

#	Date	WHAT HAPPENED ?	QU'EST-IL ARRIVÉ ?	Injury / Blessures na ni ND/NI LT or P F	Injuries Description	Description Blessures	Accident / Incident ?	Discipline	Province	Purpose of flight / Type de vol	Rating / Niveau
2017-01	2017-01-22	I was top-landing at new coastal site in NS and landed too far back so I encountered rotor while still approximately 25 feet above ground and was slammed down very hard to the field below.	J'étais en train d'atterrir au sommet sur un nouveau site côtier en Nouvelle-Écosse et j'ai atterri trop loin en arrière. J'ai donc subi le rotor alors que je me trouvais encore à environ 25 pieds au-dessus du sol et j'ai été rabattu très fort sur le terrain.	M	Sore Shoulder/rotator cuff.	Epaule / coiffe des rotateurs douloureux	Incident	PG/PP	NS	Local	Novice, P2
2017-02	2017-05-20	Tandem HG accident on launch. Launched with passenger after short period of visible launch streamers all pointing up, after strong run and slope dropping away it was instantly apparent glider was not flying due to insufficient airspeed. Our momentum carried us further down slope. Knowing we were going in I had some semblance of control to direct glider to hit on my side, the right, was extremely lucky as it was just brush and a rotten stump flush with the ground.	Tandem delta accident au décollage. Décollé avec le passager après une courte période où tous les indicateurs pointaient vers le haut. Après une forte course et la pente se terminant, il était instantanément évident que le planeur ne volait pas à cause d'une vitesse insuffisante. Notre élan nous a portés plus loin dans la pente. Sachant que nous y allions, j'avais un semblant de contrôle pour diriger le planeur de façon à ce que l'impact soit de mon côté, le droit. J'ai été extrêmement chanceux car c'était juste un accrochage et une souche pourrie couplée au ras du sol.	na			Accident	HG/DP	BC	Tandem	Advanced, H4
2017-03	2017-05-23	Overploting in thermal. Too much brake in light thermal, asymmetric stall on left side and landing in the trees.	Surpiloteage en thermique. Trop de commande en thermique léger, décrochage asymétrique côté gauche et atterrissage dans les arbres.	na			Incident	PG/PP	QC	Local	Novice, P2
2017-04	2017-05-27	As the right wing hinge glider clipped power lines and spun into ground, experienced pilot but new on this right wing HG 2nd flight. Confusion on activating flaps focused his attention away from setting up a safe approach and consequently, found himself at a self determined too low altitude behind power lines and made left turn to avoid them deciding to land behind them but subsequently clipped another power line which forked off the power lines he was avoiding, spun into ground.	Alors que l'aile rigide Dellatrasse coupé ligne électrique et tournée en vrille jusqu'au sol: pilote expérimenté mais nouveau sur cette aile rigide, 2ème vol. La confusion sur l'activation des volets a détourné son attention de la mise en place d'une approche sécuritaire et par conséquent, il s'est trouvé à une trop basse altitude derrière les lignes électriques et a tourné à gauche pour les éviter en décidant de se poser derrière elles, puis subitement a accroché une autre ligne électrique qui débordait des lignes électriques qu'il évitait. Descendu en vrille jusqu'au sol.	ND/NI	Double fracture of left humerus requiring surgery fractured pelvis requiring pin	Fracture double de l'humérus gauche nécessitant une chirurgie, fracture pelvienne nécessitant une broche	Accident	HG/DP	BC	Local	Advanced, P4, H4
2017-05	2017-05-28	Tree-landing: On May 29 at around 10:30 am, I launched off Coopers Mountain Launch. The launch was without incident and done well. I flew out from the mountain face and found a thermal that I thought I could thermal in. I made a right turn into the thermal and started to go up and as I came around I felt as though I was pitched out of the thermal. I was continuing to turn to go back in but found my glider didn't seem to want to turn. I was in massive sink and getting close to the hill fast. Within seconds I summed up my situation and realized that if I continued turning I was going to lose more altitude and behind me was just bushes and hill. In front of me were trees and I decided this was my best course of action. I contemplated trying to go between the trees, but reason overcame insanity and realized I wouldn't fit between the trees. I turned my glider toward the bushiest of the two trees. I hit the tree about midway on the outside branches. I continued to fall and was applying brake. I did hit the ground on my butt but not too hard. I quickly got my cell out to let everyone know I was okay. I ascertained I was okay and got out of my harness. One of the pilots had run down the mountain calling out to me. He was on the road above me. I called out to him and he came down to me. Two other pilots had followed. They removed my glider carefully from the tree. We got my glider back up to launch. A fellow pilot sorted out the lines and looked the glider over and determined there was no damage. I decided to get back on the horse and relaunch. The launch was without incident and the flight was without incident and I was calm and relaxed. I landed at the Lumby Airforce LZ with a well executed approach and landing, on my feet. I suffered no injuries other than very mild body stiffness. Lesson learned at a low price thank God. It could have been so much worse. I believe that given the circumstances I made the correct risk assessment and conclusion by landing in the tree.	Branchage. Le 29 mai vers 10h30, j'ai décollé de Coopers Mountain. Le décollage a été sans incident et bien fait. Je me suis envolé du flanc de la montagne et j'ai trouvé un thermique que je pensais pouvoir exploiter. J'ai pris un virage à droite dans le thermique et j'ai commencé à monter et je me sentais comme si j'étais repoussé hors du thermique. Je continuais à tourner pour retourner mais j'ai trouvé que mon planeur ne semblait pas vouloir tourner. J'étais dans une énorme masse descendante et je me suis rapproché de la colline rapidement. En quelques secondes, j'ai résumé ma situation et j'ai réalisé que si je continuais à tourner, j'allais perdre plus d'altitude et derrière moi il n'y avait que des buissons et des collines. Devant moi il y avait des arbres et j'ai décidé que c'était mon meilleur plan d'action. J'ai envisagé d'essayer d'atterrir entre les arbres, mais la raison a surmonté la folie et j'ai réalisé que je ne passerais pas entre les arbres. J'ai tourné mon planeur vers le plus feuillu des deux arbres. J'ai frappé l'arbre à mi-chemin sur les branches extérieures. J'ai continué à tomber et appliquais les freins. J'ai touché le sol sur mes fesses mais pas trop fort. J'ai rapidement sorti mon cellulaire pour que tout le monde sache que j'allais bien. J'ai vérifié que tout allait bien et je suis sorti de mon harnais. L'un des pilotes avait descendu la montagne pour m'appeler. Il était sur la route au-dessus de moi. Je l'ai appelé et il est descendu vers moi. Deux autres pilotes avaient suivi. Ils ont retiré mon planeur avec soin de l'arbre. Nous avons ramené mon planeur au décollage. Un autre pilote a démonté les lignes et a regardé le planeur et a déterminé qu'il n'y avait aucun dommage. J'ai décidé de retourner en selle et de récoller. Le décollage s'est déroulé sans incident et le vol s'est déroulé sans incident et j'étais calme et détendu. J'ai atterri au Lumby Airforce LZ avec une approche et un atterrissage bien exécutés, sur mes pieds. Je n'ai subi aucune blessure autre qu'une très légère raideur corporelle. Leçon apprise à bas prix grâce à Dieu. Cela aurait pu être bien pire. Je crois que compte tenu des circonstances, j'ai fait la bonne évaluation des risques et conclusion en atterrissant dans l'arbre.	na			Incident	PG/PP	BC	Local	Novice, P2, VT
2017-06	2017-05-28	After flying back from Mt Ludwig to Bridal I wanted to join few pilots soaring over Mt Archibald. Looking for more thermals I flew over so called "saddle" to far in to return back and had to land on the small tree. After roving myself down I started to walk home not knowing that it will take me around 10 hrs. I was embarrassed so I did not tell anybody what happened, hoping to explain when I am back. Since I did not return home for the night, Search and rescue was brought in. Spending the night in the forest (because visibility) I continued in the morning and by 13:00 hrs I was walking bridal forest road down when I met Search and rescue people who took me down.	Après mon retour de Mt Ludwig à Bridal, je voulais rejoindre quelques pilotes qui survolaient le mont Archibald. À la recherche de plus de thermiques j'ai survolé le soi-disant "Saddle" trop loin pour revenir en arrière et j'ai dû atterrir sur le petit arbre. Après m'être ramassé, j'ai commencé à rentrer chez moi sans savoir que cela me prendrait environ 10 heures. J'étais gêné alors je n'ai dit à personne ce qui s'était passé, espérant m'expliquer quand je serais de retour. Comme je ne suis pas rentré chez moi pour la nuit, on a fait venir les services de recherche et de sauvetage. Ayant passé la nuit dans la forêt (visibilité) j'ai continué le matin et vers 13:00 je marchais sur la route Bridal lorsque j'ai rencontré les services de recherche et de sauvetage qui m'ont ramené.	na			Incident	PG/PP	BC	Local	Novice, P2, VT
2017-07	2017-06-22	Thermaling below and 3/4 mile north of launch at Deep Lake, Coldstream/Vernon. The thermal was light and ratty, eventually I found a substantive amount of lift and started to acquire some altitude. The thermal gained strength, with substantial climb on one side of turn and same on back end. Turbulence increased as the lift improved. Nothing dramatic, just a testy thermal. As with most decent thermals the lift/sink combination increased with altitude and I was hoping the core would widen and I could settle down and centre in it. Climb still was good but the thermal developed substantial lift on the upside, which I liked, downside was lighter and I thought the core was widening as the lift was tweaking harder on various. The last couple turns I ran into 1000 fpm on the upside. It was good but rough. I went in for one last gulp, it was getting rougher I figured I'd bail after the turn and head over the Aberdeen plateau. On the last turn I hit a WALL! O' god! The vario screamed like I'd never heard before, steady, ultrahigh and going higher, squeezing. It pitched me up steeply but I felt in control and was pulled in and leaning low. Without any sense of time or duration I saw the horizon go topsy turvy, a millisecond later I heard a BANG. Then all hell broke loose. I was violently spinning, no idea of the altitude, the G's and noise were beyond description, the violence was indescribable. The G's were insurmountable, I had the chute handle but was head out and couldn't tear the chute out. I found my arms above my head and tried to move them in again. They were too heavy. My neck and head were stretched out in a horrible angle, my helmet was choking me out and felt like it weighed 100 lbs. You can't breath as the G's don't let your chest expand, I felt my eyes bulging out from the G centrifugal forces. I was blacking out, and knew the end was here. I surrendered to my fate and passed out. Woke up later, suspended upside down in a tree.	Vol en thermique sous et 3/4 mile au nord du décollage à Deep Lake, Coldstream / Vernon. Le thermique était léger et hachuré, finalement j'ai trouvé une ascendance substantielle et ai commencé à gagner de l'altitude. Le thermique a augmenté en force, avec une montée substantielle d'un côté du virage et même chose sur l'extrémité arrière. La turbulence a augmenté à mesure que l'ascenseur s'est amélioré. Rien de dramatique, juste un thermique nerveux. Comme avec la plupart des thermiques décents, la combinaison ascenseur / descente augmentait avec l'altitude et j'espérais que le noyau s'élargirait et que je pourrais m'installer et me centrer dedans. L'ascension était encore bonne mais le thermique a développé une ascension substantielle, ce que j'ai aimé, je pensais que le noyau s'élargissait au fur et à mesure que le taux de montée était plus fort sur le vario. Les deux derniers tours, j'avais un taux de montée dans les 1000 p / min. C'était bon mais difficile, je suis entré pour une dernière, il devenait difficile et je me suis dit que je serais prêt à arrêter après le virage et à traverser le plateau d'Aberdeen. Au dernier tour j'ai frappé un MUR !! Le vario a crié comme je ne l'avais jamais entendu auparavant, un cri continu, ultra-aigu et de plus en plus fort. Il m'a tiré vers le haut brusquement, mais je me suis senti en contrôle et j'ai été aspiré et penché vers le bas. Sans aucune notion du temps ou de la durée, j'ai vu l'horizon tourner à l'envers, une milliseconde plus tard j'ai entendu un BANG. Alors tout s'est arrêté et j'étais choqué. Je descendais violemment en spirale, aucune idée de l'altitude, les G et le bruit étaient au-delà des mots, la violence était indescriptible. Les G étaient insurmontables, j'avais la poignée du parachute mais je ne pouvais pas l'arracher. Je me suis retrouvé avec mes bras au-dessus de ma tête et j'ai essayé de les déplacer à nouveau. Ils étaient trop lourds. Mon cou et ma tête étaient étirés sous un angle horrible, mon casque me faisait étouffer et semblait peser 100 livres. Vous ne pouvez pas respirer car les G empêchent votre poitrine de se dilater, j'ai senti mes yeux se gonfler par la force centrifuge. J'étais en train de perdre connaissance et je savais que la fin était là. Je m'en suis remis à mon destin et je me suis évanoui. Je me suis réveillé plus tard, suspendu à l'envers dans un arbre.	ND/NI	No broken bones, head and eyes swollen and huge eyes were bulgy bleeding and swollen closed, effectively blinding the pilot, head was badly bruise as was the throat...lots of soft tissue injury	Pas d'os cassés, tête et yeux enflés et énormes les yeux étaient gonflés de sang et enflés fermés, rendant effectivement le pilote aveugle... la tête a eu des ecchymoses comme la gorge... beaucoup de blessures de tissu mou	Accident	HG/DP	BC	X-country	Intermediate, H3, VT, CP
2017-08	2017-06-23	Immediately after launching a paraglider, the right side suffered a 30% collapse, causing the wing to veer severely to the right. Pilot hit the branches of a large tree before colliding with the lower branches of a small tree just below launch.	Immédiatement après avoir décollé en parapente, le côté droit a subi une fermeture de 30%, ce qui a provoqué un virage sévère vers la droite. Le pilote a frappé les branches d'un grand arbre avant de heurter les branches inférieures d'un petit arbre juste en dessous du décollage.	M	sprained finger	entorse du doigt	Incident	PG/PP	BC	Local	Intermediate, P3, H3, VT, CP

#	Date	WHAT HAPPENED ?	QU'EST-IL ARRIVÉ ?	Injury / Blessures na N ND/NL LT or P F	Injuries Description	Description Blessures	Accident / Incident ?	Discipline	Province	Purpose of flight / Type de vol	Rating / Niveau
2017-09	2017-06-25	At Mount Yamaska, during a reverse take-off, the pilot lost the control of his wing and found himself in the trees along the southern part of the takeoff west of the CVLV. The pilot did not realize that the risers were crossed when taking control of the brake controls (inversion of the controls). The lifting of the wing was controlled with the "A" and "C" which did not allow the pilot to immediately detect the error. It was only after the reversal that the error became obvious but at that moment the pilot found himself in flight. Unfortunately he released the left brake which caused the loss of control of the wing until the impact in the trees.	Au Mont Yamaska, lors du décollage face à la voie, le pilote a perdu la maîtrise de son aile et s'est retrouvé dans les arbres longeant la partie sud du décollage ouest du CVLV. Le pilote n'a pas réalisé que les éleveurs étaient croisés lors de la prise en main des commandes de freins (inversion des commandes). La levée de la voile a été contrôlée avec les "A" et les "C" ce qui n'a pas permis au pilote d'immédiatement détecter l'erreur. Ce n'est qu'après le retournement que l'erreur est devenue évidente mais à ce moment le pilote s'est retrouvé en vol et a malheureusement lâché la commande de l'aile gauche ce qui a provoqué la perte de contrôle de l'aile jusqu'à l'impact dans les arbres.	M	Slight bruises in the ankle and left elbow. Scratch above the left eyebrow.	Légères contusions à la cheville et au coude gauche. Éraflure au dessus du sourcil gauche.	Incident	PG/PP	QC	Local	Novice, P2, VT, CP
2017-10	2017-06-27	Too low and fast an approach top landing at Dalles road in Victoria. Thought I would slide harmlessly on the harness, but foot caught traction on the ground and broke tibia/fibula.	Un atterrissage au sommet en approche trop basse et rapide à Dalles road à Victoria. J'ai pensé que je glisserais sans danger sur le harnais, mais le pied a accroché le sol et je me suis cassé le tibia/fibula.	ND/NL	Broken right Tibial Fibula	fracture du tibia/fibula droit	Accident	PG/PP	BC	Local	Intermediate, P3, VT, CP, SIV
2017-11	2017-07-04	To my mind complacency was the cause. An experienced pilot on a relatively new topless glider transitioned early, had a double release, then had to land in a fairly rough field, held his fair hard, didn't let go when the wheels hit and broke his arm when the glider -which sustained no damage- wheels stuck. He drove himself to the hospital and the simple fracture was placed in a simple cast. No permanent damage - the prognosis is good.	À mes yeux, la complaisance était la cause. Un pilote expérimenté sur un deltaplane topless relativement récent a effectué un double largage, puis a dû atterrir dans un terrain assez accidenté, a fait un arrond dur, n'a pas lâché quand les roues ont heurté le sol et s'est cassé le bras quand les roues du planeur -qui n'a pas subi de dommages- ont coincé. Il s'est rendu à l'hôpital et la simple fracture fut placée dans un simple plâtre. Aucun dommage permanent - le pronostic est bon.	ND/NL	Broke his arm - simple fracture was placed in a simple cast. No permanent damage - the prognosis is good	Il s'est cassé le bras - une simple fracture a été placée dans un simple plâtre. Pas de dommages permanents - le pronostic est bon	Accident	HG/DP	ON	Local	Intermediate, H3, VT, RS
2017-12	2017-07-07	During flight the stratus clouds were around covering about 60% of the sky. I saw some showers in next valley. Then rain area started to move to the Golden valley and I decided to fly South to avoid the rain. However, in Golden valley the storm grew above the stratus cloud layer, so I didn't see it coming. I was at about 2000m above the landing level when I noticed the change. I accelerated in South direction hoping to get away from the cloud, but heavy rain started. To avoid getting sucked into the cloud, I made two B-stalls and decided to land on a mountain range behind the Kapsito W3. On my landing approach I got hit by the storm wind gusts and the wet glider went into deep spiral. I tried to recover the main wing during 2 loops and then deployed the reserve because of a low altitude. I landed to the rocks on a slope, covered by bushes, in about 10 seconds after the reserve deployed. Because the time was about 20:20, I decided to spend night on the mountain. Next morning, I made my way back to the valley. It took me 10 hours to get back to civilization. A lot of hiking and climbing involved. I decided not to fly down because I wasn't sure if my equipment is in good condition. Also, I wasn't sure if altitude is enough to reach the valley and it was nearly impossible to find a launch higher on the mountain.	Pendant le vol, les nuages de stratus couvraient environ 60% du ciel. J'ai vu quelques averses dans la vallée suivante. Puis la zone de pluie a commencé à se déplacer vers la vallée et j'ai décidé de voler au sud pour éviter la pluie. Cependant, dans la vallée de Golden, la tempête s'est développée au-dessus de la couche de stratus, donc je n'ai pas vu venir. J'étais à environ 2000m au-dessus du niveau d'atterrissage quand j'ai remarqué le changement. J'ai accéléré dans la direction du sud dans l'espoir de m'éloigner du nuage, mais de fortes pluies ont commencé. Pour éviter d'être aspiré dans le nuage, j'ai fait deux décrochages aux B et j'ai décidé d'atterrir sur une chaîne de montagnes derrière le Kapsito W3. À mon approche d'atterrissage j'ai été frappé par les rafales de vent d'orage et le parapente mouillé est entré dans une spirale. J'ai essayé de récupérer l'aile principale pendant 2 boucles puis j'ai déployé le parachute à cause d'une basse altitude. J'ai atterri dans les rochers sur une pente couverte de buissons, environ 10 secondes après le déploiement du parachute. Parce qu'il était environ 20h20, j'ai décidé de passer la nuit sur la montagne. Le lendemain matin, je suis retourné dans la vallée. Il m'a fallu 10 heures pour revenir à la civilisation. Beaucoup de marches et d'escalade impliquées. J'ai décidé de ne pas voler car je n'étais pas sûr que mon équipement soit en bon état. De plus, je ne savais pas si l'altitude était suffisante pour atteindre la vallée et il était presque impossible de trouver un décollage plus haut sur la montagne.	M	Bruised ribs, no broken bones	Côtes meurtries, pas d'os cassés	Incident	PG/PP	BC	Local	Intermediate, P3, VT, CT, R
2017-13	2017-07-15	The pilot, failed to fully inflate my glider on a reverse launch, but turned anyways, then aborted too close to the edge, slid down 30 feet and fractured my right wrist	Le pilote, ne m'ayant pas réussi à gonfler complètement mon aile lors d'un décollage face-voile, mais je me suis quand même retourné, puis avorté trop près du bord, glissé de 30 pieds et fracturé mon poignet droit.	ND/NL	Fractured/broken wrist (right)	Poignet droit cassé	Accident	PG/PP	BC	Local	Novice, P2, VT, R
2017-14	2017-07-16	Pilot made sharp turn on short low final into a tight LZ. Resulting accelerated turning descent and high speed contact with the ground. Serious blower back injury requiring surgery. Shattered vertebrae removed and replace. Mobility should be recovered with physio.	Le pilote a fait un virage serré lors d'une courte finale basse dans une zone d'atterrissage serrée. Résultat : descente en virage accélérée et contact à grande vitesse avec le sol. Blessure dorsale grave nécessitant une intervention chirurgicale. Vertèbres brisées enlevées et remplacées. La mobilité devrait être retrouvée avec physio.	LT	Serious Blower back injury requiring surgery. Shattered vertebrae removed and replace. Mobility should be recovered with physio. More info to follow.	Blessure dorsale grave nécessitant une intervention chirurgicale. Vertèbres brisées enlevées et remplacées. La mobilité devrait être récupérée avec physio.	Accident	PG/PP	ON	Local	Beginner, P1, H1
2017-15	2017-07-16	A southern takeoff at the Mont-Yamaska site by a sustained wind between 10 and 15 km / h for at least 30 sec. with a stable horizontal wing. Loss of instant lift after take-off and controlled drift to the west to avoid the series of trees under the launch. The right wingtip struck the treetop at a low altitude, followed by a loss of energy that caused the wing to roll over the canopy. The exterior wing was damaged on a dead tree trunk. I suffered a violent shock that disoriented me. The wing hung momentarily then tore in a short time. Later I fell vertically to the ground on the rocks. Loss of consciousness of about 15 min., the time that other pilots come to free me from my position, and pain on all the right side of the body.	Un décollage sud au site du Mont-Yamaska par un vent soutenu entre 10 et 15 km/h pour au moins 30 sec. avec une aile stable horizontale. Perte de portance instantanée après l'envol et dérive contrôlée vers l'ouest pour éviter la série d'arbres sous le sol. La bout d'aile droit a heurté la cime d'un arbre à basse altitude, suivi d'une perte de puissance qui a provoqué le capotage de l'aile sur le couvert des arbres. L'aile s'est abîmée sur un tronç d'arbre mort par l'extrados et j'ai subi un choc violent qui m'a désorienté. L'aile qui y est restée accrochée momentanément a déchiré en peu de temps, et la chute s'est poursuivie à la verticale jusqu'au sol dans les roches. Perte de conscience de 15 min. environ, le temps que d'autres pilotes me viennent me libérer de ma position, et douleur vive sur tout le côté droit du corps.	ND/NL	Loss of consciousness and mild concussion, body bruises	Perte de conscience et commotion cérébrale légère, contusions au corps	Accident	HG/DP	QC	Local	Novice, H2, RA
2017-16	2017-07-25	The implications of this incident occurred a series of judgmental mistake. I was flying along the ridge, gaining altitude but also experimenting rough wind shears which caused a couple of collapses before this incident. I was flying in an unusually turbulent air. The fact that I was climbing higher helped me building a feeling of confidence. The incident which followed happened to be one of most impressive collapses I have experienced airborne. The canopy was 60% inflated. The rest of the canopy was wrapped in between the lines. My first reaction was leaning toward the opened side of the glider and apply break. It did not prevent me to fall into an auto-rotation. I freaked out, lost the appreciation of altitude, thinking that I would not be able to recover my wing before reach the ground. By the time I tossed my reserved I realized that I had plenty altitude the weight-shift and control did finally worked. My wing was stabilized as my parachute was opening.	Cet incident s'est produit suite à une série d'erreurs de jugement. Je volais le long de la crête, gagnant de l'altitude mais expérimentant aussi des cisaillements violents de vent qui ont causé quelques fermetures avant cet incident. Je volais dans un air inhabituellement turbulent. Le fait que je montais plus haut m'a aidé à bâtir un sentiment de confiance. L'incident qui a suivi s'est avéré être l'une des fermetures les plus impressionnantes que j'ai connues en vol. La voile était gonflée à 60%. Le reste de l'aile était pris entre les suspentes. Ma première réaction a été de me pencher vers le côté ouvert de l'aile et d'appliquer le frein. Cela ne m'a pas empêché de tomber dans une auto-rotation. J'ai paniqué, perdu l'appréciation de l'altitude, pensant que je ne serais pas capable de récupérer mon aile avant d'atteindre le sol. Par le temps que je jette mon parachute, j'ai réalisé que j'avais beaucoup d'altitude, le déplacement de poids et le contrôle ont finalement fonctionné. Mon aile s'est stabilisée pendant que mon parachute s'ouvrait.	na	Incident	PG/PP	BC	X-country			
2017-17	2017-07-30	Bad launch, angle of attack too high, too far from the edge of the cliff, one wing popped, and initiated a right turn. The pilot was not able to recover.	Mauvais décollage, angle d'attaque trop grand, trop loin du bord de la falaise, un bout d'aile s'est soulevé, et a initié un virage à droite. Le pilote n'a pas pu récupérer.	na			Accident	HG/DP	QC	Local	Advanced H4, VT, CP, RA

#	Date	WHAT HAPPENED ?	QU'EST-IL ARRIVÉ ?	Injury / Blessures na NI ND/NI LT or P F	Injuries Description	Description Blessures	Accident / Incident ?	Discipline	Province	Purpose of flight / Type de vol	Rating / Niveau
2017-18	2017-08-11	Low time P2 pilot was launching at Cooper near Lumby BC where he had several successful launches in much more aggressive conditions. After a failed attempt at reverse launch due to drop in wind speed he started to reposition for a forward at the suggestion of a more experienced pilot assisting. Winds/cycles picked up immediately, so a second reversal was attempted instead. Upon spinning forward pilot lost grip on left brake handle, regained brake and noted right wing start to lose lift. Stepping more into wind and leaning in seemed to fix, so pilot started to torpedo for launch. As soon as feet left ground (several steps) pilot heard a "snap" followed by burn sensation on left side of neck and was suddenly drawn hard right towards hill. Realized right brake must have snagged on helmet (helmet does not have GoPro mounts) or something else and was now across throat and possibly harness or other part of gear. Pilot looked for trees as he was only 8-10 feet off ground did not want to fly it out and risk a collapse trying to fix uncertain rigging. Pilot aimed for two trees to cushion fall but went through them instead of head on into the smaller spruce. Pilot was not able to get feet tucked up in time and snagged harness on a deadfall and struck a rock about 1 foot in diameter with right tibia. Resulted in compound fracture to right tibia requiring Air Ambulance and SAR techs to extract injured Pilot. Fortunately, members of local flying club were at launch and quickly mobilized EMS as needed.	Le pilote P2 depuis peu décollait à Cooper près de Lumby BC où il avait eu plusieurs décollages réussis dans des conditions beaucoup plus agressives. Après une tentative de décollage face voite ratée en raison de la baisse de la vitesse du vent, il a commencé à se repositionner pour un décollage dos voile à la suggestion d'un pilote plus expérimenté. Les vents / cycles se sont immédiatement relevés, de sorte qu'un deuxième décollage face voile a été tenté à la place. En se retournant vers l'avant, le pilote a perdu l'adhérence sur la poignée de frein gauche, a récupéré le frein et a noté que l'aile droite commençait à perdre sa portance. Avancer plus dans le vent et se pencher semblait corriger, donc le pilote a commencé à foncer pour le décollage. Dès que les pieds ont quitté le sol (plusieurs pas), le pilote a entendu un "claquement" suivi d'une sensation de brûlure sur le côté gauche du cou et a été soudainement tiré vers la droite. Réalisé que le frein droit devait avoir accroché au casque (le casque n'a pas de montage GoPro) ou autre chose et se trouvait maintenant en travers de la gorge et peut être du harnais ou d'une autre partie de l'équipement. Le pilote a cherché des arbres car il n'était qu'à 8-10 pieds du sol et ne voulait pas s'enliser et risquer une fermeture en essayant de réparer un grément incertain. Le pilote a visé deux arbres pour amortir la chute mais les a traversés au lieu d'aller dans la plus petite épinette. Le pilote n'a pas réussi à relever les pieds à temps et a accroché le harnais sur un bois mort et a heurté un rocher d'environ un pied de diamètre avec le tibia droit. Résultat: une fracture ouverte au tibia droit nécessitant une ambulance aérienne et des techniciens SAR pour extraire le pilote blessé. Heureusement, les membres de l'aéroclub local étaient au décollage et ont rapidement mobilisé les services médicaux d'urgence requis.	ND/NI	Compound fracture to right tibia with exposed bone, hairline vertical fracture extended to knee which fortunately sustained minimal damage. Required titanium plate and screws.	Fracture ouverte du tibia droit avec os exposé, fracture verticale étendue au genou qui, heureusement, a subi des dommages minimes. Plaque et vis en titane requises.	Accident	PG/PP	BC	Local	Novice, P2
2017-19	2017-08-17	Ran out of altitude and forced to have an unplanned landing. Pilot tried for last little bit of lift close to the ridge-did not turn away from the trees in time-ended up behind/below the tree line in a clear cut and forced to make an unscheduled landing into the area with the best stumps. Result was a hard landing with bent/broken down tubes but injuries avoided.	Manque d'altitude et forcé d'avoir un atterrissage imprévu. Pour la dernière petite remontée près de la crête ne s'est pas éloigné des arbres à temps - s'est retrouvé derrière / sous la limite des arbres dans un secteur de coupe à blanc et a été forcé de faire un atterrissage imprévu dans la zone avec le moins de souches. Le résultat a été un atterrissage dur avec des tubes pliés / cassés mais les blessures ont été évitées.	na			Incident	HG/DP	BC	Local	Intermediate, H3, VT, CP, RS
2017-20	2017-08-20	Slightly lower than normal approach into the LZ at Mt. Woodside. While coming into the back of the field I was turned to the left by a gust and towards the big tree which we normally pass to the right of. I was carrying adequate speed, so I shifted my weight hard to the right and as the glider began to roll right I punched it out to climb and turn right. My left wing tip passed through some thin branches and leaves and I was able to level out and do a belly landing. The only reason I couldn't land on my feet is because I didn't have enough speed left to do a proper flare and swing my feet under me. If I had panicked and not kept my composure the outcome could have been catastrophic, which only serves to reinforce my belief that "you never give up until you come to a stop".	Approche légèrement plus basse que la normale dans la zone d'atterrissage au mont Woodside. En arrivant à l'arrière du terrain, une rafale m'a fait tourner vers la gauche et vers le grand arbre que nous passons normalement à la droite. J'avais une vitesse adéquate, alors j'ai déplacé mon poids vers la droite et lorsque le planeur a commencé à rouler à droite, j'ai poussé la barre pour grimper et tourner plus serré. Mon extrémité de l'aile gauche a traversé des branches minces et des feuilles et j'ai pu me stabiliser et faire un atterrissage sur le ventre. La seule raison pour laquelle je ne pouvais pas atterrir sur mes pieds, c'est parce que je n'avais plus assez de vitesse pour faire une ressource adéquate et balancer mes pieds sous moi. Si j'avais paniqué et pas gardé mon sang-froid, le résultat aurait pu être catastrophique, ce qui ne fait que renforcer ma conviction que vous n'abandonnez jamais avant de vous arrêter.	na			Incident	HG/DP	BC	Local	Novice, P2
2017-21	2017-08-25	Lack of speed at takeoff. Forced landing in mountain trees immediately after takeoff (flight approximately 5 seconds).	Manque de vitesse au décollage. Atterrissage forcé dans les arbres de la montagne immédiatement après le décollage (vol d'environ 5 secondes).	na			Incident	HG/DP	QC	Local	Intermediate, H3
2017-22	2017-08-27	Student was participating on the second day of an introductory lesson. Launching from a small hill, gained 1-2 feet of altitude and flight time less than 2 seconds. Got one wing high on landing and then contacted one wheel to the ground, ground looped and swung through the control frame.	L'élève participait à la deuxième journée d'une leçon d'introduction. Décollé à partir d'une petite colline, a gagné 1-2 pieds d'altitude et le temps de vol a été de moins de 2 secondes. A eu une aile haute à l'atterrissage et ensuite une roue a touché le sol, roulé au sol et s'est balancé à travers le cadre de contrôle.	ND/NI	fractured humerus	Fracture de l'humerus	Accident	HG/DP	AB	Training/Student Formation/Étudiant	
2017-23	2017-08-28	Other pilots crowded around wing at time to launch, wing brushed past other pilot's leg, came up crooked. Thought I could run it out, got airborne but too low, cycle ended? Hit tree with left wingtip, got spun and crashed	D'autres pilotes se sont rassemblés autour de l'aile au moment du décollage, l'aile a frôlé la jambe d'un autre pilote et est remontée de travers. Je pensais pouvoir récupérer, je me suis mis en vol mais trop bas, le cycle était terminé? Frappé un arbre avec le bout de l'aile gauche, parti en ville et s'est écrasé.	ND/NI	Fractured Talbone, Compression Fracture T11,	Fracture du coccyx, vertèbre T11	Accident	PG/PP	BC	Local	Novice, P2
2017-24	2017-09-24	Take off went wrong on aero tow	Le décollage a mal tourné sur l'aéro remorquage.	ND/NI	Broken elbow	Fracture du coude	Accident	HG/DP	ON	Local	Novice H2 VT RS RA

Legend/Légende

M : Minor / Mineure
NI : Non Disabling / Non invalidante
LT : Long Term Disabling / Invalidité Long Terme (>6 months/mois)
P : Permanent / Invalidité Permanente
F : Fatality / Fatalité