



Air Cluny Vol Libre

AlpEnergie



Document de déclaration d'incident Interne au club N° 20220316-2

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, mauvaise évaluation etc.

NOM du site : La Chapelle - Ajaccio	Département : 20	Date et H : 16 Mars 2022 – 15h
Conditions météo : Vent très faible et plutôt instable, aucun nuage, environ 20°		
Pilote autonome : Assisté	Âge du pilote: 43	Sexe : H
Années de pratique : 1	Brevets : Non	Homologation voile : A

Description du pilote :

Nouveau site pour moi, donc après visite de l'atterro, direction le déco face à la mer mais avec une rupture de pente moyenne.

Le vent est très faible mais je suis en confiance avec une personne expérimentée. La manche à air n'indique aucun vent ou très peu et quasiment jamais dans le même sens...

Donc on prend notre temps pour nous installer et attendons de longues minutes que les conditions s'installent ... en vain. En se positionnant en bout de déco on sent quelques petites brises mais aussi légères que brèves.

On décide tout de même de se préparer et de se lancer dès la prochaine brise.

1ère tentative ratée Le nez dans le maquis Corse. On remonte la voile et je me remets en place pour une deuxième tentative. En attendant, nous analysons ce qui s'est mal passé pour correction (bras trop bas et pas assez de charge sur la ventrale)

Après de nouvelles minutes à patienter, la 2^{nde} tentative ne sera toujours pas un succès. Une nouvelle fois le nez dans le maquis avec un tout petit bobo au doigt + sellette déchirée par une branche qui l'a transpercée.

Analyse de la deuxième tentative plus délicate. Mon ami pensait que j'allais partir parce que tout semblait bon mais ma voile ne m'a pas porté. Nous nous demandons si je n'ai pas pris un petit vent arrière (vu que la manche à air variait souvent de direction) qui aurait fait perdre la portance de ma voile.

Nous décidons donc d'arrêter les frais et remballons tout le matériel avant que je ne me fasse vraiment mal.

Analyse du pilote :

Mon souhait de voler en Corse était trop important. Le paysage magnifique, atterrir sur la plage, voler avec mon ami,

Les conditions météorologiques n'étaient pas dangereuses mais nécessitaient une technicité que visiblement je n'ai pas encore acquis. Le vent très faible, voir absent nécessite de mettre de la vitesse dans la voile, ce que je ne parviens pas à faire correctement.

Mon ami, très expérimenté, souhaitait quant à lui me faire plaisir. Nous n'avions que ce créneau dans notre semaine de travail pour voler ensemble. Il ne connaissait pas mon niveau et ne m'avait vu voler que sur quelques vidéos.

En résumé, il faut que je travaille à nouveau ma technique au décollage.

Le mot de l'ASC

Il faut donc voler à tout prix... (ou presque) le bon vieux piège !

Le pilote a tout dit... il connaît la théorie ou il a bien fait son débriefing avec son guide.

Comme souvent répété aussi, les décollages sans vent sont par définition difficiles car ils demandent de mettre de la *vitesse air* au profil par de la course au sol.

Rappel vitesse air *moins* vitesse du vent = vitesse sol nécessaire

Problème récurant dont la difficulté réside dans la morphologie de l'air d'envol et la possibilité de vitesse.

La finesse de l'aile et la vitesse sol sont les critères à considérer. L'aptitude à la course du pilote aussi, nous sommes inégaux dans ce domaine.

Lorsque l'on débute, le calme sur le décollage n'est pas forcément un gage de sécurité. Avec les ailes actuelles, 10 à 15 km/h sont les bienvenus pour un gonflage sécurisé. Plus fort, ce seront de problèmes différents qui surgiront.. jusqu'à l'atterrissage.

Se reculer « trop loin » sur un déco peu pentu, n'est pas non plus une bonne option (même si elle sécurise le mental..). Plus on aura de distance à parcourir une fois la vitesse air de portance acquise (mais que ça ne décolle pas, car la pente est inférieure à la finesse), plus on risque de faire la faute.. frontale ou trajectoire au sol non maîtrisée

Un défaut est fréquent aussi en « *mettant la patate..* », c'est de créer de la « *survitesse air* » donc une surportance qui fait penser que la voile « porte », mais une fois les pieds décollés... ça replonge et on retouche avec une voile à temporiser rapidos.. (fermeture frontale potentielle)

Donc choisir sa distance entre la voile au sol et la « bonne » rupture de pente qui « enlèvera » à coup sûr, est une compétence à acquérir par l'expérience. (une de plus..)

NB : Enfiler sous le décollage n'est pas une affaire sans risque sur certains sites. La branche qui a déchiré la sellette aurait pu pénétrer le pilote. (c'est déjà arrivé)

Les dessous de déco ouverts « à l'arrache » ou « en cours » peuvent cacher des vrais pièges, un pilote blessé chez nous en 2021 sur un tas de bois qui n'avait rien à faire sur le coté du déco.