



Document de déclaration d'incident Interne au club N° 220606 -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 récidive 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 : Mont St Romain	Département : 71	Date et H : 6 juin 2022 - 18h
------------------------------	------------------	-------------------------------

Conditions météo : Instables praticables - Annonces cellules orageuses potentielles en fin d'AM -

Pilote autonome : Oui	Âge du pilote: 71	Sexe : H
-----------------------	-------------------	----------

Années de pratique : 36	Brevets : oui	Homologation voile : B
-------------------------	---------------	------------------------

<p>Aile : ARAK Air – Skywalk - Modèle récent, neuf de quelques mois, homologation B, tissu léger. Météo : Journée instable, mais conditions volables. Vent tendance Ouest faible dominant au sol, SO en altitude. Seul marqueur, à l'atterro le peu de vent hésite entre S et N, un indice à surveiller sur ce site qui est en Ouest mais n'aime pas vraiment le vent d'ouest <i>vrai</i> au sol. (je connais bien ce site)</p> <p>Les faits : Plusieurs vols assez balistiques et un vol à + 250m sympa sur thermique isolé pour l'équipe présente de 8 pilotes. Ciel fermé par les altos, quelques cumulus éparses dessous dans la région, je fais le dernier vol derrière les autres dans le calme du gris ambiant. Rien d'alarmant, pas de nuage influent repéré. Je cherche à m'appuyer sur les reliefs locaux (Mt Peloux) pour allonger le vol de quelques minutes et limiter la fléchette. A 60 m/sol je sens quelques gouttes qui m'incitent à quitter le <i>grattage</i> pour l'atterro direct... pas loin. En 1 mn ces gouttes sont devenues une pluie battante juste sur l'atterro, en approche, je pense immédiatement à mon aile mouillée et je fais sellette plutôt que frein. L'eau a traversé mon simple blouson. Je lève les mains ce qui me colle immédiatement les deux oreilles qui se réouvrent immédiatement.. Je sens ma plage de vitesse bizarrement bien réduite et l'angle d'incidence capricieux mais sans roulis ni abatée. .../..</p>

.. / ...

A 5m / sol en m'alignant, je dérive en savonnant sur une trajectoire floue près d'une haie latérale, je suis obligé de corriger avec un peu de frein en plus de la charge à la sellette insuffisante.

Oups ! Départ en vrille à plat immédiate dès 10 cm de frein, la demi-aile a décroché sans transmettre. Les pieds à 2.50m du sol environ, la verticalité de la chute a respecté l'axe de vrille, je tombe debout twisté sans aucune rotation pilote.

Roulé boulé... plutôt boulé que roulé.. car pas de vitesse horizontale. Pas de mal... ni douleur le lendemain. Ouf ! L'hélico sans le vouloir comme à la Dune du Pilat, c'est pas mon truc habituel ici.

Qu'est-ce qui a sauvé le vieux ? (... pilote que je suis devenu..)

Anticiper au mieux et savoir par expérience :

- 1) Qu'une voile mouillée, les filets d'air ont bien du mal à coller au profil = DANGER immédiat. Tous mes sens étaient en alerte à la fraction de seconde.
- 2) Que sortir de ma sellette très tôt (comme toujours dans tous les cas) est salvateur et met de la *traînée basse* qui dégrade la finesse sans déformer le profil.(et rajouter au problème)
- 3) Qu'avoir des chaussures à tiges hautes avec semelles *Sorbotane* (produit amortissant) à l'intérieur était une bonne idée de précaution supplémentaire.. permanente.
- 4) Qu'une tonicité physique entretenue en pente école régulière pour amortir des jambes et un roulé d'ancien parachutiste (resurgi d'un automatisme enfoui) peuvent m'aider dans les mauvais coups. Tout ça a contribué à ce que cet incident le reste et ne se transforme pas en accident.

La chance que :

- 1) La voile ait préféré la vrille plutôt que le décrochage qui m'aurait jeté sur le dos – Décrochage qui serait donc vite arrivé si j'avais cherché à ralentir symétriquement pendant le sol.
- 2) Le terrain soit plat et dégagé sur ma finale permettant un max de pilotage sellette sans obstacle.
- 3) D'avoir des copains pour m'aider à retrouver mes lunettes perdues dans l'herbe haute au roulé boulé..

NB : L'avatar correspond à la *zone rouge* de gradient de sol, ce qui est une défaveur aérodynamique

Résultat des courses, la flotte, on en prend souvent sous les cums. En volant prudent en s'écartant, dans les minutes qui suivent la voile sèche rapidement et ce n'est même pas perçu comme un incident par beaucoup de pilotes. Certainement une erreur? A mon avis oui pour les ailes de plus en plus perfos et pointues.

Mais (comme le reste) près du sol tout change. En plus, cette rincette aux gouttes énormes est apparue dans la très basse couche et n'a duré que 5 mn au grand maximum. Les autres pilotes au décollage 300m au-dessus n'ont eu que 4 gouttes ventilées. En levant le nez après mon posé, rien !

Pas même un cum digne de ce nom au-dessus de ma tête, que les altos.

La pluie qui ne vient pas d'un nuage, encore un phénomène surprenant de condensation sans vaporisation préalable que seule la nature .

Renseignements pris :... ça existe et c'est un phénomène appelé le *serein*, pluie qui serait liée à la *capacité* spécifique des météores de condensation en présence à agir et capter la vapeur d'eau dans un air humide à limite de saturation. Croissance rapide de gouttes très larges etc.. Souvent en pays équatoriaux.

Lien : <https://www.universalis.fr/encyclopedie/precipitations-meteorologie/7-pluies-sans-nuage/>

Donc dans cette cuvette un peu à l'abris, en période de foins et de forte sécheresse, pressions et poussières de tous niveaux peuvent se liquer pour engendrer cette savante réaction ?... L'équateur se rapproche-t-il ?
Connaîtrons nous plus souvent ces *douches de soleil* ? (appellation locale dans les pays où c'est connu)

Le phénomène du film d'eau sur les profils est connu, mais peut-être sous estimé avec l'évolution du matériel ?
J'espère que ce partage servira à d'autres pilotes et aux chercheurs plus pointus en météo et tissus nouveaux.

Jimmy
ASC