



Air Cluny Vol Libre

AlpEnergie



Document de déclaration d'incident Interne au club N° 20240810-1

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 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 : Butte de SUIN	N° département : 71	Date et H : 10 août 24 – 19h30
-----------------------------	---------------------	--------------------------------

Conditions météo : Bonnes et calmes, légère restitution

Pilote autonome : oui	Âge du pilote: 35	Sexe : F
-----------------------	-------------------	----------

Années de pratique : 4	Brevets : Non	Homologation voile : B
------------------------	---------------	------------------------

<p>Premier vol vers 17h à Suin. J'ai une nouvelle voile depuis peu, je reprends du plaisir à voler, et le changement de voile fait que chaque gonflage et chaque vole sont des opportunités d'apprendre à la connaître. Je fais un premier vol ce jour là avec des petits thermiques de fin de journée (17h). Ma voile communique bien, le pilotage est fluide, elle a des temps de réaction plus en accord avec mon propre temps de réaction. Bonne prise de terrain sur ce premier vol. Je suis contente.</p> <p>Vol du soir, vers 19h30, début de restite en cour, je tiens un peu au relief ce qui me donne l'opportunité de travailler mes virages le plus à plat possible et mes plages de vitesse. De regarder le paysage aussi. Canon. Je garde de la marge avec les arbres car je me considère sous une voile (nouvelle) qui fragilise ma SIGR.</p> <p>Une fois que j'estime avoir fait mon max en "soaring" je me dirige vers l'atterrissage. Ça tient bien, j'ai beaucoup de hauteur, c'est laminaire, je vais en profiter pour faire quelques exercices : c'est parti pour les wings.</p> <p>.. /...</p>

../... Suite

C'est agréable, ma voile est stable, pas de roulis en sortie d'exercice, la restite en place fait que ça ne dégrade pas trop. J'arrive vers le box et j'ai encore beaucoup de hauteur. Pour ce vol, le box est côté moulin et non pas côté hameau puisque la restite a inversé le sens du vent au sol. Je suis en train de trop avancer sur le terrain, je vais faire un petit tour complet pour me remettre de la marge avec le terrain, je suis encore assez haute pour ça. (tout ce qui suit se passe en un temps extrêmement court de quelques secondes)

Sauf que non, mon virage de recentrage devient un 3.6 avec une grosse perte d'altitude, la marge que j'avais se réduit. Je décide d'aller sur ma vent-arrière pour être confortable dans ma prise de terrain, j'ai encore de la marge. En sortie de ce 3.6 je m'aligne avec la route pour la remonter en direction du hameau, je sens que l'abatté arrive, rien d'inhabituel, je m'y prépare, je commence l'action de freinage pour la réduire. Une fraction de seconde je sens que je la tiens, la fraction de second d'après je sens qu'une partie de ma voile n'est plus en vol, surtout sur ma droite, je suis portée seulement par une partie de ma voile à gauche (sensation sellette, je suis sur ma fesse gauche, j'entends fopflop au dessus de moi). Mon taux de chute augmente grandement. Je vois la marge de hauteur de ma vent-arrière se réduire, je me recompacte naturellement dans ma sellette, mon poids légèrement en direction du terrain. Je suis encore au dessus du mauvais pré et mon pilotage est réduit (bras haut obligatoire), mais je suis bien en direction de l'attero donc je dois décider/évaluer de si je peux passer la ligne électrique ou pas. Mon taux de chute est mauvais, ça va être trop cour pour sortir du pré du bas si ça continu comme ça, et soudain mon taux de chute est de nouveau bon, ça va le faire, la voile a repris son vole, je peux de nouveau la piloter, je sens mes suspentes, mes commandes, ma voile au dessus de moi. Je n'ai plus beaucoup de marge avec la ligne donc on y va ! Je comprends que ma vent-arrière n'est plus possible donc ce sera un attero dos au vent. Je me prépare à rester concentrée jusqu'au bout (« pas de sur-accident »). Je ralentis tout en me préparant à courir vite. J'arrive en plein milieu de l'attero. Comme prévu ce n'est pas une arrivée en douceur du tout mais je reste sur mes pieds et tout va bien. Ma voile au dessus de ma tête, je l'affale calmement. Je prend le temps de mémoriser mes sensations lors de l'incident (voir mon cr de la prépa mentale) avant de demander aux pilotes au sol (dont notre ASC) ce qu'ils ont vu de l'extérieur. Je me sonde intérieurement : tout va bien, je suis consciente de ce qu'il vient de ce passer, sans être traumatisée non plus. Je ne tremble pas.

Le soir même j'écris un premier jet de mon expérience afin de bien me souvenir de tous les détails (ce que vous venez de lire plus haut).

Les jours qui suivent, je laisse décanter, tout en lisant des choses sur ce genre d'incident ou en regardant des vidéos de SIV pour voir de l'extérieur ce que j'ai senti de l'intérieur. (d'ailleurs l'ASC envoie aussi ces ressources aux autres pilotes -)

Je prends aussi un peu de recule pour ne pas « cristalliser » ce moment.

Mon analyse : Je suis une pilote plutôt prudente, consciente de ma SIGR en règle générale. Je prends souvent beaucoup de marge, et là je me suis retrouvée à l'avoir toute grignotée parce que je n'ai pas anticipé que mon dernier virage allait me faire perdre autant de hauteur (le box de ce côté du terrain n'a pas la même aérologie que de l'autre côté du terrain, je suis sortie des avantages de la petite restite où j'étais pendant mes wings), puis qu'une perte de plané (à cause du départ de la vrille, qui heureusement s'est arrêté au stade du décrochage asymétrique) me fasse encore perdre la hauteur nécessaire pour ma vent arrière.

Je suis cependant contente de constater que j'étais dans un bon état d'esprit qui m'a permis de ne pas aggraver la situation en surpilotant , et que je me suis senti présente à ce qui se passait tout du long jusqu'au moment où j'ai retrouvé le sol (pas de suraccident). Je suis aussi contente de voir que ma voile a su reprendre rapidement son domaine de vol, c'est rassurant et ça confirme ce qu'on m'a dit sur ce modèle : sain.

Pour la suite il faut que je travaille les tangages pour mieux agir lors des abattées : pour moi le plus probable c'est que je sois à l'origine de ce décrochage, car même si l'aérologie est merdique à cet endroit là, je pense que mon action était mal dosée. Sans doute que j'ai été trop radicale dans ma réduction de l'abattée, voire asymétrique dans mon action. Il me faudra donc trouver un endroit avec du gaz, à un horaire approprié, pour faire quelques exercices de tangage.

Dès que j'ai senti la perte de tension avec mes suspentes d'un côté, je me suis naturellement mise dans la partie « portante » de ma sellette. C'est évidemment nos exercices sous tyrolienne qui m'ont permis ce gestuelle rapide. Je n'ai pas eu à le faire « intentionnellement ». Je pense qu'il en est de même pour les « bras hauts » qui ont permis la réouverture de la voile.

L'ASC me conseille aussi de regarder rapidement si mes freins ne sont pas trop courts.

Vu de la fenêtre d'en face...

Merci à la rédactrice de ces lignes de nous faire partager son ressenti, elle extériorise utilement et elle nous permet à toutes et tous d'évoluer et un bon couple pilote/voile essemble se construire sous nos yeux.

Présent sur place, malheureusement ma gopro en fin d'accus ne m'a pas permis d'immortaliser l'incident, ç'aurait été enrichissant pour la pilote de pouvoir visualisé son gestuel et comparer au film décrit par ses lignes.

Elle a une bonne perception de la situation, la connaissant, elle a aussi une bonne faculté d'observation des autres et de son environnement. Effectivement c'est une pilote normalement prudente, je confirme.

Comme souvent l'incident est lié à un cumul.

- Nouvelle voile en B « agile et légère » à l'amplitude de freins différente. Venant d'une A plutôt amortie à grand débattement et résistance supérieure des freins, il faut un temps d'adaptation pour devenir précis sur les commandes(au début, en gros... du calme !)
- Mise en confiance par la nouvelle précision et légèreté de l'aéronef on pousse vite le bouchon près du sol. Le retour au sol est « sécurisant » pour un terrien, biais cognitif repéré et bien analysé dans le milieu de la sécurité. Près du sol nous sommes TOUS plus téméraires. Méfiance.
- Un 360° un peut trop bas « pour ce mettre à bonne distance sol » est certainement la seule vraie erreur, le regard quitte le point d'aboutissement, on tourne le dos à un mauvais moment. Le calage d'altitude doit se faire avec une autre technique que le 360°, l'idéal en simplicité étant les oreilles en finale.
- L'arrêt brutal de ce 360° avec les « automatismes » de l'ancienne aile (trop d'amplitude au frein) a provoqué le décrochage de la 1/2 aile int. Effectivement un joli départ de vrille...
- Bien relevé la main *mais un peut vite*, la reprise de vol en attaque oblique vite temporisé, puis, le retour pendulaire après tempo ont désaxé la trajectoire. La pilote a eu juste le temps de rectifier et être dans le terrain. Là, c'est le facteur chance qui a un peu joué, il faut en tenir compte.

En conclusion :

Même bien armé de prudence et sans forcer la prise de risque, l'aléa existe juste par *la nouveauté*, de situation, de matériel, d'environnement. Nos automatismes sont donc primordiaux pour nous dégager de certains soucis de pilotage courant.

Par contre, à toute nouveauté correspond un temps de réadaptation de nos automatismes.

Elle a bien défini ses axes de travail dans ce sens. On peut constater aussi que son travail sur le simulateurSTIV'air n'est pas sans effet sur ses automatismes d'appui. Un bon point sur un travail risque zéro.

Changer de voile n'est pas un acte à banaliser. S'ils ne sont pas analysés finement, les *incidents de début* peuvent traumatiser longtemps. Le pilote vole en regardant sa voile un bon moment comme une « ennemie » et menacer le mental. Certains pilotes peuvent rechanger de voile très rapidement et se sentir beaucoup mieux après.

Seul le travail intensif au sol va redonner le gestuel adapté au nouvel engin. Les réactions en vol sont plus vite maîtrisées si l'on a réadapté l'adéquation « *longueur de commande / effet réaction* » par des heures au sol.

Ce n'est donc pas le cas ici, mais il arrive que certains pilotes puissent dire (une fois l'euphorie de l'achat passé) qu'ils ne s'adaptent pas à leur nouvelle monture. (il faut du courage pour renier un choix, l'égo en prend un coup)

L'adage « essayer sérieusement avant d'acheter » reste donc un bon conseil encore trop souvent oublié.

Sujets concomitants

J'ai conseiller à cette pilote de regarder la garde de ses freins (ce qui est valable pour tout le monde) car souvent des freins un peut courts gênent la levée de voile sur déco vent faible et rapproche le point de décrochage sur les vitesses basses.

Ce n'est peut-être pas le cas ici, car il me semble avoir bien vu une *amplitude au contre* effectivement trop marquée.

Mais à contrôler quand même, ça ne fait pas de miettes (car ça ne mange pas de pain..)

Une voile mouillée peut aussi jouer des tours de ce style, ça m'est arrivé.. vrille à plat à 10m/sol, posé vertical debout, twisté deux tours en quelques secondes.. pas le temps de faire quoi que ce soit. Chance !

A frein égal, une voile mouillée rapproche le point de décrochage.

