

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 : ROCHEBRUNE	N° département : 74	Date et H : 12.08.2025 19h
Conditions météo : Calme, vent presque nul		
Pilote autonome : Oui	Âge du pilote: 62	Sexe : H
Années de pratique : 38	Brevets : non	Homologation voile : UFO2
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> Vol randonnée Une suspente avant droite coincée au décollage dans une poulie d'accélérateur de la sellette (slip), d'où 1 côté droit de la voile mal gonflée. Dos à la voile, j'ai quand même décollé (erreur de ma part car pas fait la temporisation nécessaire pour l'observer), j'aurai dû faire face voile. Une fois en vol et très rapidement la voile a viré à droite, tendance auto rotation. Par réflexe j'ai contré à gauche pour garder le cap mais la tendance à décrocher n'était pas loin. Descente rapide au raz des sapins et de la falaise. Je n'en menais pas large ! d'autant plus que je ne comprenait pas ce qui ce passait. Perte d'altitude de 200m avant de comprendre le problème; je ne voyais pas de clé pas de soucis dans la voile jusqu'à ce que je repère la suspente avant coincée dans la poulie. Rapidement j'ai débloqué cette suspente de la poulie et tout est revenu à la normale instantanément. Ces voiles "monosurface" peu surfacée, étant assez vive et rapide, tout est allé très vite. </div>		

.. / Suite

Bref j'ai eu plus que chaud !

Moralité je pense : même sans vent ne pas oublier de temporiser pour observer sa voile; ne pas voler seul car le co-équipier peut toujours alerter le premier décollant avant que celui-ci ne quitte le sol.

Sur le plan des situations non techniques :

Par principe je ne vole plus que le matin ou le soir en conditions calmes et bien souvent après avoir marché Dans le cas présent j'avais marché 2h15 donc fatigué mais sans plus; pas d'horaires à respecter ni d'obligations de décoller (je prévois toujours une plage horaire suffisante pour redescendre à pieds)

Ce que j'avais fait d'ailleurs 2 jours avant depuis le crêt du midi.

Je n'étais pas en manque de voler ... pas de pression.

Trois jours après, déco super calme du Mont Joly à 19h avec un copain et les chamois ! Après 3h de marche tout de même. Beau vol

Info préalable : La *mono-surface* (dite aussi mono-peau dans le jargon), allons voir sous ce lien :

<https://www.pollenparapente.com/conseils/parapente-mono-surface-savoir>

L'  club :

Analyse:

Appel spontané au tél par le pilote pour description et analyse rapide « à chaud », puis rédaction du RetEx (ci-dessus) via le lien dédié sur le site Web du club. <https://aircluny.fr/declaration-d-incident/>

Bien sûr, tout de suite nous pensons à une visite *pré-vol* incomplète, ou une *capture* de la suspente par la poulie à la préhension des élévateurs. Tout ce qui *dépasse* est vite accroché.. L'erreur repérée étant effectivement le manque de tempo/contrôle. Mais sans vent, pas facile sur ces voiles à levé rapide.

La solution est de privilégier le décollage *face voile* quand c'est possible effectivement, il le dit aussi. La vision est plus panoramique et le cône tendu permet de repérer rapidement une anomalie de ce type. La spontanéité de montée de ce type de voile le permet, même si l'aire d'élan est courte. La voile monte vite.

La vitesse sur trajectoire est importante sur ces ailes sous-surfacées, détruire le taux de chute par une déformation du profil est vite pénalisant pour la finesse sol. La « plongée » radicale et plus délicate à piloter

Pilote, montagnard, skieur rando d'altitude, habitué à un niveau de risque adapté, ça a certainement aidé à une présence d'esprit pour se concentrer en vol sur le problème et le solutionner.

L'incident s'est bien terminé. Il a bien repéré et partagé ses solutions, y compris la possibilité du « regardez-moi » (un slogan fédéral) en évitant de voler seul. (NB : Mais le dernier au décollage est toujours seul..)

Comme cette discipline *vol rando* véhicule encore l'idée que le secours est illusoire. Le pilote déclarant, comme pas mal dans la discipline, n'en était pas équipé.

Projection dans le domaine du possible:

Imaginons qu'un pilote moins « aguerri » ne puisse pas décoincer la suspente, que peut-on en dire ? Approche sol sur un cap aléatoire non *pilotable* et posé en finesse au hasard - Décrochage possible *du côté contré* par un infime changement de régime air près du sol - Protection sellettes à minima dans la discipline – Souvent pas de parachute secours. Des facteurs aggravants qui peuvent même se cumuler.

La chance ultime à ne pas négliger ?

Réfléchissons tout de même à ce que la vie ne soit pas à 900 gr près. (le poids d'un secours léger adapté)

NB : Statistique de décès ou d'accidents très graves sous extraction secours = risque presque nul