaucoup mieux avec fluidité.
- Après avoir remonter la voile au local en disposant du plan de suspentage, **vérifier par un gonflage** avant de valider

Genre d'incident sans gravité (trop souvent passé sous silence) qui permet néanmoins de reparler de bonnes pratiques qui contribuent à la sécurité.