



# Air Cluny Vol Libre

AlpEnergie



## Document de déclaration d'incident Interne au club N° 250218-1

### 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 : Vaux en Prés	N° département : 71	Date et H : 18 février 25 -15h06
Conditions météo : Vent modéré 22km/h en rafale - Bonnes conditions en vol, aérologie plutôt stable.		
Pilote autonome : Oui	Âge du pilote: 47	Sexe : H
Années de pratique : 4	Brevets : BI	Homologation voile : B

C'est mon 20ème vols pour cette saison 2025, je me dirige sur le site de Vaux en près, commune de Saint Clément sur Guye dans le 71.

Une dizaine de voiles sont en l'air les décors sont assez costauds car il y a de belles rafales par moment qui font reculer un peu les pilotes. En ce qui me concerne j'anticipe mon décollage face voile avec en tête cette notion de vent modéré, donc pas de trop de motricité pour lever mon aile retournement impeccable j'avance doucement jusqu'au bord du déco car le vent me contre, malgré tout, la prise en charge est bonne et c'est parti.

Rapidement je prends une vingtaine de mètres au-dessus du déco les pilotes et moi-même évoluons dans une masse d'air plutôt stable Nous sommes sur un site qui aujourd'hui propose une tendance dynamique idéale pour peaufiner sa technique en soaring.

../

/... Suite

Les règles de priorités ne sont pas toutes appliquées, il y a du monde. Rapidement soit on se fait pousser au vide ou au-dessus du déco dans le rotor. C'est ce qui m'est arrivé sur le premier vol. Après ce retour au-dessus du déco et un peu trop sur l'arrière du site je me retrouve appuyé par le rotor avec une perte d'altitude significative plus de temps pour repartir au vide à cause des arbres je décide de reposer déco. Le temps de faire mon virage main gauche ma perte d'altitude s'accroît et je n'ai plus de temps pour arriver au-dessus du déco, je finis par poser sur une *longère* contigu au déco et bien dégagée juste quelques mètres à côté et que je n'ai pu rejoindre encore une fois par rapport à une autre rangée d'arbres qui faisait obstacle pour reposer déco.

J'ai très bien géré cette approche et rapidement compris que cette perte d'altitude allait m'amener à vacher très proche du déco.

Pris au piège dans le rotor à ne pas négliger quand on est à la limite et trop sur l'arrière du relief ...

L'  club

Effectivement, j'étais présent ce jour et les volants (pourtant habituels) étaient particulièrement indisciplinés. Signe que les élus, les AS club et les moniteurs, ont encore du travail sur la planche avant que notre discipline soit *mature* dans le domaine du respect des règles de vol. Le manque certainement.. tout le monde a le mors-aux-dents et les places deviennent chaudes dans le peu d'ascendances de ce milieu d'AM . Après 1 h, l'espace vital s'est agrandi... il fallait juste attendre que les conditions plus régulières s'établissent.

Il y a incompatibilité entre les mots, *costaud, rafaes, reculer* et *aérologie plutôt stable*. Ce qui confirme que chacun peut avoir sa propre interprétation des éléments, ce qui est normal en fonction des habitudes et des expériences. Cherchons à caler une réalité par l'expérience

*Si ça peut servir de « calage », moi j'ai trouvé ça engagé surtout au relief :*

- Flux mécanique très irrégulier, thermiques avortés ( donc instable par définition),
- Des rotations ovalisées qui emmenaient vite loin derrière le relief ( dérives marquées)
- Flux fort à certains moments car j'ai utilisé plus que la normale l'accélérateur pour sortir du relief ( thermiques sur le plateau)
- Stressant, j'ai passé mon temps à éviter les traînées et me sauver des grappes.

*Donc une journée instable sans plafond salvateur pour s'étagé et se répartir sur le domaine de vol, surtout la première heure.*

**L'incident** décrit:

Un rotor ? Peut-être pas. Sous rotor, ce serait certainement plus spectaculaire, avec fermetures, plongée/cabré/ retour pendulaire avec une arrivée sol moins axée au vent et moins cool. Souvent du vrac en pendulaire.

*Info :* Sur ce site le *rotor potentiel* est déjà plus en arrière aux vitesses de vent fréquentables. Pour reposer au déco, la limite des « 2 arbres en boule » est une consigne donnée par les copains dès que l'on aspire à travailler ce posé assez délicat ( nombreux accidents sérieux)

A aborder avec prudence, conseils et peut-être guidage, le *rotor* est derrière ces arbres.

En face le décollage, le bord du relief est dégagé et le sol alimenté plus régulièrement à hauteur de profil ( ou suspentage)

Alors ? Qu'est-ce donc ? **C'est « l'effet bagnard »** certainement, dont nous parlons beaucoup, mais ne nous méfions pas suffisamment dans certaines situations. C'est une zone **déventée** existante entre le flux mécanique et le relief qui *emprisonne* l'aéronef sur une descentance.

Un **gradient négatif** ( baisse) sensible du vent, qui surprend le pilote. Toutes les voiles y sont sensibles. Sa dimension est variable en fonction de la force du flux, de sa direction ( couchée ou ascendante) et du type d'obstacles, *au vent*, bordant le relief. Sur certains sites ( ou endroits du site) il peut être permanent ou temporaire, donc un vrai piège irrégulier.

Un incident connu, lié en général à un recule sur relief trop près du sol. Soit, buté par un effet d'accélération, ou à l'occasion d'un virage trop ovalisé et l'aéronef sort du flux par-dessous. Si le relief est près, ça fini par accrocher, logique. ( Ou au mieux poser sans préavis. Pour mémoire deux pilotes club pris à Vergisson en 2024 le même jour ( incidents non déclarés) Le débriefing aurait eu une utilité collective.

**L'effet de masque**, autre façon subtile de fermer le « piège » de l'effet bagnard : Buté sur le *dynamique* d'une accélération ( vent), **une bulle thermique claque en amont**. En montant (par sa puissance) plus verticalement, elle masque (coupe) le « vent dynamique » sous le nez de l'aéronef qui va plonger brutalement pour reprendre la *vitesse air* manquante (réaction de tangage sur gradient négatif)

**La chance** a voulu que l'incident décrit soit survenu au-dessus du pré sans obstacle. Pur hasard. Le facteur chance, (élément peu prévisible) est donc ici à prendre en considération. Nous sommes inégaux sur notre *capital chance*, oeuvrons pour qu'il en reste.

**Deux précautions pour éviter l'effet bagnard:**

- 1) Ne pas se laisser reculer sur le relief sans respecter la règle des 45° - Reculer progressivement. Plus on monte, plus on a la possibilité de revenir et d'avancer sur le flux pour éviter le piège.
- 2) Si on enroule un thermique qui passe près du relief, on tient compte de l'ovalisation de la trajectoire sol (qui varie avec la vitesse du vent et les capacités de la voile) pour ne pas se retrouver « bagnard » de face ou pire, piégé vent arrière. ( CGV= Cratère Grande Vitesse...)

Je proposerai une information plus « visuel » sur un prochain N° de Dissymétrie.

**L'AS**