



Document de déclaration d'incident Interne au club

N° 260302-1

Bévue au Péjus

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-la 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 : Mont Péjus	N° département : 71	Date et H : 02.03.26 17h30
Conditions météo : Fortes instabilités avec un vent SE marqué sur toute la région.		
Pilote autonome : Oui	Âge du pilote: 76	Sexe : H
Années de pratique : 40	Brevets : BPC	Homologation voile : B middle

Le Mont Péjus est une pente connue pour être plutôt déventée sur les conditions de vent fort sur la région. Site refuge ultime en SE, si la météo permet néanmoins de sortir une voile. Journée prévue « sportive »

Mon objectif : Conscient de la situation je ne passe pas de message de vol, attirer une masse de pilotes sur ces conditions n'est pas souhaitable. Ma motivation étant le travail et l'entraînement. Je ne pratique ni course à pied, ni vélo etc.. et considère la pente école comme mon terrain d'entretien physique depuis de nombreuses années.

En arrivant : Un seul pilote du club en soaring à mon arrivée et 2 pilotes au gonflage.. sans casque et manifestement avec peu d'expérience du vent fort au sol. Face à cette situation complexe au ces deux gonfleurs ont plié assez rapidement.

Le bon déroulement prévu : Vols thermodynamiques avec des changements de régimes assez marqués permettent de jouer entre 5 et 30m sol avec accélérateur ou reposés rapides stratégiques pendant l'après midi

.. / Suite

sur les rafales en conditions musclées mais attendues. Pas trop de surprise.

Sur ce site je ne laisse pas monter dans ces conditions, le vent très fort est juste au-dessus à 100m.

Comme souvent en fin d'AM, le vent météo baisse avant la composante thermique et le soaring devient alors du râpe-la-pente facile « genre » dune du Pyla.. à 2 ou 3 m/sol avec relais de bulles cycliques.

Quand le thermique déclenche on avance dedans pour un petit cycle quelquefois très sympathique à 30 m.

C'est un moment « charnière » qui indique en général que le régime du jour est faiblissant.

L'incident en question : *Sur la fin d'un soaring le long du relief j'engage le 180° de retour quand un thermique encore fort déclenche en amont et me coupe littéralement l'alimentation sur un temps très court.*

J'étais à 2 m/sol à mi-pente et face au vent (½ virage engagé)

S'en suit une cavalcade

- *Déventement en 1 seconde, j'effondre et les pieds touchent le sol, debout voile ouverte, ça va encore..*
- *Une rafale suit immédiatement et la sur-portance me remonte en marche arrière plus haut sur la pente*
- *Nouveau déventement et les pieds retouchent le sol mais en marche arrière, je m'entrave et tombe en arrière Bien sûr en baissant plus une main.. voile en roulis à gauche, je contre vite, ça marche.*
- *Couché, je commence à me sentir tiré, heureusement sans grande violence, le temps de stabiliser par un pilotage couché-dos au sol qui me stabilise à vitesse sol zéro, le vent moins fort a relayé, bras hauts ça ne me re-décolle pas, mais c'est encore trop fort pour affaler sans me faire arracher.*
- *J'attends une baisse pour laisser « piquer » et me relever sur une tempo profonde, je relève les mains ça revole et je fini la journée sur des conditions moles pendant 20mn.*

Bilan

- *Circassien plus qu'académique...*
- *En gros, piégé par le dernier gros thermique un peu en retard dans le cycle du jour... j'étais démobilité sur cet aspect là, je « sentais » la journée finie.. erreur*
- *Pas de bobo au pilote... ni de dégâts sellette.. c'est déjà pas mal*
- *Heureusement que j'étais face vent à la coupure... la chance majeure à mon avis*
- *Sur-confiance près du relief...j'ai monté la barre sur le laminaire pendant l'hiver, il faut rectifier les marques quand les thermiques annoncent le printemps, même (surtout ?) si l'on se sent au top.*
- *C'est arrivé sur un endroit herbeux, le Péjus c'est tout de même pas du sable... la chance*
- *Le pilotage sur le dos m'a sauvé d'une longue traction incontrôlable dans le vent sur les rochers affleurants du rebord avec une voile décrochée... ça ce sont les automatismes pour y avoir travaillé souvent par jeu, ça a payé. Merci à l'algorithme cérébral.*
- *Si je peux, mon habitude et de ne pas arrêter sur un raté, mental et égo souffrent moins longtemps*



Une situation qui se révèle presque banale sur ce site « école » car nous l'avons vu ou vécu souvent sans que ça fasse l'objet de déclarations d'incidents. Mais c'était avant.. Nous essayons maintenant de savoir ce qui nous sauve. L'écrire est une bonne méthode, diffuser en est une autre pour le collectif

Ce site souvent fréquenté quand ça ne vole pas autre part est coutumier de ce type d'incident qui fini par passer comme inévitable... Par contre nous ne sommes pas indestructibles..

Face à la demande de la fédération sur les remontées d'informations des incidents (ou presque accident) ces éléments prennent une importance capitale pour orienter les politiques et démarches sécurité mieux ciblées.

Ne cachons pas nos erreurs et pas de petit arrangement avec, elles travaillent alors contre nous.

Ce pilote, les lecteurs les plus perspicaces l'ont reconnu, c'est moi...

Donc il faut commencer par montrer l'exemple en espérant qu'il soit suivi par tous les pilotes et que le débriefing soit considéré pour ce qu'il est : **Une phase normale de progression.**

L'AS

Jimmy