



Document de déclaration d'incident
Interne au club
N° 260301-01
 Arbrissage au Mt Myon

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-la 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 : Mont Myon	N° département : 01	Date et H : 01.03.26 14 h 30
-------------------------	---------------------	------------------------------

Conditions météo : Conditions printanières et thermiques pour la saison. Tendance Nord en altitude et Sud à l'atterrissage

Pilote autonome : Oui	Âge du pilote: 45	Sexe : H
-----------------------	-------------------	----------

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

Décrire en détails avec le plus de réalité possible la situation :

Le site était fréquenté avec de nombreux pilotes en préparation.
 Décollage vers 14h00, avant le départ du flot principal de parapentistes.

Parti un peu tôt, je me suis rapidement retrouvé trop bas pour envisager une reprise au décollage, où pour rejoindre le second atterrissage, plus vaste et généralement mieux protégé aérologiquement.

Conditions turbulentes à l'atterrissage (je le savais) A l'entame de ma PTU main gauche, sur la vent-arrière, j'ai été repris d'environ 20m dans une bulle. En bout de terrain, pour réengager ma perte d'altitude, je réalise quelques virages en S tout en veillant à rester sur la ligne de partage entre le terrain et la lisière forestière. Cependant, je reprenais systématiquement une ascendance pêchue à chaque retour. En amorçant le dernier virage pour m'aligner en finale, j'ai subi un gradient marqué entraînant une perte immédiate d'environ 10m, j'accroche le sommet d'un arbre avec

../...

la sellette et je chute lourdement dans l'arbre suivant. Je termine les pieds au sol, la voile restant coincée à environ 3 m de hauteur dans les branches.

La récupération du matériel a nécessité environ 1h30 (avec l'aide des copains du club pour finir le travail).

Conséquences physiques : Quelques courbatures, un hématome important à la cuisse et une légère contusion au visage.

Je pense avoir compris. Le thermique était là où je faisais mes S, ça monte fort puis ça descend encore plus fort et peu être sous le vent des grands sapins de la maison. J'avais bien cet arbre en vue à chaque passage.

J'étais équipé du matériel je j'estime indispensable ce qui m'a évité des conséquences physiques plus lourdes :

- lunettes de soleil (hématome sérieux à l'oeil qui aurait été bien pire sans)
- chaussures hautes et rigides pour éviter l'entorse
- pantalon long et solide pour éviter les lésions cutanées aux jambes.

Si à refaire... mes options :

1 - j'attaque ma finale plus tôt, plus haut et aux oreilles (avec le risque de *parachutale* qui va avec)

2- la manche à air étant plutôt bien dans l'axe (plein ouest) je relance une nouvelle PTU main droite mais risque d'atterrir vent de cul (c'était le cas pour beaucoup de pilotes)

3 - Faire mes S sur la ligne d'arbres parallèles à la route plutôt qu'en entrée de terrain. (J'ai déjà expérimenté mais je me suis vite retrouvé dans le terrain et très bas)

Au final, je ne vois pas trop la variante propice à part prendre le risque d'être trop long (= barbelés) que trop court.

L'  club

Derrière ce RetEx plutôt complet (un grand merci de la collectivité au pilote) nous avons fait le débriefing dans les 2 jours suivants. Ce pilote s'est posé plein de bonnes questions, un débriefing riche dans ses options.

Connaissant bien ce site, j'ai pu lui proposer en réponse *les astuces* utilisées par beaucoup dans ce cas de figure. Le plan B *si on n'accroche pas* est un posé sous le déco. Il avait un plan C de prévu, c'est la bonne idée, mais là, il n'était pas assez haut pour aller au terrain « dit delta » effectivement plus accessible mais bien plus loin en finesse.

Un classique des *jours instables* au Mt Myon avec atterrissage face au Sud. Journée « magique » ce jour.. bons plaf, ballade sur la vallée, les cumulus étant poussés en plaine par un E-NE. Soaring et posés déco facilités.

Pour faire court, thermiques et brise de pente face à l'ouest, donc une situation *sous le vent* repérée avant.

Un atterrissage en bas *contraint* avec ce que ça suppose de tension et d'improvisation. Le pourtour du terrain est propice à des déclenchements en tous genres et toutes directions, la manche à air jouant souvent sur 180°. Le posé décollage est souvent utilisé par les pilotes pour s'éviter cette difficulté. Nombreuses approximations ce jour là en bas..

Ce posé *face au Sud* nécessite une entrée très basse pour aligner, en prenant la précaution de ne pas reculer derrière la haie d'arbres. Haie *au vent* qui fait systématiquement un dynamique remontant, qui allonge plutôt qu'il ne pose. Pour se faire poser, c'est probablement un déclenchement sur le terrain qui a *coupé* ce dynamique remontant..

Donc *fort gradient* qui l'a posé verticalement où il était.. pas encore dans le terrain. Gradient par *déventement* du par un thermique « masquant » en amont de sa trajectoire. Un coup vicieux classique fréquent dans ces conditions.

La principale astuce est de ne pas sortir des limites terrain si on exécute des S (pas la meilleure méthode de raccourcir ici) Sur la PTU main gauche (qui ne dépasse pas le terrain non plus) on peut accepter de rentrer plus haut et de régler la distance sol aux oreilles tout en prenant le terrain en diagonale montante (la pente du terrain réduit la distance sol. En cas de gradient « vrai » c'est plus facile de gérer une fois sur le terrain.

Je proposerai un tuto au club car nos pilotes fréquentent assidûment ce site pour l'apprentissage en thermique. Pas trop de mal pour le pilote qui va mettre son aile à réviser, merci aux copains du club pour le coup de main.

L'AS,
Jimmy