



Air Cluny Vol Libre

AlpEnergie



Document de déclaration d'incident Interne au club

N° 20190413 / 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-la consciencieusement avec sincérité sinon vous faussez les stats

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 : <i>Combe noéuin</i>	N° département : <i>71</i>	Date et H : <i>13/04/19</i> <i>environ 16h30</i>
-----------------------------------	----------------------------	---

Conditions météo : <i>Un peu fort par moment</i>
--

Pilote autonome : <input checked="" type="radio"/> Oui - <input type="radio"/> Assisté - <input type="radio"/> Non	Âge du pilote : <i>27</i>	Sexe : F ou <input checked="" type="radio"/> H
--	---------------------------	--

Années de pratique : <i>4 ans</i>	Brevets : <i>Non</i>	Homologation voile : <i>B</i>
-----------------------------------	----------------------	-------------------------------

Décrire en détails avec le plus de réalité possible la situation : (utilisez le verso si besoin)

Nouveau site, après avoir réalisé 3 premiers vols sur ce nouveau site, condition de printemps, thermiques un peu fort par moment, mais rien d'alarmant. De retour au décollage, prêt à repartir, gonflage face voile je me fais twisté, je corrige ça rapidement, mais le vent a forcé et ma voile légèrement derrière commence à me faire reculer, une collègue vient alors m'aider en me tenant mais cela me laisse pas libre de mes mouvements de déplacement je recule toujours en direction d'une pelleteuse gazer

15 à 20 mètres derrière moi par rapport au lieu de gonflage, je lui
 demande alors de me lâcher mais par peur et envie de bien faire
 elle ne le fais pas de suite mais fini par me lâcher alors que
 je me rapproche a grande vitesse du bras de la pelleteuse, voyant
 que j'allais finir dedans je saute sur le côté comme je peux pour
 l'éviter ce qui me fais décoller de quelques mètres (3 environ j'ense)
 quelques serpentes s'accroche au bras de la pelle et se coupe, ce
 qui me fais passer la tête en bas, je ne sais pas vraiment de
 quelle manière et je fini par retomber au sol sur la nuque.
 Rien de cassé, douleur sur le pied gauche qui passe au bout de 4
 jours, quelques vertèbres déplacé qui me donne l'impression d'avoir la
 tête enfencer dans les épaules, l'ostéo me remet tout ça en place
 3 jours après et ça va beaucoup mieux, plus de peur que de mal
 finalement.

Solutions proposées:

- *Bien sûr le mieux* est toujours de bien apprécier la force du vent avant la manoeuvre, mais on se fait tous prendre un jour. Sans la pelleteuse, rien de notable, mais elle était là...
- *Méfiance à l'analyse aéro*: Une voile en l'air (loin ou au-dessus) « qui gère » ne veut pas dire que la compression sur le décollage est facilement gérable à l'instant « T »
 Plus encore sur un décollage en dôme et course d'élan peu inclinée. (Ce qui semble sécurisant)
- *Si l'on estime la masse d'air fréquentable* pour le vol, descendre au plus bas sous le décollage, souvent la vitesse du vent liée à la compression est moindre.
- *Si au gonflage face à la voile on remonte la pente sans vraiment contrôler*, NE PAS SE RETOURNER, c'est visiblement trop fort. Abatte en montant dans la voile! On suit mieux dans le sens du vent...
- *Si l'on ne pénètre pas une fois « gonflé stabilisé »*, voire, on est à la « reculade » légère, et si nous acceptons une aide (ce qui est parfois bien, car en général ça fini mal) **ATTENTION DE NE PAS ACCEPTER N'IMPORTE COMMENT.**
 - Soit l'aidant maintient dans le dos, voire exerce une petite poussette salvatrice qui fait passer le cap litigieux (attention à la survitesse, donc sur-portance temporaire exercée, puis le piqué qui retouche derrière...et qui en remet une couche !)
 - Soit le pilote **abat** en donnant ses freins symétriquement en aval à un aide **qui les tire rapidement de toute leur amplitude** en descendant la pente. (Principe d'aide aux biplaceurs).
 Solution qui peut se *travailler* en pente école avant d'en avoir besoin... c'est mieux.