



# Air Cluny Vol Libre

AlpEnergie



## Document de déclaration d'incident Interne au club

N° 20200815-1

### 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 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 : Montmin - Annecy

N° département : 74

Date et H : 18h30

Conditions météo : Météo, 100% soleil, légère brise de lac, température 25°C, vent météo léger Ouest

Pilote autonome : Oui

Âge du pilote: 54

Sexe : H

Années de pratique : 5 ans

Brevets : FFVL

Homologation voile : B

Petite synthèse de ce que je considère comme un incident de vol qui se termine bien

Lieu du décollage Col de la Forclaz samedi 15 août vers 18h30

Décollage parfait, ça monte bien devant le déco et en douceur, donc je pars à droite pour aller sur la crête, je perds un peu comme d'habitude sur une zone et normalement ça reprend derrière

Hé bien non je me prends une *dégueulante* qui dure, je vois des biplaces devant moi qui se refont un peu plus loin, je me dis moi aussi..

Eh bien non !

je descends encore beaucoup donc la , je décide de faire demi-tour pour rentrer à l'atterro mais hélas déjà trop bas..

J'essaie de récupérer un max au retour, ça reprend pas énormément, mais suffisamment pour aller à l'atterro du SIV

En arrivant je me fais contrer par l'inversion du soir en sud et ça me descend, donc je cherche une autre réchappe un peu plus proche, je trouve un atterro sauvage plutôt bien dégagé au bout du lac (pas loin de la route pour aller à Talloire) mais très petit 10 x 15m maximum.

Je gère aux oreilles ma précision de hauteur et ma direction avec mon transfert de poids dans la sellette, je ré-ouvre, je freine et j'atterris comme une fleur sans encombre, ouf.. (pas dans les arbres, ni dans l'eau)

## **Note de l'ASC** ( qui connaît le site):

Sur ce site, quand la brise faiblie elle ne colle plus aux reliefs et "n'approche plus" non plus les thermiques sur les faces verticales. Le lac commence à restituer et les *déqueulantes* au relief sont favorisées surtout par les vents de secteur N. L'inversion de brise en basse couche est classique au bout du lac avec la soirée, les faces E-NE à l'ombre commencent à redescendre en langues froides. Mais tout le lac et toutes les altitudes ne sont pas encore touchés. C'est là la complexité des « bascules » de brises catabatiques localisées avant qu'elles ne deviennent plus uniformes à la nuit.

### **Solutions connues sur ce site :** ( *les locaux en connaissent peut-être d'autres*)

- Anticiper ces effets de fin d'après-midi ( horaires aléatoires selon la météo du jour)
- Assurer un atterrissage le long de la route qui monte au col, il y a des prés sur l'avant relief
- Au mieux aller sur l'atterro de Planfait si c'est encore possible par l'avant relief qui peut encore donner sur la brise « basse » qui n'est pas inversée
- Si on est surpris collé rive droite du lac « entre deux vaches », serrer le relief sur le rocher de Balmont ( qui donne toujours un peu en brise inversée) et poser à l'ancien atterro (interdit) vers Glière en bord de tourbières et de route du lac
- Si on est vraiment... bas... dernier carat, choisir les arbres plutôt que l'eau du lac.
- Certains vols du soir sont meilleurs en survolant le lac, mais ne pas traîner après le décollage (surtout pour les débutants)

Si quelqu'un connaît d'autres astuces, faites-le savoir.

### **Le geste qui sauve au bout du compte :**

Le pilote maîtrisait parfaitement l'approche et le raccourcissement avec pilotage aux oreilles, bien lui en à pris de connaître cette technique que certains sous-estiment encore trop souvent, voire désapprouvent près du sol. Une aile fermée ne fermera plus... dixit certains enseignants éclairés.

Indépendamment de tout ce qui peut arriver, la précision au sol et savoir raccourcir sont des atouts majeurs pour qu'un incident ne se transforme pas en accident corporel. Savoir poser travers pente est aussi un atout de plus dans sa manche pour boucher les trous dans la plaque « atterrissage » de sa **SIGR** personnelle.