

2023 CSPA Safety Management System | ACPs Système de gestion de la sécurité 2023

The data and information used in the Safety Management System ("SMS") of CSPA is privileged and to be kept confidential. Any publication of any data or information from the CSPA's SMS by CSPA is for safety information purposes only and to enhance the safety awareness of parachutists.

Les données et informations utilisées dans le système de gestion de la sécurité de l'ACPS sont privilégiées et demeurent confidentielles. Toute publication par l'ACPS de données ou d'informations provenant du système de gestion de la sécurité de l'ACPS sera diffusée uniquement à titre d'information de sécurité ou afin de favoriser la sensibilisation des parachutistes à la sécurité.

Tandem AIM Reports | Les rapports AID tandem

Accident / Incident / Défaillance	Étape du saut	Âge	# de sauts	Harnais	Vollure principale	Taille de la vollure principale	Cause	Action corrective proposée dans le rapport AID	Recommandations de l'ACPS	Action initiée par :
Accident	Atterrissage	28	2	UPT Micro Sigma	Icuras TX2	330	Le harnais utilisé pour maintenir les jambes du passager ensemble est doté d'un dispositif de réglage qui permet à l'instructeur de resserrer le harnais, ce qui amène les genoux du passager plus haut. En remontant les genoux de sa passagère, l'IT a constaté que ses genoux étaient bien pliés. L'IT a poursuivi son circuit d'atterrissage pour une approche normale. Alors qu'ils étaient en finale, l'IT a senti les pieds de la passagère effleurer le sol, ce à quoi l'IT a réagi par un peu d'arrondi supplémentaire pour les faire décoller du sol afin que l'IT puisse essayer de relever les jambes de la passagère. L'IT n'a pas pu y arriver à ce moment, et a ensuite essayé d'atterrir debout pensant porter la passagère malgré le fait que ses genoux avaient traîné sur l'herbe durant le planage précédent l'arrêt. L'IT a atterri debout, puis a soulevé la passagère pour la ramener sur son dos. Selon le vidéaste, la passagère n'a aucune mobilité dans ses jambes. Il est apparu qu'à l'atterrissage, la sangle censée maintenir les jambes du passager relevées ne fonctionnait pas comme prévu. Les jambes de la passagère étaient basses et ont traîné derrière elle sur le sol, plant ses jambes vers l'arrière à partir des genoux. C'était une amplitude de mouvement normale pour une personne moyenne, mais cela lui causait de la douleur. La passagère du tandem n'a pas fait savoir au manifeste ni à ses instructeurs qu'elle ressentait une douleur à la cheville. Selon la passagère du tandem, une radiographie a révélé une légère fracture à la cheville. Cela n'a pas nécessité de chirurgie. Une radiographie de suivi est prévue pour la mi-juin. Depuis, le CP a parlé à la passagère du tandem tous les deux jours et elle ne s'est pas préoccupée de la blessure et a déclaré que tout semblait bien guérir.	Une évaluation du harnais de jambes utilisé pour aider les personnes handicapées a été envisagée et des modifications potentielles seront envisagées pour une utilisation future. La passagère tandem avait déjà sauté au centre de sauts et avait le même instructeur que lors de ses sauts précédents. Il n'y a aucune préoccupation ou conclusion qui indiquerait que les actions des instructeurs tandem n'étaient pas appropriées face aux circonstances présentées.	La préparation de l'élève fera une grande différence dans la réussite du saut. Un entraînement adéquat aidera l'élève à comprendre la chronologie des étapes, éliminera la confusion, augmentera la confiance de l'élève dans l'équipement et dans vous (l'instructeur tandem), tout cela fera en sorte que l'expérience en soit une agréable. Les conseils suivants garantiront un entraînement efficace : <ul style="list-style-type: none"> • Expliquez clairement ce qui va se passer. • Pratiquez avec réalisme. • La répétition des mouvements entraîne leur exécution instinctive. • Obtenez de la rétroaction de votre élève. Cela vous permettra de savoir si des explications supplémentaires sont nécessaires et s'il apprend réellement. • Faites le pratiquer jusqu'à la perfection et n'oubliez pas : • Ce qui est effectué au sol sera presque certainement exécuté dans les airs. " (Manuel Sigma Tandem Chapitre 1 : préparation) 	Instructeur Tandem ; Agent de sécurité ; CP ; Gréeur (pour le harnais de jambes)
Accident	Atterrissage	65	0	Sigma	Sigma	365	La passagère ne pouvait pas lever les jambes pour atterrir. Plusieurs essais pour l'atterrissage ont été tentés sans succès. Des vents variables à l'atterrissage ont entraîné une perte de puissance d'arrondi dans la vollure (coulade de air). Atterrissage dur dans le bol de gravier sans les jambes relevées. On soupçonne une entorse de la cheville droite due à une hyperextension. Passagère envoyée aux urgences.	Nous (Centre de saut) devons utiliser un système qui aiderait le passager à lever les jambes à l'atterrissage. La passagère n'a pas levé sa jambe ou n'a pas pu la lever. Au sol, au moment de l'entraînement, elle était capable de lever les jambes. Le réglage du harnais doit également être abordé.	Avant le saut en parachute, informez les passagers des dangers potentiels liés au fait de ne pas lever complètement les jambes avant l'atterrissage. Demandez au passager de faire une démonstration de sa capacité à lever ses jambes avant de sauter et assurez-vous de la bonne technique. S'il est incapable de démontrer sa capacité à lever les jambes, ne sautez pas. La technique doit également être pratiquée sous vollure avant d'arriver à 1 500 pieds. Consultez les recommandations du fabricant concernant les facteurs externes susceptibles de modifier le cycle de vol et/ou les performances d'arrondi, notamment les vents, le poids des passagers, les changements de température extérieure, le terrain et l'altitude.	Instructeur Tandem ; Agent de sécurité ; CP ; Gréeur (pour le harnais de jambes)
Accident	Atterrissage	30	0	Sigma	TX2	330	Le passager est paraplégique. La majorité du saut s'est déroulée sans incident : l'entrée dans l'avion, la sortie et la chute libre. À l'atterrissage, la jambe droite du passager est tombée sur celle de l'instructeur et lui a fracturé le fémur. L'atterrissage s'est fait en douceur.	Les passagers paraplégiques sont très fragiles et doivent donc sauter avec des instructeurs expérimentés. Avec 11 000 tandems, l'IT est l'un des plus expérimentés et les conditions étaient parfaites. Avec les passagers paraplégiques, nous (Centre de saut) faisons une sorte autour des jambes pour qu'ils puissent soulever eux-mêmes la poignée. L'instructeur a confirmé que le passager allait pouvoir le faire mais ce ne fut pas le cas sous vollure malheureusement. L'instructeur a atterri du mieux qu'il a pu avec les jambes du passager, mais une jambe a glissé. Le passager a contacté le centre de sauts plusieurs jours plus tard pour lui faire savoir qu'il s'était fracturé le fémur.	La préparation de l'élève fera une grande différence dans la réussite du saut. Un entraînement adéquat aidera l'élève à comprendre la chronologie des étapes, éliminera la confusion, augmentera la confiance de l'élève dans l'équipement et dans vous (l'instructeur tandem), tout cela fera en sorte que l'expérience en soit une agréable. Les conseils suivants garantiront un entraînement efficace : <ul style="list-style-type: none"> • Expliquez clairement ce qui va se passer. • Pratiquez avec réalisme. • La répétition des mouvements entraîne leur exécution instinctive. • Obtenez de la rétroaction de votre élève. Cela vous permettra de savoir si des explications supplémentaires sont nécessaires et s'il apprend réellement. • Faites le pratiquer jusqu'à la perfection et n'oubliez pas : • Ce qui est effectué au sol sera presque certainement exécuté dans les airs. " (Manuel Sigma Tandem Chapitre 1 : préparation) 	Instructeur Tandem ; Agent de sécurité ; CP ; Gréeur (pour le harnais de jambes)
Accident	Atterrissage	80	0	Strong	SET	366	La sortie était normale. La descente sous vollure a compris deux répétitions de lever des jambes (pieds et genoux). L'approche d'atterrissage était bonne avec la commande pour lever les jambes à l'atterrissage afin de glisser sur les fesses activée à environ 50 pieds au-dessus du sol. Le passager a d'abord levé les jambes et les a abaissées juste avant l'atterrissage, provoquant un arrêt soudain et faisant pivoter l'instructeur vers l'avant sur le passager. L'instructeur a supporté son poids du mieux possible en essayant de soulever son corps tandis que le passager tirait l'instructeur par le haut et roulait vers la droite pour soulager tout poids ou pression sur lui-même. L'instructeur s'est détaché du passager le plus rapidement possible et a retiré le passager du harnais sans le déplacer. Il a alerté le CP (sur place) de l'incident qui a géré la suite de la situation. - Instructeur Tandem Arrivée sur le lieu de la blessure. Évacuation des badauds et évaluation de la blessure. L'évaluation initiale a conclu que la blessure semblait être une luxation de la cheville. La personne blessée a été assistée jusqu'au véhicule et conduite jusqu'à son propre véhicule. La personne blessée a refusé de recevoir une ambulance ou de se rendre au centre d'urgence le plus proche. La personne blessée a choisi de conduire avec des membres de sa famille et de subir une évaluation médicale. - CP Approche finale : l'IT a demandé au passager de lever les jambes avant le début de l'arrondi (bon timing).	Débriefing avec IT terminé. Répétition des techniques d'atterrissage et de la formation.	Informez les passagers des dangers potentiels liés au fait de ne pas lever complètement les jambes avant l'atterrissage, avant le saut en parachute. Demandez au passager de faire une démonstration avant de sauter de sa capacité à bien lever les jambes, et assurez-vous de la bonne technique. S'il est incapable de démontrer sa capacité à lever les jambes, ne sautez pas. La technique doit également être pratiquée sous vollure avant d'atteindre les 1 500 pieds.	Instructeur Tandem ; Agent de sécurité ; CP
Accident	Atterrissage	55	2065	Micro Sigma	Icuras TX2	360	Aucun impact ni blessure pour le passager tandem. Deuxième tandem de la journée. Le saut s'est déroulé sans incident. À l'atterrissage, l'instructeur s'est gravement tordu la cheville. Le passager avait 82 ans. Il (le passager) n'a pas été blessé. L'instructeur ne sautait pas à son centre de saut habituel, ce qui présentait une différence significative en ASL. L'instructeur était à jour, avec 80 tandems complétés cette saison. Cependant, l'instructeur était invité à un événement spécial au centre de sauts où l'incident s'est produit. Bien que l'instructeur ait réalisé plus de 100 tandems dans ce centre de sauts (dont 78 en 2022), ce n'était que le deuxième ici depuis août 2022. Le dénivelé, le sol sec et dur et le modèle de vollure différent auquel il est habitué ont été des facteurs contributifs. - Instructeur Tandem L'atterrissage ne semble pas inhabituel, cependant lorsque l'instructeur allait se relever, la pression appliquée a immédiatement indiqué un souci au niveau de sa cheville. Il a quitté le terrain tout seul. Une glace comprimée a été appliquée et il a élevé son pied. Le lendemain, sa cheville semblait enflée et meurtrie. Il est allé faire des radiographies qui n'ont révélé aucune fracture ni souci inhabituel. Il a été déterminé qu'il s'agissait d'une grave entorse. Il n'a pas continué à sauter en parachute pendant toute la fin de semaine. - Manifeste	Révision des procédures d'atterrissage ainsi que de l'importance d'être conscient de la situation lors d'un saut à un endroit différent.	Référence au Manuel Tandem Sigma Chapitre 1 : préparation ; en se concentrant spécifiquement sur les sections "Évaluation du terrain" et "Altitude". " Lorsque vous sautez à des endroits au-dessus du niveau de la mer, l'élevation du sol rendra l'arrondi moins efficace. Familiarisez-vous avec les différentes caractéristiques de la vollure en sélectionnant des élèves plus légers avec lesquels sauter."	Instructeur Tandem ; Agent de sécurité ; CP
Accident	Atterrissage	38	975	Sigma	Sigma	340	Le passager n'a pas levé les jambes pour l'atterrissage. L'instructeur a essayé de l'aider avec ses jambes et s'est coincé la cheville à l'atterrissage.	L'instructeur a fait de son mieux dans la situation. Je recommande donc de se pratiquer à noter la réaction des passagers, mais ce n'est pas évident de devenir parfaitement à chaque fois. La situation a démontré le bon sens et la bonne volonté de l'instructeur qui a tout essayé sur le moment.	Informez les passagers des dangers potentiels liés au fait de ne pas lever complètement les jambes avant l'atterrissage, avant le saut en parachute. Demandez au passager de faire une démonstration avant de sauter de sa capacité à bien lever les jambes, et assurez-vous de la bonne technique. S'il est incapable de démontrer sa capacité à lever les jambes, ne sautez pas. La technique doit également être pratiquée sous vollure avant d'atteindre les 1 500 pieds.	Instructeur Tandem ; Agent de sécurité ; CP

Accident	Atterrissage	25	0	Sigma	Sigma	340	Le passager était très anxieux à propos du saut, l'anglais n'était pas sa langue maternelle. Le passager a saisi les bras de l'instructeur en chute libre lorsque l'instructeur a déployé le parachute et découvert qu'il ne pouvait pas lever ses jambes pour l'atterrissage. L'instructeur a tenté d'expliquer au passager comment lever les jambes en attrapant et en tirant ses propres jambes avec son pantalon. Le passager n'a pas bien compris. L'instructeur a tenté de réexpliquer plusieurs fois jusqu'à la fin. Le passager a attrapé une jambe et l'a laissé tomber très tôt et s'est renversé à l'atterrissage. L'instructeur et le passager se sont blessés à la cheville.	Il est recommandé de viser une petite colline dans le coin de la DZ si le passager est moins habile à lever les jambes. Une autre astuce consiste à faire son arrondi un peu plus haut lors d'un freinage en deux étapes afin d'obtenir une petite chute plutôt qu'une glissade.	La préparation de l'élève fera une grande différence dans la réussite du saut. Un entraînement adéquat aidera l'élève à comprendre la chronologie des étapes, éliminera la confusion, augmentera la confiance de l'élève dans l'équipement et dans vous (l'instructeur tandem), tout cela fera en sorte que l'expérience en soit une agréable. Les conseils suivants garantiront un entraînement efficace : <ul style="list-style-type: none"> • Expliquez clairement ce qui va se passer. • Pratiquez avec réalisme. • La répétition des mouvements entraîne leur exécution instinctive. • Obtenez de la rétroaction de votre élève. Cela vous permettra de savoir si des explications supplémentaires sont nécessaires et s'il apprend réellement. • Faites le pratiquer jusqu'à la perfection et n'oubliez pas : • Ce qui est effectué au sol sera presque certainement exécuté dans les airs. " (Manuel Sigma Tandem Chapitre 1 : préparation) 	Instructeur Tandem ; Agent de sécurité ; CP
Accident	Atterrissage	0	0	Strong	SET	400	Sortie tandem à 10 000 pieds déploiement de la voilure à 5 000 pieds. Pratique d'atterrissage au-dessus de 3000 pieds. La passagère a démontré de bons comportements, levant les jambes et s'entraînant au freinage à l'atterrissage, la passagère a laissé tomber sa jambe gauche. Sa cheville semble luxée. Ambulance appelée pour l'emmener à l'hôpital.	L'entraînement était suffisant, la pratique en vol sous voilure s'est bien déroulée. La passagère a tout simplement laissé tomber son pied au mauvais moment.	Informez les passagers des dangers potentiels liés au fait de ne pas lever complètement les jambes avant l'atterrissage, avant le saut en parachute. Demandez au passager de faire une démonstration avant de sauter de sa capacité à bien lever les jambes, et assurez-vous de la bonne technique. S'il est incapable de démontrer sa capacité à lever les jambes, ne sautez pas. La technique doit également être pratiquée sous voilure avant d'atteindre les 1 500 pieds.	Instructeur Tandem ; Agent de sécurité ; CP
Accident	Atterrissage	18	0	Sigma	Icuras	330	Chute libre sans incident. À environ 1 000 pieds, les turbulences ont commencé alors que l'instructeur commençait son circuit d'atterrissage. À environ 300 pieds, les turbulences ont frappé à nouveau et ils ont chuté d'environ 1 à 2 mètres. Le passager a été orienté vers une aide médicale en raison d'une entorse lombaire. L'instructeur s'est blessé à la jambe.	Lorsque le vent souffle du sud, atterrissez dans la zone d'atterrissage en passant devant les arbres de l'autre côté de la route.	Consultez les recommandations du fabricant concernant les facteurs externes susceptibles de modifier le cycle de vol et/ou les performances d'arrondi, notamment (sans s'y limiter) : les vents, le poids des passagers, les changements de température extérieure, le terrain et l'altitude.	Instructeur Tandem ; Agent de sécurité ; CP
Accident	Atterrissage	15	0	Sigma	Sigma	340	L'instructeur s'est tordu le genou lors d'un atterrissage en tandem.	L'instructeur aurait dû lever davantage les jambes.	"Une bonne glissade nécessite un bon arrondi jusqu'à un taux de descente presque nul. L'instructeur tandem s'assoit dans son harnais (tirant ainsi l'élève également en arrière) et est prêt à atterrir sur ses pieds, mais continue de s'asseoir après le premier contact avec le sol pour glisser sur les fesses avec l'élève littéralement assis sur ses cuisses. Il est important que l'instructeur tandem s'assoie à l'atterrissage afin que l'élève n'ait pas tendance à se pencher en avant au moment de l'atterrissage (ce qui pourrait faire rouler l'instructeur tandem au-dessus de l'élève.)" - Manuel Sigma Tandem Chapitre 4 : Voilures/Atterrissages	Instructeur Tandem ; Agent de sécurité ; CP
Accident	Autre	40	0	Sigma II	Sigma	340	Le passager a fait son premier saut avec un instructeur. Le saut s'est bien passé du début à la fin. Le passager s'est plaint d'une forte pression à l'arrière de la tête. L'instructeur lui a demandé s'il était congestionné avant le saut et il a répondu que non. La douleur s'est intensifiée et, selon le passager, elle était insupportable. Le 911 a été appelé et le passager a été transporté en ambulance. Les ambulanciers ont pris les signes vitaux des passagers et tous étaient normaux. Le passager est allé à l'hôpital. Il s'est avéré que le passager avait les tympans perforés.	Ne sautez jamais si vous êtes congestionné.	L'élève doit être en bonne santé, sans problèmes cardiaques ni aucun autre problème de santé débilitant.	Instructeur Tandem ; Manifeste ; Agent de sécurité ; CP
Accident	Sous voilure	30	0	Micro Sigma	Sigma	340	Après la fin de la chute libre, qui s'est bien déroulée, et le signal de l'instructeur, le passager a saisi son harnais à 2 mains comme on le lui avait appris lors de l'entraînement. Le passager a tenu le harnais si serré qu'il s'est fracturé le poignet. Le passager n'a jamais rien mentionné à propos de son poignet après le saut, mais alors qu'il rentrait chez lui, il a remarqué que son poignet gonflait et s'est rendu à l'hôpital.	Comme enseigné lors de l'entraînement tandem, il n'est pas nécessaire de tenir le harnais de toutes ses forces. Le but étant juste de laisser de l'espace au moniteur et de prévenir le passager que l'ouverture est imminente pour qu'il ne soit pas surpris. Il a été mentionné que le passager devait simplement poser ses mains sur sa poitrine et cela aurait suffi.	La préparation de l'élève fera une grande différence dans la réussite du saut. Un entraînement adéquat aidera l'élève à comprendre la chronologie des étapes, éliminera la confusion, augmentera la confiance de l'élève dans l'équipement et dans vous (l'instructeur tandem), tout cela fera en sorte que l'expérience en soit une agréable. Les conseils suivants garantiront un entraînement efficace : <ul style="list-style-type: none"> • Expliquez clairement ce qui va se passer. • Pratiquez avec réalisme. • La répétition des mouvements entraîne leur exécution instinctive. • Obtenez de la rétroaction de votre élève. Cela vous permettra de savoir si des explications supplémentaires sont nécessaires et s'il apprend réellement. • Faites le pratiquer jusqu'à la perfection et n'oubliez pas : • Ce qui est effectué au sol sera presque certainement exécuté dans les airs. " (Manuel Sigma Tandem Chapitre 1 : préparation) 	Instructeur Tandem ; Agent de sécurité ; CP
Incident	Atterrissage	39	0	Sigma	Sigma	340	Le vent soufflait du sud-ouest et créait des turbulences. Il en résulte un atterrissage ferme. Le passager allait bien mais a dit qu'il avait mal au coccyx.	Passage en revue avec l'instructeur des zones turbulentes du centre de saut mais ainsi que des vents et conditions météo pouvant changer rapidement.	Informez les passagers des dangers potentiels liés au fait de ne pas lever complètement les jambes avant l'atterrissage, avant le saut en parachute. Demandez au passager de faire une démonstration avant de sauter de sa capacité à bien lever les jambes, et assurez-vous de la bonne technique. S'il est incapable de démontrer sa capacité à lever les jambes, ne sautez pas. La technique doit également être pratiquée sous voilure avant d'atteindre les 1 500 pieds.	Instructeur Tandem ; Agent de sécurité ; CP
Incident	Chute libre	23	0	Sigma	Sigma	340	L'instructeur a déployé son RSE pendant la phase de sortie du saut en parachute. Le RSE est passé sous le tandem et a touché la passagère. Cela lui a fait une marque sur la gorge alors que le RSE se gonflait.	Il est conseillé à l'instructeur de mieux se présenter au vent avec son passager. Volez la sortie et déployez le RSE une fois en position stable dans le vent. J'ai visionné plusieurs vidéos de la sortie assise et l'instructeur a pratiqué la routine de sortie après cet incident.	"Assurer la stabilité avant le déploiement : une formation appropriée des étudiants aidera à atteindre des positions corporelles stables avant le déploiement du dispositif de ralentissement de la chute libre, tout comme une sortie dynamique de l'instructeur tandem. N'UTILISEZ PAS LE RSE POUR GAGNER EN STABILITÉ - Soyez stable ou gagnez en stabilité avant que le RSE ne soit déployé. Le déploiement du RSE lorsqu'instable ne doit avoir lieu que pour éviter d'atteindre la vitesse terminale du tandem. Déploiement de RSEs : <ul style="list-style-type: none"> • Localisez la poignée du RSE et saisissez-la fermement. • Sortez le RSE de la pochette et lancez-le agressivement sur le côté en extension complète du bras. • Relâchez immédiatement une fois en avant de la ligne de vos épaules. • Regardez le RSE se gonfler sur votre épaule droite (vous pouvez ou non sentir le RSE se gonfler)" - (Manuel Sigma Tandem Chapitre 3 : Chute Libre/Lancer du RSE) 	Instructeur Tandem ; Agent de sécurité ; CP
Incident	Chute libre	0	0	Sigma	Icuras	330	L'instructeur a lancé correctement le RSE, mais celui-ci s'est noué avant de pouvoir se gonfler complètement. L'instructeur reste stable en chute libre, le RSE semblait être complètement déployé, ce n'est que vers 8000 ft que l'instructeur constate le manque de matériel. L'instructeur a tiré sur la poignée de secours, le RSE s'est ensuite glissé dans les suspentes du parachute de secours et s'est enroulé autour des suspentes. On pense que cela a provoqué un nœud de tension et provoqué la rotation de la voilure. L'instructeur a tiré sur la poignée pour ralentir la rotation d'environ la moitié. Le duo a continué à tourner jusqu'à ce qu'ils se retrouvent accrochés dans des arbres, ce qui a ralenti leur descente avant de toucher le sol. Tous deux sont transportés à l'hôpital avec peu ou pas de blessures.	Nous ne savons pas ce qui a causé le nœud du RSE, mais assurez-vous que le RSE est relâché vers le haut pour éviter les nœuds.	Référence à la section 3 du manuel Sigma Tandem : Techniques de l'instructeur, chapitre 3 - Chute libre et lancer du RSE. Référence supplémentaire à la section 4 du manuel Sigma Tandem : Dysfonctionnements et urgences, chapitre 1 - Procédures de réserve en mettant l'accent sur le « RSE non gonflé ». Faites inspecter l'équipement par un gréuer pour vérifier son bon fonctionnement.	Instructeur Tandem ; Gréuer ; Agent de sécurité ; CP
Mauvais fonctionnement	Déploiement	54	0	Micro Sigma	Icuras TX2	330	Fortes torsions des suspentes à l'ouverture. Ne s'est jamais délogé malgré les efforts. Exécution des PU et atterrissage en toute sécurité avec le client sur le centre de sauts.	Malgré l'activation normale du parachute visible sur vidéo, celle-ci s'est soldée par des torsades dans les suspentes et une rotation. Les techniques de pilages ont été révisées avec le pilier. Discussion avec l'instructeur tandem concernant les positions du corps lors du déploiement.	"Essayez de sortir de la torsade des suspentes, en demandant à l'élève d'aider si nécessaire. En cas d'échec, effectuez les procédures d'urgence en tirant sur la poignée de largage du parachute principale, en veillant à la libération complète des élévateurs principaux, et en aidant physiquement si nécessaire. Tirez immédiatement sur la poignée du parachute de secours." (Manuel Sigma Tandem Chapitre 3 : Problèmes de	Instructeur Tandem ; Pileurs ; Gréuers ; Propriétaire de l'équipement ; Agent de sécurité ; CP

Student AIM Reports | Les rapports AID étudiant

Accident / Incident / Défaillance	Étape du saut	Âge	# de sauts	Harnais	Voilure principale	Taille de la voilure principale	Cause	Action corrective proposée dans le rapport AID	Recommandations de l'ACPS	Action initiée par :
Accident	Atterrissage	50	1	Conquest	Solo	270	L'élève du premier saut de DAI a montré des réactions lentes aux commandes radio tout au long du parcours sous-voilure. Une réaction lente à l'ordre d'arrondi a provoqué un atterrissage brutal, qui l'élève a subi au niveau du coccyx. Un atterrissage brutal a provoqué des spasmes musculaires dans le bas du dos et une entorse à la cheville.	Les IC ont été informés de souligner l'importance d'un temps de réaction approprié aux commandes de l'IR et du timing de la commande d'arrondis. L'élève a été débriefé concernant la procédure d'atterrissage, notamment l'attitude de l'arrondi, le fait de ne pas regarder vers le bas et de terminer le freinage.	Examiner le matériel pédagogique sur les techniques d'atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 ; section 6.7) et sur les Problèmes et Solutions d'atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 ; section 6.17.5). Les étudiants doivent apprendre, réviser et pratiquer le roulé-boulé en référence au Document de référence IC Annexe - Connaissances techniques en parachutisme - Atterrissage roulé-boulé. L'étudiant doit revoir et pratiquer la technique d'arrondi au sol avant le saut en parachute, y compris, mais sans s'y limiter, les conseils de l'instructeur radio aux étudiants lors de l'atterrissage de leur voilure, grâce à l'utilisation d'une méthode de signalisation reconnue. L'IR doit assurer un encadrement précis et une révision à jour du Manuel de référence de l'instructeur radio - Règles de communication.	IC, IPAC, IL, IR, étudiant, agent de sécurité, CP
Accident	Atterrissage	51	1	Conquest	Solo	270	L'étudiant en DAI a été envoyé pour faire un premier saut pour lequel la sortie et l'ouverture se sont passées de façon normale. L'élève a répondu de façon attendue aux commandes de l'IR. L'élève a effectué un arrondi et un atterrissage normaux, mais est ensuite tombé en tendant le bras droit qu'il s'est blessé. Après examen aux urgences locales, il a été confirmé qu'il s'était cassé l'humérus.	Pendant son arrondi, l'étudiant avait les bras loin sur les côtés de son corps. Il avait été prévenu de garder ses bras plus vers le centre de son corps, au niveau de l'aîne, afin d'effectuer un atterrissage approprié de sorte à éviter une fracture.	Examiner le matériel pédagogique sur les techniques d'atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 ; section 6.7) et sur les Problèmes et Solutions d'atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 ; section 6.17.5). Les étudiants doivent apprendre, réviser et pratiquer le roulé-boulé en référence au Document de référence IC Annexe - Connaissances techniques en parachutisme - Atterrissage roulé-boulé.	IC, IPAC, IL, IR, étudiant, agent de sécurité, CP
Accident	Atterrissage	32	1	Sunpath	Javelin Solo	270	L'élève faisait son premier saut de DAI. Tout s'est bien passé jusqu'à la finale. À environ 25 pieds, le sauteur a effectué un virage à droite de 30 degrés. Son parachute est tombé soudainement d'environ 10 pieds. Le sauteur s'est fait dire de freiner, mais il a hésité. Il avait les yeux baissés. Il a levé les jambes et atterri très fort sur ses fesses. Le sauteur a exécuté un virage de sa propre initiative sans que l'IR ne le lui dise. Le sauteur n'a pas non plus freiné quand on le lui a dit. Il s'est blessé au bas du dos. Il a été immobilisé et maintenu avec une attelle. L'ambulance a été appelée et le sauteur a été transporté à l'hôpital du coin.	L'élève a fait une fixation sur sa cible et n'a pas répondu aux instructions de l'IR. Pas d'arrondi avant l'atterrissage. Les IC et IL souligneront l'importance pour tous les sauteurs de suivre les instructions de l'IR et de surveiller l'horizon à l'atterrissage.	Examiner le matériel pédagogique sur les techniques d'atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 ; section 6.7) et sur les Problèmes et Solutions d'atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 ; section 6.17.5). Les étudiants doivent apprendre, réviser et pratiquer le roulé-boulé en référence au Document de référence IC Annexe - Connaissances techniques en parachutisme - Atterrissage roulé-boulé. L'étudiant doit revoir et pratiquer la technique d'arrondi au sol avant le saut en parachute, y compris, mais sans s'y limiter, les conseils de l'instructeur radio aux étudiants lors de l'atterrissage de leur voilure, grâce à l'utilisation d'une méthode de signalisation reconnue. L'IR doit assurer un encadrement précis et une révision à jour du Manuel de référence de l'instructeur radio - Règles de communication.	IC, IPAC, IL, IR, étudiant, agent de sécurité, CP
Accident	Atterrissage	56	2	Dolphin	Navigator	260	Le premier saut de l'élève s'est plutôt bien passé - il a baissé les yeux et est tombé (à la sortie), mais ses deux instructeurs l'ont aidé à retrouver sa stabilité. L'élève a suivi un circuit pour atterrir en suivant les instructions de l'IR et a atterri debout dans la zone d'atterrissage. Les deux radios ont été vérifiées au sol et fonctionnaient correctement. L'IPAC a examiné les procédures d'atterrissage d'urgence en cas de panne des radios - suivre la flèche de contrôle au sol, atterrir face au vent dans l'impacte quel grand champ - durant le trajet vers l'avion avec l'élève et l'autre IPAC. L'IPAC a allumé les radios dans l'avion et a confirmé qu'elles fonctionnaient correctement. L'élève a fait une bonne sortie et a effectué correctement ses entraînements d'ouverture, manquant légèrement de conscience de l'altitude. L'élève a déployé son parachute principal à l'altitude prévue, soit 5 500 pieds. Student a volé un peu hors de la ligne de vent depuis la zone de jeu, mais l'IR l'a fait revenir au bon endroit. L'élève répondait aux instructions radio, quoique lentement. À 1 000 pieds AGL, le sauteur s'est mis en vent arrière (sud), l'IR lui a demandé de tourner à 180 degrés vers la gauche (pour revenir face au vent) et le sauteur n'a pas répondu. Alors que l'IR continuait de demander au sauteur d'effectuer des virages à gauche vers la base, l'élève a continué à voler en vent arrière sans réponse. L'étudiant a continué de voler en vent arrière, s'éloignant de la zone d'atterrissage de 1 000 pieds horizontalement, a tourné en base (est) beaucoup trop tard et a heurté le côté d'une benne à ordures derrière une entreprise sous-traitante. Un des sauteurs expérimentés a rejoint l'étudiant en moins 3 minutes et l'IR a appelé le 911. L'étudiant a une fracture du bassin et des blessures internes. Les IPACs ont vérifié à nouveau les radios et ont constaté qu'elles étaient toutes allumées et fonctionnaient correctement.	Les étudiants doivent suivre les procédures d'urgence. La fixation d'objets peut être un facteur.	Examiner le matériel pédagogique sur les techniques d'atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 ; section 6.7) et sur les Problèmes et Solutions d'atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 ; section 6.17.5). L'IR doit assurer un encadrement précis et une révision à jour du manuel de référence de l'instructeur radio - Règles de communication.	IC, IPAC, IL, IR, étudiant, agent de sécurité, CP
Accident	Sortie	21	14	Skyworld Specialties	Solo	270	À 7 500 pieds, le sauteur est sorti de l'avion. Il a grimpé sur la barre de renfort de l'avion, et lorsqu'il l'a lâchée, son coude gauche a heurté la marche de l'avion. La douleur a immédiatement commencé lorsque le sauteur est entré en chute libre. Le sauteur a atterri en toute sécurité au sol sous la voilure.	L'élève a été briefé sur la façon de se rendre jusqu'à la bande antidérapante afin d'assurer de lâcher l'avion en toute sécurité, sans laisser tomber les bras trop loin sur le côté.	L'étudiant et l'instructeur doivent revoir et répéter physiquement les procédures de montée et de sortie (JM Reference Manual, Appendix: Dispatching Techniques for Specific Aircrafts).	IC, IPAC, IL, IR, étudiant, agent de sécurité, CP
Incident	Atterrissage	23	3	Javelin	Sabre 2	230	"L'élève a eu des problèmes pour entendre l'IR, mais a bien agi pour conserver son circuit en finale. Il n'a entendu l'IR clairement à aucune commande. Il a freiné trop tard et a frappé fort les pieds en premier dans le PLF. L'élève était essouffé et avait mal aux chevilles, mais il marchait." - IR (en cours de supervision "Briefing/débriefing (étudiant) système DP. L'étudiant a suivi les instructions données en cas de panne radio. L'étudiant était confiant avant de sauter." - IL "Les contrôles radio semblaient corrects. Problèmes possibles pour parler haut et fort (par l'IR) à la radio" - Superviseur IR "L'étudiant avait du mal à entendre l'IR même sous parachute, mais il se penchait vers la radio montée sur la poitrine pour entendre les commandes du mieux qu'il pouvait et faisait également confiance à son jugement issu de l'entraînement. De ce fait, l'IR ne savait pas qu'il avait du mal à l'entendre. Alors que l'élève en était à sa finale, le CP a noté que l'IR n'avait pas suivi les PON de commande radio pour les élèves en approche finale. Une discussion a eu lieu avec l'IR et l'IR de supervision." - CP	En raison de préoccupations concernant le fait que l'élève n'entendait pas la radio, un saut d'essai a été effectué avec 2 radios au sol par un sauteur expérimenté. Il a été découvert que le volume de la voix de l'IR devait être plus fort. Des PON et des communications ont été fournies à tous les IR selon lesquelles ils doivent parler fort dans la radio comme s'ils parlaient à quelqu'un se trouvant à 20 pieds. Il a également été indiqué que lorsqu'un élève tourne en finale, l'IR ne doit pas laisser de silence avant l'ordre d'arrondi. La PON est "Détends-toi... Prêt... Freine" et elle a été recommandée aux IR.	Examiner le matériel pédagogique sur les techniques d'atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 ; section 6.7) et sur les Problèmes et Solutions d'atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 ; section 6.17.5). Les étudiants doivent apprendre, réviser et pratiquer le roulé-boulé en référence au Document de référence IC Annexe - Connaissances techniques en parachutisme - Atterrissage roulé-boulé. L'étudiant doit revoir et pratiquer la technique d'arrondi au sol avant le saut en parachute, y compris, mais sans s'y limiter, les conseils de l'instructeur radio aux étudiants lors de l'atterrissage de leur voilure, grâce à l'utilisation d'une méthode de signalisation reconnue. L'IR doit assurer un encadrement précis et une révision à jour du Manuel de référence de l'instructeur radio - Règles de communication.	IC, IPAC, IL, IR, étudiant, agent de sécurité, CP
Incident	Atterrissage	37	1	Sidewinder	Manta	290	"L'élève n'a pas fait d'arrondi ni de PLF à l'atterrissage. Elle a dit que c'était très difficile d'arrondir. Douleur mineure au genou due à un atterrissage dur" - IL "Le parachute de l'élève s'est ouvert normalement et le vol sous voilure s'est déroulé sans incident. Elle a écouté toutes les commandes radio tout au long du vol, y compris lors d'un exercice d'arrondi au-dessus de 2 000 pieds. Au moment de l'arrondi pour l'atterrissage, l'élève n'a fait qu'un arrondi partiel, ce qui a entraîné un atterrissage plus difficile où elle est tombée sur ses genoux. L'étudiante a déclaré que ses genoux étaient douloureux mais elle a quitté la zone d'atterrissage par elle-même. Un sac de glace a été fourni et aucune attention médicale supplémentaire n'est nécessaire. Lors du suivi effectué le lendemain, l'étudiante a dit qu'elle avait une légère ecchymose mais que sinon, tout allait bien." - IR	L'élève a été informée de l'importance de sa formation PLF et de l'accomplissement d'un arrondi complet à l'atterrissage.	Examiner le matériel pédagogique sur les techniques d'atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 ; section 6.7) et sur les Problèmes et Solutions d'atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 ; section 6.17.5). Les étudiants doivent apprendre, réviser et pratiquer le roulé-boulé en référence au Document de référence IC Annexe - Connaissances techniques en parachutisme - Atterrissage roulé-boulé. L'étudiant doit revoir et pratiquer la technique d'arrondi au sol avant le saut en parachute, y compris, mais sans s'y limiter, les conseils de l'instructeur radio aux étudiants lors de l'atterrissage de leur voilure, grâce à l'utilisation d'une méthode de signalisation reconnue. L'IR doit assurer un encadrement précis et une révision à jour du Manuel de référence de l'instructeur radio - Règles de communication.	IC, IPAC, IL, IR, étudiant, agent de sécurité, CP

Incident	Atterrissage	49	1	Skyworld Specialties	Solo	270	L'élève effectuait un saut DA1 avec radio à 3 500 pieds. Le temps était superbe. En finale, l'élève a effectué un arrondi bien avant que l'IR n'annonce l'arrondi. L'atterrissage a été plus dur que d'habitude. L'étudiante s'est blessée au genou gauche. On lui a donné la possibilité d'aller à l'hôpital, mais elle a choisi de ne pas le faire. Aucun autre incident.	L'élève a été informée au sujet du circuit approprié et de l'évitement des obstacles.	Examiner le matériel pédagogique sur les techniques d'atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 ; section 6.7) et sur les Problèmes et Solutions d'atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 ; section 6.17.5). Les étudiants doivent apprendre, réviser et pratiquer le roulé-boulé en référence au Document de référence IC Annexe - Connaissances techniques en parachutisme - Atterrissage roulé-boulé. L'étudiant doit revoir et pratiquer la technique d'arrondi au sol avant le saut en parachute, y compris, mais sans s'y limiter, les conseils de l'instructeur radio aux étudiants lors de l'atterrissage de leur volure, grâce à l'utilisation d'une méthode de signalisation reconnue. L'IR doit assurer un encadrement précis et une révision à jour du Manuel de référence de l'instructeur radio - Règles de communication.	IC, IPAC, IL, IR, étudiant, agent de sécurité, CP
Incident	Atterrissage	64	9	Skyworld Specialties	Solo	270	À l'atterrissage, les vents sont tombés à zéro, provoquant un atterrissage rapide. La main gauche du sauteur a heurté le sol, lui coïncant l'annulaire et son alliance lui a fait une (très petite) coupure au doigt. De la glace a été mise sur le doigt, qui a aussi été nettoyé et enveloppé.	Bien s'assurer que les élèves terminent leur freinage.	Examiner le matériel pédagogique sur les techniques d'atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 ; section 6.7) et sur les Problèmes et Solutions d'atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 ; section 6.17.5). Les étudiants doivent apprendre, réviser et pratiquer le roulé-boulé en référence au Document de référence IC Annexe - Connaissances techniques en parachutisme - Atterrissage roulé-boulé. L'étudiant doit revoir et pratiquer la technique d'arrondi au sol avant le saut en parachute, y compris, mais sans s'y limiter, les conseils de l'instructeur radio aux étudiants lors de l'atterrissage de leur volure, grâce à l'utilisation d'une méthode de signalisation reconnue. L'IR doit assurer un encadrement précis et une révision à jour du Manuel de référence de l'instructeur radio - Règles de communication.	IC, IPAC, IL, IR, étudiant, agent de sécurité, CP
Incident	Atterrissage	38	4	Sidewinder	Manta	290	L'élève a bien répondu aux commandes de l'IR, mais lors de la dernière étape, l'élève s'est laissée dériver par un vent de côté, ce qui a entraîné un atterrissage rapide légèrement en vent arrière. L'élève n'a pas fait de PLF. Elle a glissé à l'atterrissage en traînant sa jambe gauche. - IR Le vol sous volure s'est bien passé. Au moment de tourner en finale, le vent était toujours fort. Durant l'atterrissage, elle a glissé sur son genou gauche. Quelques bleus, mais pas de sang. Un peu de ramolissement. Aucun signe de fracture et elle a pu quitter le terrain par elle-même. Elle a mis de la glace sur le genou mais n'a pas sauté en parachute pour le reste de la journée. - L'élève. L'élève a été évaluée après le saut. Elle a reposé sa jambe et semblait aller bien jusqu'à la fin de la journée. Elle a recommencé à sauter le lendemain et il n'y a eu aucun souci pour le reste du cours "Apprendre à sauter en parachute". - Manifeste	Revue des procédures PLF et approches d'atterrissage par vent de côté.	Examiner le matériel pédagogique sur les techniques d'atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 ; section 6.7) et sur les Problèmes et Solutions d'atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 ; section 6.17.5). Les étudiants doivent apprendre, réviser et pratiquer le roulé-boulé en référence au Document de référence IC Annexe - Connaissances techniques en parachutisme - Atterrissage roulé-boulé. L'étudiant doit revoir et pratiquer la technique d'arrondi au sol avant le saut en parachute, y compris, mais sans s'y limiter, les conseils de l'instructeur radio aux étudiants lors de l'atterrissage de leur volure, grâce à l'utilisation d'une méthode de signalisation reconnue. L'IR doit assurer un encadrement précis et une révision à jour du Manuel de référence de l'instructeur radio - Règles de communication.	IC, IPAC, IL, IR, étudiant, agent de sécurité, CP
Incident	Atterrissage	41	1	Aerodyne Icon	Sabre 2	210	L'élève a bien répondu aux commandes de l'IR, mais n'a fait son freinage qu'à moins d'un quart des freins. Elle n'a pas fait de roulé-boulé. Ses yeux fixaient le sol et non l'horizon. L'élève a réalisé qu'il y avait un retard dans la radio lors du visionnage de la vidéo d'atterrissage. - IR Le circuit se déroulait bien jusqu'à ce que l'élève ne fasse pas un arrondi complet. Elle s'est levée et a quitté le terrain toute seule. En l'évaluant après environ 30 minutes, elle avait un léger gonflement de la cheville droite, mais elle était capable de marcher dessus. Elle a décidé de ne pas sauter pour le reste de la journée. Le lendemain, elle a eu un léger gonflement, mais elle a signalé qu'elle se sentait bien et qu'elle a sauté deux fois ce jour-là et a continué le reste du cours "Apprendre à sauter en parachute". - Manifeste	Révision des procédures PLF et des techniques de freinage. Les IR ont examiné les communications radio et les retards de transmission, mais rien n'indiquait que cela était le cas pour d'autres sauts d'élèves ce jour-là, l'IR s'ajustera pour le freinage de l'élève en fonction du temps de réponse pratiqué en vol au-dessus de 2000 pieds.	Examiner le matériel pédagogique sur les techniques d'atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 ; section 6.7) et sur les Problèmes et Solutions d'atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 ; section 6.17.5). Les étudiants doivent apprendre, réviser et pratiquer le roulé-boulé en référence au Document de référence IC Annexe - Connaissances techniques en parachutisme - Atterrissage roulé-boulé. L'étudiant doit revoir et pratiquer la technique d'arrondi au sol avant le saut en parachute, y compris, mais sans s'y limiter, les conseils de l'instructeur radio aux étudiants lors de l'atterrissage de leur volure, grâce à l'utilisation d'une méthode de signalisation reconnue. L'IR doit assurer un encadrement précis et une révision à jour du Manuel de référence de l'instructeur radio - Règles de communication.	IC, IPAC, IL, IR, étudiant, agent de sécurité, CP
Incident	Sous volure	38	14	Icon	Pilot	250	Après ouverture, le sauteur avait une vision tunnel tout au long de la partie sous volure. À environ 1500 pieds AGL, le sauteur s'est évanoui et a atterri dans la rangée d'arbres au nord de DZ.	Après discussion avec le sauteur, le CP a estimé qu'il y avait de nombreux facteurs contribuant à la vision tunnel du sauteur : le fait qu'il n'était pas à jour (dernier saut en septembre 2022), qu'il avait très peu de sauts en parachute (14e saut), que le centre de sauts était inconnu (avait sauté dans ce centre seulement deux fois auparavant en 2022), et qu'il suivait un jeune intermittent depuis 16 heures. Le sauteur effectuera son prochain saut avec un entraîneur et quand il aura mangé.	L'examen du MIP2B de l'ACPS - Section 6.3.1 Facteurs affectant la performance humaine, aidera à reconnaître les facteurs pouvant inhiber la performance. Les agents de sécurité devraient examiner les procédures et processus opérationnels existants en ce qui concerne les tâches et responsabilités par rapport aux sauts de revalidation afin d'atténuer les risques.	IC, IPAC, IL, IR, étudiant, agent de sécurité, CP
Incident	Sous volure	49	1	Conquest	Solo	270	L'élève se débrouillait bien dans l'aviation. Il a dit qu'il était un peu nerveux mais il a pu exploiter à l'IL étape par étape ce qu'il allait faire pendant le saut. Il a dit que sa jambe s'endormait mais il l'a étirée et n'a rien dit par la suite. La montée a été excellente et sa sortie était pas mal. - IL Le sauteur s'est évanoui sous la volure et a dérivé dans les arbres. Il reprit conscience juste avant d'entrer dans les arbres. Il s'est mis en freinage complet et a été suspendu légèrement au-dessus du sol. Il n'a subi que de légères égratignures.	Le sauteur était déshydraté et le harnais était trop serré. Il a effectué correctement tous les exercices pour un atterrissage dans un arbre. Il est à été rappelé aux IL de garder les élèves hydratés et de ne pas trop serrer les cuissardes.	L'examen du MIP2B de l'ACPS - Section 6.3.1 Facteurs affectant la performance humaine, aidera à reconnaître les facteurs pouvant inhiber la performance. Les agents de sécurité devraient examiner les procédures et processus opérationnels existants en ce qui concerne les tâches et les responsabilités de l'instructeur afin d'atténuer les risques.	IC, IPAC, IL, IR, étudiant, agent de sécurité, CP
Mauvais fonctionnement	Déploiement	25	9	Icon	Solo	270	L'élève est sorti de l'avion après le décompte avec instructeur et le signal de coup de jambe avant, arrière, avant. L'élève a tenté de pousser les hanches vers l'avant et de faire face à l'horizon. Il n'a pas réussi à arquer de façon appropriée. L'élève a commencé à tourner sur lui-même, et a tenté de corriger la situation tout en vérifiant l'altimètre. Il a effectué quelques culbutes à 7 000 pieds et a réalisé que le contrôle était en grande partie perdu en raison d'une mauvaise position. À ce stade, l'élève a tenté de lancer ses hanches vers l'avant, de se tourner vers le sol et de déployer la volure principale. Lorsque la volure est sortie, l'élève a basculé à travers les éleveurs et a eu son bras gauche enroulé et coincé dans les éleveurs gauches. L'élève a pu dégager son bras gauche avec son bras droit. Il a pu vérifier que sa volure était carrée, et que tout allait bien avec ses lignes. L'élève a remarqué que ses éleveurs étaient entortillés et que les poignées de contrôle n'étaient pas utilisables. Tentative de s'élancer puis séparation des mains lorsqu'il est devenu clair qu'il ne pourrait pas diriger la volure. L'élève a identifié sa poignée, l'a attrapée et tirée. La volure de réserve est sortie après quelques secondes. L'ouverture fut normale, l'élève s'est alors dirigé vers la zone d'atterrissage et a atterri normalement.		L'instructeur et l'élève doivent examiner le matériel pédagogique sur les Types de Sortie (ACPS MIP 2A-2009 ; section 4.7) et sur la Position Arquée (ACPS MIP2A-2009 ; section 5.2). Ils devraient également revoir la position appropriée du corps pendant le déploiement (ACPS MIP 2A-2009 ; section 5.4 - Manoeuvre d'ouverture). Et finalement, l'examen fréquent des dysfonctionnements aidera les sauteurs à faire face à la plupart des situations pouvant survenir à l'ouverture (MIP 2B ; Section 6.1.1 Mauvais fonctionnement de volure (révision)).	IC, IPAC, IL, IR, étudiant, agent de sécurité, CP
Mauvais fonctionnement	Sous volure	24	11	Sidewinder	Manta	290	"Pression extrême sur la commande de frein gauche - impossible de tourner à gauche. Le freinage n'a pas résolu le problème. La décision a été prise de couper. A atterri en toute sécurité en vent arrière sur la zone d'atterrissage. Pas de blessures. Parachute récupéré" - Sauter "L'inspection ultérieure du parachute indique un desserrage prématuré des freins plausible provoquant un nœud de tension sur la poignée gauche." - Témoign	Examiner la possibilité de coincer les suspentes de frein sur les volures des étudiants, car actuellement, elles ne sont que nouées. Inspection du greûer à venir.	Faire inspecter l'équipement par un greûer pour vérifier son bon fonctionnement. Former les pleurs sur les contrôles de base de l'équipement, y compris, mais sans s'y limiter, la vérification de l'état des suspentes lors du pliage des parachutes. Veiller à ce qu'une procédure opérationnelle normalisée (PON) soit en place pour que les pleurs et/ou les greûers signalent tout problème lié à l'équipement.	Pleurs, Greûers, agent de sécurité, CP

Experienced AIM Reports | Les rapports AID des parachutistes expérimentés

Accident / Incident / Défaillance	Étape du saut	Âge	# de sauts	Harnais	Voilure principale	Taille de la voilure principale	Cause	Action corrective proposée dans le rapport AID	Recommandations de l'ACPS	Action initiée par :
Accident	Chute libre	36	2500	Aerodyne Icon Nexgen	PD Sabre 3	170	Tout était normal pendant une formation à 23 en Wingsuit. Une séparation par groupes de trois s'est faite telle que pratiquée, à 5500' sauf pour 4 parachutistes qui se plaignaient de l'ouverture à 3500'. Ces 4 en ont profité pour continuer à s'amuser ensemble avant leur séparation et ouverture mais ils se sont perdus de vue. C'est alors que deux de ces parachutistes sont entrés en collision. Le sauteur 1 a frappé le sauteur 2 (ce rapport AID est celui du sauteur 2). Le sauteur 1 s'est cogné la tête et son bras droit contre le côté du sauteur 2. Tous deux ont perdu connaissance. Le sauteur 2 a réussi à reprendre conscience pour ouvrir sa voilure principale. Mais son Vigil (DAA) a déclenché l'ouverture de sa réserve quasiment au même moment. Il s'est retrouvé avec deux voilures ouvertes. La réserve au dessus de lui était très bien ouverte et la principale ouverte complètement mais le tirant vers le sol. Il a atterri dans les arbres, a brisé des branches et s'est retrouvé au sol. Le sauteur 2 a été transporté à l'hôpital avec une fracture de la clavicule, un poumon perforé par une côte cassée et une commotion cérébrale.	Lors des sauts en groupe, qu'ils soient en Bely, CRW, Freefly, Wingsuit... personne ne doit continuer à s'amuser ensemble en formant un nouveau petit groupe d'individus dans un même saut. Tout le monde, sans exception, doit se concentrer sur sa séparation et le trafic alentour pour garantir une séparation sécuritaire.	"La procédure de séparation est l'élément le plus important de la partie chute libre de votre saut. C'est le moment que vous prenez pour vous éloigner de la formation afin de libérer votre espace aérien et déployer votre parachute en toute sécurité, loin des autres parachutistes. Le signal de départ à l'altitude prévue, la dérive, l'observation de l'espace aérien, le signal de déploiement, l'ouverture de la voilure à une altitude sécuritaire et la préparation aux manœuvres d'évitement d'urgence (virage de 90° avec les éleveurs arrière) sont les éléments à la base d'une procédure de séparation sécuritaire." (ACPS MIP 2B Section 5.5 Procédures de séparation)	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, CP
Accident	Chute libre	34	2600	UPT V316-1	Squirrel Epicene	130	Tout était normal pendant une formation à 23 en Wingsuit. Une séparation par groupes de trois s'est faite telle que pratiquée, à 5500' sauf pour 4 parachutistes qui se plaignaient de l'ouverture à 3500'. Ces 4 en ont profité pour continuer à s'amuser ensemble avant leur séparation et ouverture mais ils se sont perdus de vue. C'est alors que deux de ces parachutistes sont entrés en collision. Le sauteur 1 (ce rapport AID est celui du sauteur 1) a frappé le sauteur 2. Le sauteur 1 s'est cogné la tête et son bras droit contre le côté du sauteur 2. Tous deux ont perdu connaissance. Le sauteur 1 était l'organisateur de ce vol en formation (non ACPS). Il a été transporté à l'hôpital en ambulance. Il a eu une mâchoire fracturée, des dents cassées, un humérus fracturé à quatre endroits et une commotion cérébrale. Il a également eu une hémorragie rénale qui semble s'être résolue.	Lors des sauts en groupe, qu'ils soient en Bely, CRW, Freefly, Wingsuit... personne ne doit continuer à s'amuser ensemble en formant un nouveau petit groupe d'individus dans un même saut. Tout le monde, sans exception, doit se concentrer sur sa séparation et le trafic alentour pour garantir une séparation sécuritaire.	"La procédure de séparation est l'élément le plus important de la partie chute libre de votre saut. C'est le moment que vous prenez pour vous éloigner de la formation afin de libérer votre espace aérien et déployer votre parachute en toute sécurité, loin des autres parachutistes. Le signal de départ à l'altitude prévue, la dérive, l'observation de l'espace aérien, le signal de déploiement, l'ouverture de la voilure à une altitude sécuritaire et la préparation aux manœuvres d'évitement d'urgence (virage de 90° avec les éleveurs arrière) sont les éléments à la base d'une procédure de séparation sécuritaire." (ACPS MIP 2B Section 5.5 Procédures de séparation)	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, CP
Accident	Chute libre	32	650	Icon	Safire 3	209	Le sauteur est sorti d'un Skyvan à 12 500 pieds au sein d'un saut d'angle à 7. Direction de la route incertaine. A changé de direction au-dessus du groupe et s'est incliné vers le bas pour tenter de rattraper le groupe. Le sauteur 2 se trouvait dans une trajectoire de dérive plate et rapide, se déplaçant dans une direction différente. La tête du sauteur 2 est entrée en collision avec le genou du sauteur 1, rendant le sauteur 2 inconscient. Le sauteur 1 est tombé en regardant le sauteur 2 pour voir s'il était conscient. Le sauteur 2 a roulé sur le dos en tombant jusqu'à ce que son DAA se déclenche. Le sauteur 1 a ouvert à environ 4 000 pieds et a regardé le sauteur 2 atterrir. Le sauteur 1 a atterri dans le champ (pas à la zone d'atterrissage désignée) avec le sauteur 2. Le sauteur 2 a repris connaissance et était debout lorsque le sauteur 1 s'est approché. Les deux sauteurs ont quitté le terrain et ont été ramenés au centre de sauts par le sauteur 1. À son retour à la au centre de sauts, il a été constaté que le genou gauche du sauteur 1 était enflé et douloureux. De la glace a été appliquée, mais il a pu se déplacer et marcher librement tout seul. Le lendemain, son genou lui faisait mal mais il marchait dessus. *Un rapport AID distinct a été soumis par le sauteur 2	L'agent de sécurité du centre de sauts, en collaboration avec un analyste spécialisé et des experts en parachutisme en mouvement (en particulier en dérive et en vol d'angle), évalue un plan d'action visant à appliquer davantage de mesures de sécurité à mettre en place à l'avenir, sur la base des résultats de l'analyse des causes profondes. En revanche, aucun groupe n'effectuera de sauts de mouvement sans l'approbation de l'agent de sécurité. Une ligne directrice complète sur la progression devrait être publiée au cours de la saison 2024. Une recommandation à l'ACPS sera présentée spécifiquement pour examiner la mise en œuvre par l'ACPS des réglementations spécifiques à cette discipline.	L'ACPS examinera les recommandations relatives à la sécurité dans tous les aspects du parachutisme en mouvement (spécifique aux sauts de dérive et d'angle).	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, ACPS
Accident	Chute libre	59	256	Curve	Sabre 3	190	L'accident s'est produit lors d'un saut d'angle à 7 depuis un skyvan. Le saut a été envisagé pour ce sauteur car il allait être effectué avec des parachutistes plus expérimentés et en opérant au-dessus du niveau des sauteurs. Après la sortie, le sauteur a été touché au niveau de son casque par le genou de quelqu'un, le rendant inconscient. Le sauteur est resté en chute libre jusqu'au déploiement de son DAA à 1 500 pieds, puis a atterri sous une réserve fonctionnelle dans un champ, encore inconscient. Il a été examiné à l'hôpital, CT Scan et radiographies. Un parachute s'ouvrant bas et au large de la zone d'atterrissage a été observé. Un deuxième sauteur semblait également atterrir avec le premier sauteur. Deux individus ont été envoyés pour récupérer les sauteurs qui avaient atterri hors du centre de sauts. Depuis la zone d'atterrissage, on a vu deux sauteurs qui ont atterri et semblaient se tenir debout et marcher hors du champ agricole. En arrivant à la camionnette, les sauteurs ont expliqué ce qui s'était passé. Lorsque les sauteurs sont retournés au centre de sauts, le secouriste désigné a procédé à une évaluation complète du sauteur et, bien qu'il n'ait trouvé aucun problème physique immédiat, il a identifié qu'une commotion cérébrale était apparente, car le sauteur ne se souvenait pas de certains détails de l'incident. Il a ensuite été décidé que le sauteur devait se rendre à l'hôpital local pour une évaluation complète. Le frère du sauteur était présent et l'y a emmené. Le sauteur est revenu au centre de sauts environ 4 heures plus tard et semblait en bonne santé et de bonne humeur. Le lendemain matin, il a été constaté que le sauteur ne se souvenait pas beaucoup de l'incident ou de la collision. Dans les jours qui ont suivi, le sauteur a signalé être un peu endolori, mais à part cela, il n'y a eu aucun changement significatif pour le sauteur. *Un rapport AID distinct a été soumis par le sauteur qui a impacté celui qui fait l'objet du présent AID.	L'agent de sécurité du centre de sauts, en collaboration avec un analyste spécialisé et des experts en parachutisme en mouvement (en particulier en dérive et en vol d'angle), évalue un plan d'action visant à appliquer davantage de mesures de sécurité à mettre en place à l'avenir, sur la base des résultats de l'analyse des causes profondes. En revanche, aucun groupe n'effectuera de sauts de mouvement sans l'approbation de l'agent de sécurité. Une ligne directrice complète sur la progression devrait être publiée au cours de la saison 2024. Une recommandation à l'ACPS sera présentée spécifiquement pour examiner la mise en œuvre par l'ACPS des réglementations spécifiques à cette discipline.	L'ACPS examinera les recommandations relatives à la sécurité dans tous les aspects du parachutisme en mouvement (spécifique aux sauts de dérive et d'angle).	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, ACPS

Accident	Atterrissage	37	815	Vector	Velo	96	<p>"En raison d'un événement important... près de la zone d'atterrissage, il ne devait y avoir aucun virage à plus de 90 degrés et le sauteur effectuait une approche d'atterrissage régulière. Il freinait environ au quart pour rester près de la zone d'atterrissage. Le sauteur a effectué son virage en finale (plus proche de 110 degrés que de 90 degrés) à environ 200-225 pieds, et a relâché les freins involontairement, provoquant une poussée inattendue, qui a affecté le cycle de vol et la vitesse. Le sauteur... a saisi ses élévateurs arrière et a tenté d'annuler cet effet avec les freins. Il a récupéré juste assez pour revenir sous sa voile, mais n'avait pas de puissance de freinage pour ralentir complètement la descente. Le sauteur a d'abord heurté le sol sur les fesses, puis a roulé sur son côté droit. Avec un virage de plus de 90 degrés, sur un virage bas, et une poussée involontaire, il a eu peu de temps pour rétablir le vol." - Sauteur</p> <p>"... À l'atterrissage, il a terminé son dernier virage dans la zone d'atterrissage à environ 150 pieds... Il était à moitié freiné, ce qui a réduit les capacités de vol du parachute. À la fin du virage, le sauteur a remis le parachute en plein vol, ce qui a ensuite mis le parachute dans un nouveau cycle de vol et a plongé la voile vers le sol. Il a tenté de freiner le parachute mais en raison du nouveau cycle de vol, ce freinage a eu très peu d'effet sur la voile. Le sauteur a heurté le sol à environ 15-20 mph avec une vitesse avant... Il a été immobilisé par les premiers intervenants et les ambulanciers paramédicaux ont été appelés... À l'arrivée de l'ambulance aérienne, il a été déterminé que les blessures du sauteur ne justifiaient pas une ambulance aérienne, alors l'hélicoptère est parti et le sauteur a été transporté par ambulance terrestre à l'hôpital régional local. - CP (témoin)</p> <p>"Suivi auprès du sauteur le soir de l'accident : il a déclaré qu'il était sorti de l'hôpital. Il est sorti après qu'un scanner ait indiqué une fracture au dos L1 qui était stable..." - Manifeste</p>	<p>Discussion avec le sauteur concernant le cycle de vol et les conséquences de pomper une voile à basse altitude, y compris l'impact sur un freinage efficace. Il a été recommandé que le sauteur participe à un cours de pilotage de voile pour garantir sa compréhension du vol sous voile et des interventions du pilote, en particulier lors de virages bas intentionnels à 90 degrés ou plus (piqué). Le sauteur a également reconnu ses lacunes et a prévu d'augmenter la taille de sa voile à 107 lorsqu'il retournera sauter, une qui est une approche positive pour se remettre à jour s'il s'absente du sport pendant une période prolongée en raison de sa blessure et du processus de guérison.</p>	<p>Les virages à basse altitude, intentionnels et non intentionnels, peuvent entraîner des blessures graves, voire la mort. Il est important de reconnaître vos limites, y compris, mais sans s'y limiter, à quel point vous êtes à jour, votre niveau de compétence, les facteurs externes et personnels. La révision du ACPS MIP 2B Section 6.3.1 Facteurs ayant une incidence sur les performances humaines, aidera à reconnaître les facteurs pouvant inhiber la performance.</p> <p>Révision également du matériel pédagogique sur les Techniques d'Atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.7), l'Approche Finale d'Atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.9) et les Problèmes d'Atterrissage et Solutions (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.17.5). Les sauteurs doivent revoir et pratiquer l'atterrissage en roulé-boulé (PLF) en faisant référence au Document de Référence IC, annexe - Connaissances Techniques en Parachutisme - Atterrissage Roulé-Boulé.</p>	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, CP
Accident	Atterrissage	47	25	Mirage	Parachute Systems	215	À l'atterrissage, freine un peu trop bas et tombe sur le poignet gauche entraînant une microfracture	Être plus réactif, atterrir en roulé-boulé (PLF) et travailler sur une altitude de freinage appropriée	Réviser le matériel pédagogique sur les Techniques d'Atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.7) et les Problèmes d'Atterrissage et Solutions (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.17.5). Les sauteurs doivent également revoir et pratiquer l'atterrissage en roulé-boulé (PLF) en faisant référence au Document de Référence IC, annexe - Connaissances Techniques en Parachutisme - Atterrissage Roulé-Boulé.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, CP
Accident	Atterrissage	54	0	Sunpath	Sabre 3	170	Le sauteur s'est blessé à la main lors de l'atterrissage. Le sauteur a fait un arrondi à environ 12' comme il le faisait habituellement. C'était un atterrissage presque sans vent. Le sauteur a effectué un arrondi et avait toujours une vitesse d'avant qui n'a pas été réduite par la procédure d'arrondi final. Le sauteur a tenté de couvrir à la vitesse du vol post-arrondi, mais n'a pas réussi à maintenir la vitesse, le forçant à atterrir face première au sol. Le sauteur a tendu les mains pour amortir sa chute. Son pouce droit a été blessé au cours du processus.	Le sauteur a quitté le centre de sauts avant que l'agent de sécurité du centre puisse lui parler. Le partenaire du sauteur devait contacter l'agent de sécurité en cas de problème avec le sauteur blessé.	Réviser le matériel pédagogique sur les Techniques d'Atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.7) et les Problèmes d'Atterrissage et Solutions (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.17.5). Les sauteurs doivent également revoir et pratiquer l'atterrissage en roulé-boulé (PLF) en faisant référence au Document de Référence IC, annexe - Connaissances Techniques en Parachutisme - Atterrissage Roulé-Boulé.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, CP
Accident	Atterrissage	24	37	Vector	PD	200	Lors de l'atterrissage, la sauteuse a mis ses pieds au sol de la mauvaise façon, ce qui a entraîné une fracture de la malléole du péroné et de la cheville.	Mouvement malheureux des pieds de la parachutiste à l'atterrissage	Réviser le matériel pédagogique sur les Techniques d'Atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.7) et les Problèmes d'Atterrissage et Solutions (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.17.5). Les sauteurs doivent également revoir et pratiquer l'atterrissage en roulé-boulé (PLF) en faisant référence au Document de Référence IC, annexe - Connaissances Techniques en Parachutisme - Atterrissage Roulé-Boulé.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, CP
Accident	Atterrissage	56	1420	Curve	X-Fire	138	Fracture bimalléolaire (Tib et Fib autour de la cheville) ; lors de l'approche finale pour l'atterrissage (durant les 30 derniers pieds), le sauteur a été distrait et à l'atterrissage, au lieu d'avoir les pieds à plat sur l'herbe, il a d'abord touché un orteil du côté droit, ce qui l'a fait rouler vers l'extérieur en direction de sa cheville, le faisant culbuter jusqu'à l'arrêt total.	Types d'atterrissages révisés - glissade debout ; arrondi en deux étapes, etc. Révision pour ne pas se laisser distraire lors de l'atterrissage – Rester concentré.	Examiner le matériel pédagogique sur les Techniques d'Atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.7), l'Approche Finale d'Atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.9) et les Problèmes d'Atterrissage et Solutions (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.17.5). La révision de l'ACPS MIP 2B Section 6.3.1 Facteurs ayant une incidence sur les performances humaines, aidera à reconnaître les facteurs pouvant inhiber la performance. Les sauteurs doivent revoir et pratiquer l'atterrissage en roulé-boulé (PLF) en faisant référence au Document de Référence IC, annexe - Connaissances Techniques en Parachutisme - Atterrissage Roulé-Boulé.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, CP
Accident	Atterrissage	33	298	UPT	PD	143	Suite à un saut de CRW qui s'est déroulé sans problème, lors de l'atterrissage, le pilote a dû insister sur les élévateurs avant afin de prendre un peu de vitesse pour se donner plus de puissance à l'atterrissage comme il le faut avec ce type de voile. Le pilote a alors glissé ses pieds au sol, cependant son pied droit s'est coincé dans un trou et s'est arrêté à ce moment-là ce qui a entraîné une fracture des malléoles.	Prendre de la vitesse pour ce type de voile est primordial afin de pouvoir bien la gonfler et atterrir sans impact avec un freinage optimal. Il a été observé que la semelle de la chaussure utilisée s'était arrachée lors de l'atterrissage, ce qui laisse penser qu'il y avait peut-être trop de « grippe » et a largement contribué à la fracture du pied. Il nous faut donc un type de chaussure plus adapté à toutes les phases de vol. Notamment pour du vol CRW mais également lors de l'atterrissage.	"Portez des chaussures qui offrent une protection adéquate à vos pieds et chevilles, comme des chaussures de sport. Si vous avez les chevilles faibles, des chaussures de sport montantes ou des bottes de randonnée peuvent s'avérer un bon investissement. Les chaussures ne doivent comporter aucun crochet ni boucle qui risque d'être accrochant. La section 3.5 des Recommandations techniques traite du port de chaussures convenables. Sauter pieds nus ou avec des sandales occasionne un manque de protection, notamment à la sortie de l'avion et à l'atterrissage, surtout avec une aire encombrée d'obstacles." - MIP 2B - Section 3 - Chaussures Évaluer, signaler et/ou réparer les obstacles potentiels et les zones dangereuses dans la zone d'atterrissage, telles que les irrégularités du sol, les trous d'animaux, le drainage, etc., afin de minimiser les blessures potentielles.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, CP
Accident	Atterrissage	53	915	Javelin	Pilot	150	L'examen de la vidéo d'un autre sauteur indique qu'il n'a pas effectué d'arrondi lors de l'atterrissage. Il semble se rendre compte qu'il va atterrir durement et réagit en levant ses jambes en position accroupie. Cependant ses mains restent en plein vol et ne descendent jamais dans une quelconque tentative d'arrondi.	Cet accident a été provoqué par le pilote et nous devons en discuter et comprendre pourquoi il n'a pas fait d'arrondi.	Réviser le matériel pédagogique sur les Techniques d'Atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.7) et les Problèmes d'Atterrissage et Solutions (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.17.5). Les sauteurs doivent également revoir et pratiquer l'atterrissage en roulé-boulé (PLF) en faisant référence au Document de Référence IC, annexe - Connaissances Techniques en Parachutisme - Atterrissage Roulé-Boulé.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, CP

Accident	Atterrissage	27	580	Curve	Crossfire 2	139	Tout s'est déroulé sans incident depuis la sortie jusqu'à l'ouverture. Les vents étaient légers et variables. Virage bas à gauche qui a entraîné un léger atterrissage en vent arrière. Le parachutiste n'était pas complètement revenu sous le nez de la voilure lorsqu'il a percuté le sol avec peu ou pas d'arrondi. Le parachutiste a heurté le sol très violemment avec les deux pieds, puis est remonté avec la voilure et a atterri une deuxième fois en roulé-boulé. Une ambulance a été appelée et le parachutiste s'est cassé la cheville gauche.	Plusieurs facteurs à prendre en compte ici, le sauteur a environ 600 sauts mais n'a pas sauté depuis 7 mois. Il ne semble pas qu'il ait pris du poids pendant cette période. 1. Un circuit de vol parfait doit être réalisé surtout en début de saison afin que le sauteur retrouve ses repères visuels pour l'approche. 2. Les vents étant légers et variables et la température plus élevée qu'en fin de saison dernière lui ont fait prendre une décision de laquelle il aurait pu se sortir dans une densité d'air plus faible (température plus fraîche) et avec un minimum de vents de face. Après le virage, le sauteur atterrissait dans une configuration vent arrière. La conjonction de la différence de température et de l'atterrissage en vent arrière a fait en sorte que la voilure avait un comportement inattendu pour le pilote. Le pilote doit faire preuve de plus de prudence en début de saison et s'assurer d'étudier les vents et la température, afin de prendre en compte tous les facteurs et de mieux comprendre quel pourrait être le comportement du parachute pendant toutes les phases de vol sous voilure. 3. Les tests basiques en vol devraient être répétés, surtout lors du premier saut de la saison.	Réviser le matériel pédagogique sur les Techniques d'Atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.7) et les Problèmes d'Atterrissage et Solutions (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.17.5). Révision également de l'Atterrissage vent arrière dans le ACPS MIP 2A-2009, Section 6.17.4 - Dangers près du sol. Les sauteurs doivent aussi revoir et pratiquer l'atterrissage en roulé-boulé (PLF) en faisant référence au Document de Référence IC, annexe - Connaissances Techniques en Parachutisme - Atterrissage Roulé-Boulé.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, CP
Accident	Atterrissage	24	262	Wings	Safire 2	144	Atterrissage en courant sur le sol irrégulier qui précède le bol de gravier, se tord la cheville et entend un craquement. Le sauteur pouvait encore se tenir debout.	Le sauteur s'est tordu la cheville à l'atterrissage. Sol inégal et port de chaussures basses sans support de cheville. Le sauteur a été informé du roulé-boulé et du port de chaussures appropriées.	Réviser le matériel pédagogique sur l'évaluation du terrain (ACPS MIP 2B - section 6.5). Les sauteurs doivent aussi revoir et pratiquer l'atterrissage en roulé-boulé (PLF) en faisant référence au Document de Référence IC, annexe - Connaissances Techniques en Parachutisme - Atterrissage Roulé-Boulé. Évaluer, signaler et/ou réparer les obstacles potentiels et les zones dangereuses dans la zone d'atterrissage, telles que les irrégularités du sol, les trous d'animaux, le drainage, etc., afin de minimiser les blessures potentielles. "Portez des chaussures qui offrent une protection adéquate à vos pieds et chevilles, comme des chaussures de sport. Si vous avez les chevilles faibles, des chaussures de sport montantes ou des bottes de randonnée peuvent s'avérer un bon investissement. Les chaussures ne doivent comporter aucun crochet ni boucle qui risque d'être accrochant. La section 3.5 des Recommandations techniques traite du port de chaussures convenables. Sauter pieds nus ou avec des sandales occasionne un manque de protection, notamment à la sortie de l'avion et à l'atterrissage, surtout sur une aire encombrée d'obstacles." - MIP 2B - Section 3 - Chaussures	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, CP
Accident	Atterrissage	63	3816	Talon Classic Pro	Eiff Classic	281	Dès le premier vol de la journée, les sauteurs ont été surpris par la force des vents en altitude et ont repoussé les limites. Le sauteur était le deuxième à sortir de l'avion lors de la première passe de l'avion. 3 autres sauteurs sont sortis à la deuxième passe. Le sauteur a peut-être rencontré des turbulences à l'approche de l'herbe, et a possiblement fait une correction excessive avec la poignée gauche. Le pied s'est apparemment coincé au bord du gazon alors que le corps a continué vers la gauche, cassant et luxant la cheville. Le pied était visiblement luxé. 3 sauteurs suivants ont atterri sans incident. Le sauteur a été emmené en ambulance à l'hôpital et mis sous sédation pendant qu'ils remettaient le pied en place et plâtraient la cheville. L'intervention chirurgicale a suivi deux jours plus tard pour mettre en place une plaque avec des vis en interne et également des vis à l'extérieur de la cheville. Peut-être un bandage d'avant en arrière. Le suivi aura lieu dans 2 semaines.	0	"Une bonne évaluation du vent vous aidera à choisir le point d'entrée idéal afin que vous n'avez seulement que quelques corrections mineures à faire lorsque vous ferez le virage pour l'approche finale." (ACPS MIP 2C - Précision à l'Atterrissage)	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, CP
Accident	Atterrissage	22	170	Wings	PD Sabre 2	150	Lors du premier saut de la journée, le sauteur a effectué un saut Belly à 4 personnes. La chute libre s'est déroulée sans incident. Lors de l'atterrissage, le circuit d'atterrissage était à droite et le sauteur effectuait son dernier virage face au vent avec ses éleveurs avant. Son virage était beaucoup trop bas et il a impacté le sol violemment. Il a rapidement perdu de l'altitude après son virage, ce dont il ne s'est pas rendu compte assez tôt. Suite à la perte d'altitude rapide, il n'a pas utilisé ses poignées de commande pour freiner sa voilure. Lorsque le premier témoin est arrivé, le sauteur a déclaré qu'il voulait utiliser ses éleveurs arrière pour se sauver. Le sauteur n'a pas été déplacé jusqu'à l'arrivée des ambulanciers, car il a déclaré qu'il souffrait de maux de dos et qu'il ne pouvait pas bouger ses pieds. Il avait également une fracture évidente à la jambe droite. Les pompiers sont arrivés rapidement puis l'ambulance. En le déplaçant sur le côté, ils ont remarqué une hémorragie dans son coccyx et il a donc été rapidement transporté à l'hôpital.	Avant d'effectuer des manœuvres avec éleveurs avant, les parachutistes doivent demander et rechercher un encadrement auprès d'instructeurs ou d'entraîneurs ayant de l'expérience avec ce type de virage. Ces virages sont risqués et les risques doivent être minimisés autant que possible. Le parachutiste doit être conscient que les virages avec éleveurs avant sont des manœuvres à haut risque et que les dangers sont omniprésents.	Les virages à basse altitude, intentionnels et non intentionnels, peuvent entraîner des blessures graves, voire la mort. Il est important de reconnaître vos limites, y compris, mais sans s'y limiter, à quel point vous êtes à jour, votre niveau de compétence, les facteurs externes et personnels. La révision du ACPS MIP 2B Section 6.3.1 Facteurs ayant une incidence sur les performances humaines, aidera à reconnaître les facteurs pouvant inhiber la performance. Révision également du matériel pédagogique sur les Techniques d'Atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.7), l'Approche Finale d'Atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.9) et les Problèmes d'Atterrissage et Solutions (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.17.5). Les sauteurs doivent revoir et pratiquer l'atterrissage en roulé-boulé (PLF) en faisant référence au Document de Référence IC, annexe - Connaissances Techniques en Parachutisme - Atterrissage Roulé-Boulé.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, CP
Accident	Atterrissage	33	20	Sunpath	Navigator	240	Le sauteur fait l'expérience d'un atterrissage par vent faible. Jumper atterrissait dans la zone d'atterrissage des étudiants. L'atterrissage a commencé sur les herbes courtes et l'arrondi s'est terminé dans les herbes plus hautes. Le sauteur a décidé de ne pas ou n'a pas pu terminer l'arrondi complètement. Le sauteur a heurté le sol plus fort que d'habitude et a ressenti une gêne immédiate à la cheville droite. Les premiers soins ont été prodigués en plaçant de la glace sur la cheville droite. Le sauteur surveillera la cheville et pourra ou non demander des soins médicaux supplémentaires.	Le sauteur a été informé des circuits d'atterrissage et de l'importance de terminer le freinage. Concentrez-vous sur la position d'atterrissage et le roulé-boulé éventuel si nécessaire.	Révision du matériel pédagogique sur les Techniques d'Atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.7), l'Approche Finale d'Atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.9) et les Problèmes d'Atterrissage et Solutions (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.17.5). Les sauteurs doivent revoir et pratiquer l'atterrissage en roulé-boulé (PLF) en faisant référence au Document de Référence IC, annexe - Connaissances Techniques en Parachutisme - Atterrissage Roulé-Boulé.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, CP
Accident	Atterrissage	34	50	Icon	Pilot	210	Luxation de l'épaule droite. Le sauteur a rencontré des courants thermiques lors de son atterrissage et a dépassé la zone d'atterrissage. Il a atterri dans un champ de canola et n'a pas pu courir pour la fin de l'atterrissage. Ses pieds se sont pris dans le canola et il a planté face terminée.	Des discussions ont eu lieu sur la possibilité d'atterrir dans le canola et de ne pas essayer de courir sur la fin de l'atterrissage, ni de se mettre en boule, mais plutôt de garder les pieds hauts jusqu'à ce que la vitesse d'avancement de la voilure soit terminée.	Révision du matériel pédagogique sur les Techniques d'Atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.7) et les Problèmes d'Atterrissage et Solutions (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.17.5). Les sauteurs doivent revoir et pratiquer l'atterrissage en roulé-boulé (PLF) en faisant référence au Document de Référence IC, annexe - Connaissances Techniques en Parachutisme - Atterrissage Roulé-Boulé.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, CP

Accident	Atterrissage	46	985	Javelin Odyssey OJ	Crossfire 3	109	Le sauteur venait de compléter un saut en entraîneur avec un individu qui était nettement plus lourd que lui. Le sauteur a choisi de porter une ceinture de poids de 9 livres afin de mieux s'adapter au taux de chute. Il a retiré et rangé le glisseur, desserré sa sangle pectorale et s'est dirigé vers l'aire de jeu. Il a constaté qu'il planait très haut et qu'il devait donc doubler ses commandes aux élévateurs avant pour continuer à plonger après le virage à 180 degrés. Le sauteur a quitté la zone de jeu à 900 pieds et avait l'impression d'être arrivé un peu en retard à son étape de base. Le sauteur ne se souvient pas à quelle altitude il a amorcé le virage à 180 degrés jusqu'à la finale, mais il pense que c'était à un peu moins de 400 pieds. Lorsqu'il est arrivé en finale face au vent, il a continué à appliquer des actions sur les élévateurs avant, pensant qu'il était encore "assez haut". Le sauteur a alors réalisé en un instant qu'il était en difficulté et bien plus bas qu'il ne l'avait pensé. Le sauteur a relâché les élévateurs avant et s'est rappelé avoir pensé qu'il devrait immédiatement activer le freinage. Le sauteur a impacté de l'herbe molle, ses genoux en premier, subissant la majorité de l'impact sur son genou et sa cuisse droite. Le sauteur a été informé après coup qu'il avaient rebondi et qu'il avait été trainé par la voileure sur 75 pieds supplémentaires pour s'immobiliser au bord d'une plateforme en béton. Évaluation des facteurs causaux par le sauteur : réduction récente de la voileure à 109 ; ceinture de poids 9lbs; virage agressif trop bas à 180 degrés et <400 pieds d'altitude ; perte de conscience de l'altitude réelle ; perte de considération pour les conditions de vent et leur absence (vent <1 kt) ; excès de confiance dû au succès des sauts précédents ; excitation et distraction après un saut d'entraînement réussi. Blessures signalées.	N'effectuez pas de manœuvres à haute performance au ras du sol.	Les virages à basse altitude, intentionnels et non intentionnels, peuvent entraîner des blessures graves, voire la mort. Il est important de reconnaître vos limites, y compris, mais sans s'y limiter, à quel point vous êtes à jour, votre niveau de compétence, les facteurs externes et personnels. La révision du ACPs MIP 2B Section 6.3.1 Facteurs ayant une incidence sur les performances humaines, aidera à reconnaître les facteurs pouvant inhiber la performance. Révision également du matériel pédagogique sur les Techniques d'Atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.7), l'Approche Finale d'Atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.9) et les Problèmes d'Atterrissage et Solutions (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.17.5). Les sauteurs doivent revoir et pratiquer l'atterrissage en roulé-boulé (PLF) en faisant référence au Document de Référence IC, annexe - Connaissances Techniques en Parachutisme - Atterrissage Roulé-Boulé.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, CP
Accident	Atterrissage	35	1950	Icon 13	JVX	94	Saut de dérive/angle à 6. La sortie, la chute libre et la séparation se sont déroulées selon le plan de saut. Après avoir retiré le glisseur, le sauteur a relâché ses freins avant d'identifier que l'excès de ligne de frein s'était enroulé autour de la commande de droite, créant un nœud. La voileure était entièrement gonflée et contrôlable avec les commandes au harnais et aux élévateurs. Le sauteur a décidé de s'entraîner à un arrondi avec les élévateurs arrière et a découvert qu'il était capable d'atteindre les lignes de frein au-dessus du nœud. Après un essai, le sauteur s'est senti sûr de pouvoir atterrir avec les élévateurs arrière tout en continuant à freiner le parachute avec un arrondi limité. En finale, à environ 450 pieds, le sauteur a induit un léger virage à 90 degrés avec le harnais pour augmenter la vitesse et s'est préparé à initier un arrondi avec les élévateurs arrière et à glisser. L'emplacement d'atterrissage du sauteur était proche de la limite des arbres, ce qui peut avoir créé un effet du vent et le parachute du sauteur a perdu de l'air ou de la pression dans l'aile ce qui a fait chuter le sauteur sur les 15 derniers pieds. Le sauteur a atterri durement sur les fesses et le dos, mais a pu se relever et marcher sans aide. Après avoir rassemblé son matériel et quitté le centre de saut (c'est son partenaire qui a conduit), le sauteur a été examiné à l'hôpital local et des radiographies ont été prises. Aucun os cassé, mais le médecin pense que le sauteur peut présenter des lésions/tensions des tissus mous musculaires et un disque endommagé.	Après examen de la séquence vidéo des sauteurs, on constate que les lignes de frein en excès se sont détachées et ont créé une boucle sur la commande de frein. Le sauteur ne l'a pas vue même si c'était très évident. Lorsque le sauteur a détaché son frein, cela a créé un nœud dans la ligne de frein. Le sauteur aurait dû effectuer les PU appropriées.	"Soyez prudent lorsque vous effectuez un atterrissage avec les élévateurs arrière, car le point de décrochage arrive subitement et la voileure peut décrocher de façon inattendue." - Le sauteur devrait réviser ACPs MIP 2A Section 6.6.6 Atterrissage avec les élévateurs arrière. La révision régulière des dysfonctionnements aidera les sauteurs à faire face à la plupart des situations pouvant survenir à l'ouverture (MIP 2B ; Section 6.1.1 Mauvais fonctionnement de voileure (révision)). Une révision des procédures de pliage spécifiques à l'équipement devrait également être faite, avec un gréeur si nécessaire.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Pileurs, Gréeurs, Agent de sécurité, CP
Accident	Atterrissage	51	30	Skyworld Specialties	Solo	270	Le parachutiste a tourné en finale à une altitude supérieure à la normale et a dérivé passé le bol de gravier. Après avoir dépassé la zone d'atterrissage prévue, le sauteur a freiné à une altitude trop haute, le faisant chuter verticalement vers le sol. Il a décroché de 30 pieds directement au sol.	Révision des procédures d'atterrissage et des techniques d'arrondi. Remettre le sauteur sous la radio pour renforcer sa confiance en soi.	Révision du matériel pédagogique sur les Techniques d'Atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.7), l'Approche Finale d'Atterrissage (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.9) et les Problèmes d'Atterrissage et Solutions (ACPS MIP 2A-2009 - section 6.17.5). Les sauteurs doivent revoir et pratiquer l'atterrissage en roulé-boulé (PLF) en faisant référence au Document de Référence IC, annexe - Connaissances Techniques en Parachutisme - Atterrissage Roulé-Boulé.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, CP
Incident	Sous voileure	30	282	Icon 4	Triathlon	175	Sortie, chute libre et ouverture sans incident. Une tentative réussie pour le dock en CRW. Deux tentatives supplémentaires pour un deuxième dock et le sauteur a été enveloppé par la voileure du dessous lors de la deuxième tentative à 2600 pieds. La voileure du sauteur était bonne mais initiait une vrille. Le parachutiste situé sous le sauteur a largué sa voileure principale après que la vrille ait commencé. Une fois que cela s'est produit, le sauteur a tenté de défaire et de se démêler de la voileure qui l'enveloppait. La voileure principale du sauteur volait de manière stable et le sauteur a effectué des vérifications de contrôle à 1 800 pieds. La voileure du sauteur volait bien et il était capable de la diriger même si l'autre voileure était toujours emmêlée dans ses élévateurs à 1700 pieds. Le sauteur a effectué le moins d'interventions et s'est dirigé vers le centre de sauts car c'était l'endroit le plus proche et le plus sûr pour atterrir. Le sauteur a atterri en toute sécurité avec les deux voileures.	L'instructeur CRW aurait dû interrompre le saut en parachute en raison du vol agressif et irrégulier de la voileure du sauteur. Cependant, l'instructeur a bien géré la situation.	Les sauteurs devraient consulter la section 6 du ACPs MIP 2C - Voile contact ou formation sous voileure avec une attention particulière pour inclure une révision de la sous-section "Éviter les enroulements et les emmêlements".	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, CP
Incident	Déploiement	30	25	Sidewinder	Manta	290	À 5 200 pieds, le sauteur a tenté un salto avant, a perdu le contrôle et s'est retrouvé en rotation libre. Déploiement du parachute après 2-3 secondes à 3 500 pieds. Ouverture dure de la voileure. Quelque chose a heurté le nez du sauteur qui s'est mis à saigner du nez. Il y avait des torsades de ligne qui ont pu être éliminées ; les commandes de frein étaient également emmêlées. Après vérification de manoeuvrabilité : la commande de frein gauche était déchirée et l'altitude déjà à 2500 pieds. Décision prise d'atterrir avec les élévateurs arrière. Atterrissage avec du vent ; arrondi et roulé-boulé. Blessures : ecchymose à la jambe droite, ecchymose à l'épaule gauche, douleur au coccyx et saignement de nez.	En raison du nombre de sauts bas du parachutiste, il faut envisager d'effectuer des PUs immédiatement si la vérification du contrôle de la voileure révèle des problèmes plutôt que de se mettre dans une situation difficile comme un atterrissage sur les élévateurs arrière.	Le sauteur doit revoir la position appropriée du corps pendant le déploiement (ACPS MIP 2A-2009 ; Section 5.4 Manoeuvre d'ouverture). Le sauteur doit examiner les Situations de base pouvant être corrigées (ACPS MIP 2A-2009 ; section 3.3.1 Suspentes torsadées). De plus, l'examen fréquent des dysfonctionnements aidera le sauteur à faire face à la plupart des situations pouvant survenir à l'ouverture (ACPS MIP 2B ; Section 6.1.1 Mauvais fonctionnement de voileure (révision)). Un examen des procédures de pliage spécifiques à l'équipement doit être effectué en consultant un gréeur si nécessaire.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Pileurs, Gréeurs, Agent de sécurité, CP
Incident	Déploiement	34	210	Firebird	Nexus	166	Le sauteur a ouvert sur le ventre, stable. Il a eu une ouverture difficile. Après avoir relâché les freins, le sauteur s'est rendu compte que les deux lignes de commande étaient cassées. Il a effectué une vérification en vol avec ses élévateurs arrière. Le sauteur a atterri avec ses élévateurs arrière. Un atterrissage à peu dur. Il avait mal aux fesses. Il a atterri dans la zone d'atterrissage principale.	Il serait préférable d'effectuer les procédures d'urgence la prochaine fois pour s'assurer un bon atterrissage sous voileure.	"Soyez prudent lorsque vous effectuez un atterrissage avec les élévateurs arrière, car le point de décrochage arrive subitement et la voileure peut décrocher de façon inattendue." - ACPs MIP 2A Section 6.6.6 Atterrissage avec les élévateurs arrière. La révision régulière des dysfonctionnements aidera le sauteur à faire face à la plupart des situations pouvant survenir à l'ouverture (ACPS MIP 2B ; Section 6.1.1 Mauvais fonctionnement de voileure (révision)). Un examen des procédures de pliage spécifiques à l'équipement doit être effectué en consultant un gréeur si nécessaire.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Pileurs, Gréeurs, Agent de sécurité, CP

Incident	Sortie	70	5157	Wings	Sabre 2	170	Aucune blessure. Le sauteur était en position intérieure à la sortie d'un C182. Il a essayé de quitter l'avion lors d'un vol relatif à 4 lorsque le rabat gauche du conteneur du sauteur s'est coincé dans la poignée de la porte au-dessus de lui. Le sauteur a été suspendu pendant 30 secondes, attaché à l'avion. Le sauteur a pu se repositionner sur la marche et, avec l'aide du pilote, se libérer de la poignée de la porte de l'avion. Évaluation des dommages causés au matériel du parachutiste avec l'aide du pilote. Sortie d'avion pour faire un saut en parachute en solo. Le sauteur a déployé à 5 000 pieds et a atterri en toute sécurité. La poignée de l'avion semble présenter un risque d'accrochage.	La vidéo de la caméra de l'aile de l'avion montre des équipements de parachutistes poussant dans la porte et accrochant probablement la poignée de la porte alors qu'ils tentaient de sortir avec 3 autres personnes. La poignée de porte s'est accrochée sous le rabat latéral gauche du conteneur principal. Le conteneur a été endommagé. Le CP, l'agent de sécurité et le pilote ont eu une discussion concernant ce problème de porte. Des plans sont en cours pour modifier la poignée de porte afin de minimiser ce risque. Le sauteur a été informé qu'il aurait dû retourner à l'intérieur de l'avion et atterrir avec l'avion.	Le sauteur doit consulter la section 4.9 « Sortie serrée » de l'ACPS MIP 2B, en mettant l'accent spécifiquement sur la partie "B - Dans le « V » du hauban (centre intérieur) - À PARTIR D'UN C-182 OU D'UN C-206".	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, CP, Pilotes
Incident	Sortie	53	722	Talon	Sabre 2	150	Menton et bras gauche coupés à la sortie, proche de la porte lors d'un saut d'angle à 4. Menton et bras meurtris.	Discussion avec le sauteur concernant la sortie avec des groupes plus importants depuis un avion Cessna. Révision de l'importance de s'entraîner à plonger avant de sauter dans le simulateur d'avion et à l'avion.	Le sauteur doit consulter la section 4.12 « Connaissances techniques en montée » du ACPS MIP 2B.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, CP
Incident	Sortie	35	85	Wings	Spectra	210	Problème survenu proche d'une sortie à 4. Casque accroché à la poignée de porte. Lors de la sortie, le casque s'est accroché et s'est cassé à l'arrière lorsqu'il s'est accroché.	Le casque a accroché la même poignée de porte impliquée dans un AIM précédent lors d'un incident différent. Ces incidents soulignent la nécessité de trouver une solution par rapport à cette poignée au plus vite. Les CP ont une maintenance prévue cette semaine. En attendant, les sorties depuis « l'entrejambe » sont interdites. Tous les sauteurs ont/seront informés de cette problématique.	Le sauteur doit consulter la section 4.9 « Sortie serrée » de l'ACPS MIP 2B, en mettant l'accent spécifiquement sur la partie "B - Dans le « V » du hauban (centre intérieur) - À PARTIR D'UN C-182 OU D'UN C-206".	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, CP, Pilotes
Incident	Chute libre	34	33	Vector	Navigator	220	Le sauteur effectuait un saut E2. Échec de la réponse aux signaux manuels pendant le saut. Le sauteur n'était pas conscient de l'altitude pendant le saut, même si l'entraîneur a continué à lui faire signe de vérifier l'altimètre. L'entraîneur a effectué une dérive de séparation à 5 000 pieds. Le sauteur a suivi l'entraîneur pendant la dérive de séparation. L'entraîneur a déployé à 3 500 pieds. La vidéo montre le sauteur arrêter sa dérive et déployer directement sous l'entraîneur bien en dessous de 3 500 pieds. Le sauteur a atterri au large de la zone d'atterrissage et a été récupéré sans problème. Le sauteur a atterri dans un champ agricole. Il a été demandé au sauteur de ne pas retourner au centre de saut.	Le sauteur ne fait pas l'effort de rester compétent en parachutisme. Vaudrait mieux qu'il concentre ses efforts sur une autre activité.	La conscience de l'altitude est notre compétence de survie n°1. "Le parachute principal doit être déclenché aux altitudes suivantes (AGL) : • 4500 pieds pour tous les sauts en tandem; • 3000 pieds pour tous les élèves et les détenteurs d'un certificat solo ou d'un brevet A; • 2500 pieds pour tous les détenteurs d'un brevet B, C ou D." [ACPS MIP 1 ; RÈGLEMENTS GÉNÉRAUX DE SÉCURITÉ – Tous les parachutistes, section 2.5]. Révision du MIP 2A - Section 5.5 Utilisation de l'altimètre, ainsi que de la section 5.18 Séparation et Dérive. De plus, les compétences d'anticipation peuvent être améliorées par l'apprentissage et la pratique des compétences de saut en parachute dans l'ordre dans lequel elles se produisent, et par la répétition mentale et physique du saut en parachute et des procédures d'urgence, donc une révision ciblée pour le sauteur sur la Section 2 Préparation : Mentale et Physique (ACPS MIP 2A-2009) sera d'une grande utilité.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, CP
Incident	Atterrissage	28	18	Sidewinder	Sabre 2	210	"Avant d'embarquer, j'avais (la parachutiste) une visière teintée, donc à l'aéroport, j'ai essayé d'allumer le rétroéclairage de l'altimètre. Pendant la montée, mon altimètre a commencé à bugger à 2000', puis est resté bloqué sur 3600'. Il s'est éteint puis a redémarré à 0' alors qu'on était à 4000'. Un autre parachutiste (très expérimenté) m'a donné son altimètre de poignet. J'étais un peu effrayé par le fait que mon altimètre ne fonctionnait pas et que le rétroéclairage de l'autre altimètre ne voulait pas fonctionner. Donc j'étais déjà un peu secoué. J'ai dérivé en vent arrière, et me suis retournée à 940 pieds pour continuer le circuit en vent arrière sous le vent. Alors que j'approchais de la base, j'étais toujours haute (730 pieds). J'ai essayé de me mettre en crabe pour perdre de l'altitude et j'ai décidé de traverser la base le long de la limite des arbres, mais les vents étaient plus forts et m'ont poussée au-delà de la limite des arbres. Je n'ai pas retrouvé la pénétration espérée et ai atterri dans les arbres. Leçon : je devais mieux considérer les vents. J'aurais dû tourner plus tôt à une altitude plus élevée, car les vents en altitude m'auraient ralenti sur ma base." - Parachutiste "Un briefing approfondi avec elle a eu lieu après le saut en parachute et un plan a été mis en place le lendemain qui comprenait une formation au sol et une révision du vol sous voileure, y compris une formation VR. Les vérifications de pénétration, la mise en place d'un circuit d'atterrissage et le vol sous voileure ont été passés en revue. La parachutiste était très au courant de ses processus décisionnels et des points où les corrections auraient dû être apportées, y compris la décision de ne pas quitter l'avion si elle ne se sentait pas dans sa zone de confort. Il a été discuté de la façon dont elle a très bien réagi dans une situation d'urgence lorsqu'elle a trouvé un chemin dégagé et sûr au moment où elle a réalisé qu'elle n'atteindrait pas la zone d'atterrissage... Elle a préparé et initié son atterrissement exactement comme lors de l'entraînement pour atterrissage dans les arbres." - Entraîneur 1	Révision approfondie des compétences sous voileure, y compris le vol sous voileure dans le circuit d'atterrissage, les contrôles de pénétration, l'atterrissage dans les obstacles. Les processus de prise de décision sont également importants à réviser et à utiliser.	Revoir le matériel pédagogique sur les Dangers près du sol (ACPS MIP 2A-2009 ; section 6.17.4) et les Habiletés récréatives - Contrôle de la voileure (ACPS MIP 2B, section 6). Révision de l'ACPS MIP 2B ; La section 6.3.1 - Facteurs ayant une incidence sur les performances humaines - aidera à reconnaître les facteurs pouvant inhiber la performance.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, CP
Incident	Autre	79	395	Mirage	Sabre 2	170	Le sauteur a préparé son équipement et tout était prêt, DAA, altimètre, casque et équipement entièrement vérifié. Le sauteur a attendu l'appel à l'avion. Il a reçu un appel téléphonique alors qu'il attendait et s'est occupé de faire autre chose. Il s'est retrouvé à se précipiter lorsque l'avion était prêt. Il a rassemblé toutes ses affaires et s'est précipité vers l'avion. Le sauteur a fini par terminer ses sangles de poitrine et de jambe dans l'avion.	La direction et l'instructeur principal ont eu une longue conversation à cœur ouvert avec le sauteur concernant les règles à suivre pour monter dans un avion, mais aussi sur la préparation à monter dans l'avion. Le sauteur était réceptif et très ouvert aux commentaires.	Révision de l'ACPS MIP 2B ; La section 6.3.1 - Facteurs ayant une incidence sur les performances humaines - aidera à reconnaître les facteurs pouvant inhiber la performance. Le sauteur doit effectuer et revoir les procédures de vérification de l'équipement complet avant de monter à bord de l'avion (ACPS MIP 2A-2009 ; Section 3.7.1 Vérification de sécurité).	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, CP
Incident	Autre	60	0	Icon	Pilot	230	Après avoir plié une voileure de réserve, l'individu a attaché la voileure principale dépliée au harnais et a remis l'équipement en service. Quelques jours plus tard, il a été porté à l'attention de cet individu qu'il avait mal connecté le système de relâchement à 3 anneaux. Une photo montrait qu'il avait passé la boucle du système à 3 anneaux autour du petit et de celui du milieu.	L'individu a été informé de ce qu'il fallait faire et comment y remédier.	Révision des procédures d'équipement et de pliage spécifiques doit être effectuée en consultation avec un gréer si nécessaire.	Plieurs, Gréers, Agent de sécurité, CP
Incident	Autre	43	72	KO2	Pilot	230	Le sauteur s'est assis à l'arrière du C182, le dos contre la petite porte d'accès. Il s'est levé à 9 000 pieds pour demander à quelqu'un de vérifier ses aiguilles et un autre sauteur a remarqué que le l'extracteur de la voileure de réserve était sorti. Le sauteur senior dans l'avion a sécurisé le parachute et l'extracteur de réserve et a informé le pilote. Tous les sauteurs ont atterri avec l'avion.	Le sauteur a été informé que s'asseoir sur le côté dans le 182 n'était pas une bonne idée, surtout contre la porte cargo, car il y a des nervures et d'autres points d'accroc et la porte pourrait s'ouvrir. Passage en revue de plusieurs situations pour se déplacer en avion de manière plus sûre.	Le sauteur doit consulter la section 4.2 « Attribution des places assises et mouvements » de l'ACPS MIP 2A.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Agent de sécurité, CP

Mauvais fonctionnement	Déploiement	51	63	Javelin	Sabre 2	230	"Sortie plongée à 10 300 pieds. Position arquée stable, virage à gauche, virage à droite. Conscience de l'altitude et stabilité tout au long du saut en parachute. Déploiement à 5 500 pieds, ouverture plus difficile que d'habitude. A atteint les commandes de frein et a découvert que le frein gauche était cassé. A directement effectué les PU. Vol sans incident sous voilure de réserve. A atterri en toute sécurité à la zone d'atterrissage." - Sauteur Suite à l'inspection de l'équipement par un gréeur de l'ACPS : "Le sauteur a signalé que l'ouverture était inhabituellement dure. Les poignées de frein étaient rangées et correctement en place. Lorsque le sauteur a détaché les poignées de frein, il a réalisé que la suspente de frein gauche était cassée. Après une inspection plus approfondie, la suspente s'est cassée au niveau de l'œil du chat lors de l'ouverture" - Gréeur	Remplacement de l'ensemble de lignes. Discussion avec les pleieurs pour détecter l'usure potentielle des lignes et les PON pour faire un signalement à l'agent de sécurité du centre de sauts. Discussion avec le parachutiste du fait que ses actions et sa prise de décision rapide étaient bien faites.	Le sauteur doit revoir la position appropriée du corps pendant le déploiement (ACPS MIP 2A-2009 ; Section 5.4 Manoeuvre d'ouverture). Faire inspecter l'équipement par un gréeur pour vérifier son bon fonctionnement. Former les pleieurs sur les contrôles réguliers de l'équipement, y compris, mais sans s'y limiter, la vérification de l'état des suspentes lors du pliage des parachutes. Veiller à ce qu'une procédure opérationnelle normalisée (PON) soit en place pour que les pleieurs et/ou les gréeurs signalent tout problème lié à l'équipement.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Pleieurs, Gréeurs, Agent de sécurité, CP
Mauvais fonctionnement	Déploiement	61	66	Javelin	Sabre 2	230	"Saut de VR à 2 depuis un Skyvan, tenue stable pendant la chute libre. Séparation à 5 500 pieds, lancement de l'extracteur après 5 secondes, une ouverture assez dure s'est produite et après observation de la voilure, il a été constaté que la suspente de commande était cassée du côté gauche. Les PU ont été faites à 2 500' et l'atterrissage s'est fait en toute sécurité au centre de sauts." - Sauteur "Le gréeur avait remplacé les deux lignes de direction quelques jours avant ce saut. Toutes les suspentes avaient le trim recommandé par le fabricant. Lors d'un dysfonctionnement antérieur, une inspection n'a montré aucune cause pour d'autres problèmes. La voilure récupérée n'a pas été récupérée ce qui empêche d'investiguer plus en détail la raison pour laquelle la suspente flambant neuve aurait été brisée." - Gréeur	Il a été très difficile de comprendre la cause profonde du problème. Nous avons eu une discussion avec le sauteur concernant le positionnement du corps et la corrélation pour les ouvertures dures. Nous avons également examiné avec notre pleieur toutes les zones d'opportunité d'amélioration, mais rien dans l'analyse ne semble indiquer que le pliage était une cause de la rupture de la ligne. Dans le cas où nous récupérerions la voilure, une analyse plus approfondie par un gréeur sera effectuée.	Le sauteur doit revoir la position appropriée du corps pendant le déploiement (ACPS MIP 2A-2009 ; Section 5.4 Manoeuvre d'ouverture). Faire inspecter l'équipement par un gréeur pour vérifier son bon fonctionnement. Former les pleieurs sur les contrôles réguliers de l'équipement, y compris, mais sans s'y limiter, la vérification de l'état des suspentes lors du pliage des parachutes. Veiller à ce qu'une procédure opérationnelle normalisée (PON) soit en place pour que les pleieurs et/ou les gréeurs signalent tout problème lié à l'équipement.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Pleieurs, Gréeurs, Agent de sécurité, CP
Mauvais fonctionnement	Déploiement	25	99	Infinity	Aerodyne	210	Nœud de tension sur commande droite	0	Faire inspecter l'équipement par un gréeur pour vérifier son bon fonctionnement. Former les pleieurs sur les contrôles réguliers de l'équipement, y compris, mais sans s'y limiter, la vérification de l'état des suspentes lors du pliage des parachutes. Veiller à ce qu'une procédure opérationnelle normalisée (PON) soit en place pour que les pleieurs et/ou les gréeurs signalent tout problème lié à l'équipement.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Pleieurs, Gréeurs, Agent de sécurité, CP
Mauvais fonctionnement	Déploiement	34	131	Curve 2.0	Sabre 2	150	Le sauteur a déployé l'extracteur à 4 000 pieds (assis sous voilure à 3 200 pieds). Après avoir terminé ses vérifications, le sauteur est allé débloquer ses freins et la poignée droite est restée coincée dans l'œil de chat. Après avoir essayé de la libérer et qu'elle soit restée bloquée, le sauteur s'est approché de son altitude plancher, et a décidé de libérer sa voilure pour être sécuritaire. Le sauteur a pu revenir dans son circuit et effectuer un bel atterrissage dans l'aire d'atterrissage.	L'équipement a été inspecté par un gréeur qui a découvert que le support pour la poignée avait rétréci avec le temps (type de suspente) et que les suspentes de frein avaient été ajustées selon les spécifications du fabricant. Il a été demandé au sauteur de garder un œil sur les suspentes et leur tension lors du pliage et de l'ouverture, des vérifications sous voilure et du relâchement des freins.	Faire inspecter l'équipement par un gréeur pour vérifier son bon fonctionnement. Former les pleieurs sur les contrôles réguliers de l'équipement, y compris, mais sans s'y limiter, la vérification de l'état des suspentes lors du pliage des parachutes. Veiller à ce qu'une procédure opérationnelle normalisée (PON) soit en place pour que les pleieurs et/ou les gréeurs signalent tout problème lié à l'équipement.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Pleieurs, Gréeurs, Agent de sécurité, CP
Mauvais fonctionnement	Déploiement	33	910	Mirage	Airwolf H-1	96	Le sauteur avait un nœud de tension sur le côté gauche lors de la séquence d'ouverture. Il a essayé de résoudre le dysfonctionnement à basse vitesse. Après avoir tenté de résoudre le dysfonctionnement, le sauteur a entamé une rotation à grande vitesse puis s'est libéré. Atterrissage en toute sécurité au sol. Aucun problème à l'atterrissage.	Le sauteur a été entièrement débriefé sur l'incident et la cause possible du nœud de tension.	Faire inspecter l'équipement par un gréeur pour vérifier son bon fonctionnement. Former les pleieurs sur les contrôles réguliers de l'équipement, y compris, mais sans s'y limiter, la vérification de l'état des suspentes lors du pliage des parachutes. Veiller à ce qu'une procédure opérationnelle normalisée (PON) soit en place pour que les pleieurs et/ou les gréeurs signalent tout problème lié à l'équipement.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Pleieurs, Gréeurs, Agent de sécurité, CP
Mauvais fonctionnement	Déploiement	60	7000	Javelin	Stiletto	150	Torsades dans les suspentes. Libération sans complications. Atterrissage sans incident	Ne plus sauter de Stiletto	Le sauteur doit revoir la position appropriée du corps pendant le déploiement (ACPS MIP 2A-2009 ; Section 5.4 Manoeuvre d'ouverture). Le sauteur doit examiner les Situations de base pouvant être corrigées (ACPS MIP 2A-2009 ; section 3.3.1 Suspentes torsadées). De plus, l'examen fréquent des dysfonctionnements aidera le sauteur à faire face à la plupart des situations pouvant survenir à l'ouverture (ACPS MIP 2B ; Section 6.1.1 Mauvais fonctionnement de voilure (révision)). Un examen des procédures de pliage spécifiques à l'équipement doit être effectué en consultant un gréeur si nécessaire.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Pleieurs, Gréeurs, Agent de sécurité, CP
Mauvais fonctionnement	Déploiement	60	7000	Javelin	Stiletto	150	Torsades dans les suspentes. Impossibilité d'en sortir. Libération. Atterrissage en toute sécurité sous voilure de réserve.	Position du corps	Le sauteur doit revoir la position appropriée du corps pendant le déploiement (ACPS MIP 2A-2009 ; Section 5.4 Manoeuvre d'ouverture). Le sauteur doit examiner les Situations de base pouvant être corrigées (ACPS MIP 2A-2009 ; section 3.3.1 Suspentes torsadées). De plus, l'examen fréquent des dysfonctionnements aidera le sauteur à faire face à la plupart des situations pouvant survenir à l'ouverture (ACPS MIP 2B ; Section 6.1.1 Mauvais fonctionnement de voilure (révision)). Un examen des procédures de pliage spécifiques à l'équipement doit être effectué en consultant un gréeur si nécessaire.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Pleieurs, Gréeurs, Agent de sécurité, CP
Mauvais fonctionnement	Déploiement	35	1980	Javelin	Solo	270	Dysfonctionnement, libération, aucun blessé. L'incident a eu lieu lors d'un cours d'étudiants-IL. Le sauteur était donc un sauteur expérimenté et non un élève. Après enquête, il s'est avéré qu'il s'agissait d'une drisse d'extracteur mal placée. La drisse était enroulée autour de la boucle de fermeture principale entre les rabats n°3 et n°4 du compartiment principal. Lorsque le l'extracteur a été déployé par l'IL, la drisse s'est serrée autour de la boucle de fermeture, ce qui a maintenu l'aiguille en place. Lors de l'inspection par l'IL: le problème n'aurait pas été visible lors d'une vérification des aiguilles.	Le pleieur a été débriefé par le gréeur principal sur la cause de ce dysfonctionnement. Le pleieur suivra une formation et de la supervision supplémentaires pour éviter que cela ne se reproduise.	Une révision des procédures d'équipement et de pliage spécifiques doit être réalisée en consultation avec un gréeur si nécessaire.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Pleieurs, Gréeurs, Agent de sécurité, CP
Mauvais fonctionnement	Déploiement	51	918	Sunpath	Sabre 3	150	Le sauteur a largué sa voilure principale à 4000 pieds. Lors du déploiement, le parachute s'est ouvert complètement, puis s'est mis en rotation avec de sévères torsions dans les suspentes et le nez du parachute pointant en sens inverse. Le sauteur a essayé de contrer les torsades pour s'en libérer mais la situation a empiré. Le sauteur a effectué les PU. Il a atterri en toute sécurité sur la zone d'atterrissage principale.	Après inspection de la voilure récupérée et examen des séquences vidéo, il est apparu clairement que les freins n'étaient pas sécurisés au moment du pliage. Le maître gréeur a eu une réunion formelle avec les pleieurs pour réviser et confirmer les procédures de pliage.	Le sauteur doit revoir la position appropriée du corps pendant le déploiement (ACPS MIP 2A-2009 ; Section 5.4 Manoeuvre d'ouverture). Le sauteur doit examiner les Situations de base pouvant être corrigées (ACPS MIP 2A-2009 ; section 3.3.1 Suspentes torsadées). De plus, l'examen fréquent des dysfonctionnements aidera le sauteur à faire face à la plupart des situations pouvant survenir à l'ouverture (ACPS MIP 2B ; Section 6.1.1 Mauvais fonctionnement de voilure (révision)). Un examen des procédures de pliage spécifiques à l'équipement doit être effectué en consultant un gréeur si nécessaire.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Pleieurs, Gréeurs, Agent de sécurité, CP

Mauvais fonctionnement	Déploiement	50	872	Sunpath	Sabre 3	150	Le sauteur a dû faire une libération en raison de torsions dans ses suspentes. Le sauteur a déployé la voile principale et, lors de l'ouverture, il y avait de graves torsions des lignes depuis les éleveurs jusqu'à la voile. Le sauteur a essayé de défaire les torsades et n'a pas pu. Il a ensuite réalisé les PU. Le sauteur a atterri en toute sécurité en dehors de la zone d'atterrissage principale sur un champ agricole adjacent à côté de l'aéroport.	Le sauteur de la vidéo était dans une position corporelle stable au moment du déploiement. Pour l'instant, la cause exacte n'est pas claire.	Le sauteur doit revoir la position appropriée du corps pendant le déploiement (ACPS MIP 2A-2009 ; Section 5.4 Manoeuvre d'ouverture). Le sauteur doit examiner les Situations de base pouvant être corrigées (ACPS MIP 2A-2009 ; section 3.3.1 Suspentes torsadées). De plus, l'examen fréquent des dysfonctionnements aidera le sauteur à faire face à la plupart des situations pouvant survenir à l'ouverture (ACPS MIP 2B ; Section 6.1.1 Mauvais fonctionnement de voile (révision)). Un examen des procédures de pliage spécifiques à l'équipement doit être effectué en consultant un gréeur si nécessaire.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Pileurs, Gréeurs, Agent de sécurité, CP
Mauvais fonctionnement	Déploiement	33	97	Vector	Navigator	220	Le sauteur a effectué un saut de routine qu'il avait déjà réalisé plusieurs fois sur cet équipement. À l'altitude d'ouverture (3 500 pieds), le sauteur a expérimenté un mauvais fonctionnement complet puisqu'il n'a pas pu localiser la poignée de son extracteur en hacky. Le sauteur a effectué 2 tentatives normales puis a effectué les PU. Il a atterri en toute sécurité au centre de sauts sans problème. En discutant avec le sauteur, celui-ci a indiqué qu'il portait une ceinture de poids qui s'est desserrée pendant son saut et qui a peut-être gêné son accès à l'extracteur car son extrémité formait une boucle libre.	Un examen de l'équipement (ajouts) tel que les ceintures de poids a été effectué. Le sauteur s'est ensuite remanifesté et a effectué un autre saut avec l'équipement et sans problème. Le sauteur est convaincu qu'il s'agit d'un incident isolé.	Le sauteur devrait consulter la section 3.8 « Ajout de plomb » de l'ACPS MIP 2B.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Pileurs, Gréeurs, Agent de sécurité, CP
Mauvais fonctionnement	Déploiement	28	145	Wings	Hurricane	170	Hop & Pop à 4 500 pieds, sortie stable en regardant l'avion. Délais de 10 secondes après la sortie avant le déploiement. La voile a commencé à se rabattre et l'éleveur gauche se présentait avec une différence de 3 en dessous de l'éleveur droit. Le sauteur a effectué une correction brutale au harnais et l'éleveur droit est remonté de 1/2 pouce à 1 pouce en dessous de l'éleveur gauche (sur-correction). Les suspentes ont commencé à se torsader dès l'ouverture et le phénomène s'est accéléré après la correction au harnais. La voile a plongé immédiatement après la commande au harnais. Rotation avec ventre vers le ciel, suivie d'un mouvement de plongée agressive toujours en rotation. Tentative de coup de pied pour poursuivre l'effort de défaire les torsions. Pas de visuel clair sur l'altitude, PU entamées et poignée de largage activée. Libération immédiate et réserve ouverte immédiatement sans torsion de ligne. (Skyhook installé). Vérification de contrôle de la voile pour pratiquer le point de décrochage. Il était environ 2500-3000 pieds lorsque le parachute de réserve a été ouvert. Atterrissage sur l'aire d'atterrissage mais loin de la cible initiale. Le trim était très différent sous réserve. Atterrissage avec vent faible/sans vent, arrondi et atterrissage presque debout mais le sauteur est tombé. Aucune blessure subie.	Être plus prudent sur les entrées au harnais lors du déploiement.	Le sauteur doit revoir la position appropriée du corps pendant le déploiement (ACPS MIP 2A-2009 ; Section 5.4 Manoeuvre d'ouverture). Le sauteur doit examiner les Situations de base pouvant être corrigées (ACPS MIP 2A-2009 ; section 3.3.1 Suspentes torsadées). De plus, l'examen fréquent des dysfonctionnements aidera le sauteur à faire face à la plupart des situations pouvant survenir à l'ouverture (ACPS MIP 2B ; Section 6.1.1 Mauvais fonctionnement de voile (révision)). Un examen des procédures de pliage spécifiques à l'équipement doit être effectué en consultant un gréeur si nécessaire.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Pileurs, Gréeurs, Agent de sécurité, CP
Mauvais fonctionnement	Déploiement	43	780	Vector 3	Storm	150	Plongée sérieuse avec torsions de suspentes.	Améliorer la position du corps.	Le sauteur doit revoir la position appropriée du corps pendant le déploiement (ACPS MIP 2A-2009 ; Section 5.4 Manoeuvre d'ouverture). Le sauteur doit examiner les Situations de base pouvant être corrigées (ACPS MIP 2A-2009 ; section 3.3.1 Suspentes torsadées). De plus, l'examen fréquent des dysfonctionnements aidera le sauteur à faire face à la plupart des situations pouvant survenir à l'ouverture (ACPS MIP 2B ; Section 6.1.1 Mauvais fonctionnement de voile (révision)). Un examen des procédures de pliage spécifiques à l'équipement doit être effectué en consultant un gréeur si nécessaire.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Pileurs, Gréeurs, Agent de sécurité, CP
Mauvais fonctionnement	Déploiement	35	997	Infinity	Fluidwings Airwolf	84	Le samedi 9 septembre, le centre de saut a fait voler le C182 pour une vérification du plafond en raison de conditions nuageuses, dans le but de déterminer s'il pouvait atteindre une altitude suffisante pour faire des sauts Hop & Pops. Notre altitude nous a amenés à 3700 pieds où nous avons décidé de procéder avec des sauts de Hop & Pops. Le sauteur a été le deuxième à sortir de l'avion, et a attendu 5 à 7 secondes avant de déployer le parachute principal. Pendant que le parachute principal se déployait, le sauteur a brièvement jeté un coup d'œil par-dessus son épaule droite pour repérer le sauteur précédent. Cette action momentanée a provoqué par inadvertance une certaine entrée dans le harnais, ce qui a fait que la voile principale a commencé à tourner et à développer des torsades de suspentes. Malheureusement, ces torsades étaient inégales, provoquant une spirale et une descente rapide de la voile. Les efforts pour éliminer les torsades et reprendre le contrôle de la voile se sont révélés infructueux, le sauteur se retrouvant sur le dos. À environ 2 500 pieds, le sauteur a pris la décision d'exécuter ses procédures d'urgence en libérant le parachute principal et en déployant la réserve. La réserve était probablement déployée automatiquement par le RSL, bien que le sauteur ait suivi les PU en utilisant ses poignées de libération puis de réserve. La voile de réserve s'est ouverte avec deux torsades de suspente mais volait tout droit. Le sauteur a rapidement pu résoudre les torsades à coup de jambes, et a atterri en toute sécurité dans la zone d'atterrissage du centre de sauts. Après l'atterrissage en toute sécurité, le sauteur a récupéré le parachute principal et le sac de déploiement, les laissant à un gréeur pour inspection et repliage. Aucune blessure n'a été subie.	Le sauteur est conscient de la nécessité d'être symétrique lors des ouvertures avec une voile performante.	Le sauteur doit revoir la position appropriée du corps pendant le déploiement (ACPS MIP 2A-2009 ; Section 5.4 Manoeuvre d'ouverture). Le sauteur doit examiner les Situations de base pouvant être corrigées (ACPS MIP 2A-2009 ; section 3.3.1 Suspentes torsadées). De plus, l'examen fréquent des dysfonctionnements aidera le sauteur à faire face à la plupart des situations pouvant survenir à l'ouverture (ACPS MIP 2B ; Section 6.1.1 Mauvais fonctionnement de voile (révision)). Un examen des procédures de pliage spécifiques à l'équipement doit être effectué en consultant un gréeur si nécessaire.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Pileurs, Gréeurs, Agent de sécurité, CP
Mauvais fonctionnement	Déploiement	48	12000	UPT	PD	0	Procédures d'urgence suite à des torsades des suspentes lors d'une passe à 330 degrés. Parachute principal largué à 3 500 pieds. Il n'a jamais été retrouvé. Les vents soufflaient à 20 nœuds à 3 500 pieds.	0	Le sauteur doit revoir la position appropriée du corps pendant le déploiement (ACPS MIP 2A-2009 ; Section 5.4 Manoeuvre d'ouverture). Le sauteur doit examiner les Situations de base pouvant être corrigées (ACPS MIP 2A-2009 ; section 3.3.1 Suspentes torsadées). De plus, l'examen fréquent des dysfonctionnements aidera le sauteur à faire face à la plupart des situations pouvant survenir à l'ouverture (ACPS MIP 2B ; Section 6.1.1 Mauvais fonctionnement de voile (révision)). Un examen des procédures de pliage spécifiques à l'équipement doit être effectué en consultant un gréeur si nécessaire.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Pileurs, Gréeurs, Agent de sécurité, CP

Mauvais fonctionnement	Déploiement	43	81	Aerodyne Icon	Pilot	210	Le sauteur faisait un saut Belly à 3 avec des amis et lors du déploiement de la voile principale, il a eu de sérieuses torsades des suspentes tout en haut, mais la situation a continué à empirer. Le sauteur était à 3 500 pieds et le plancher de sécurité à 2 000 pieds, mais le sauteur savait qu'il ne pourrait pas les défaire, alors il a libéré et déployé sa voile de réserve. La réserve s'est parfaitement ouverte et a atterri en toute sécurité sur la zone d'atterrissage du centre de sauts sans blessure.	Le sauteur a déclaré qu'il était pressé au moment de se plier afin de rejoindre ses amis sur l'envolée, ce qui pourrait avoir contribué au dysfonctionnement. On a dit au sauteur d'être prudent dans son pliage et de prendre le temps de le faire, mais aussi de s'entraîner à sauter. Bien que le dysfonctionnement puisse ou non être dû à un pliage rapide, le plus gros problème à ce stade de sa progression est qu'il doit être préparé pour son saut, car d'autres choses peuvent mal tourner lorsqu'on est pressé.	Le sauteur doit revoir la position appropriée du corps pendant le déploiement (ACPS MIP 2A-2009 ; Section 5.4 Manoeuvre d'ouverture). Le sauteur doit examiner les Situations de base pouvant être corrigées (ACPS MIP 2A-2009 ; section 3.3.1 Suspentes torsadées). De plus, l'examen fréquent des dysfonctionnements aidera le sauteur à faire face à la plupart des situations pouvant survenir à l'ouverture (ACPS MIP 2B ; Section 6.1.1 Mauvais fonctionnement de voileure (révision)). Un examen des procédures de pliage spécifiques à l'équipement doit être effectué en consultant un gréeur si nécessaire.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Plieurs, Gréeurs, Agent de sécurité, CP
Mauvais fonctionnement	Déploiement	35	235	Vector	Sabre 2	150	Le sauteur a déployé son extracteur à 5 500 pieds. S'en sont suivis de sévères torsades des suspentes avec cellules fermées. Le sauteur a pris la décision d'effectuer ses procédures d'urgence. La réserve s'est déployée et le sauteur a atterri en toute sécurité sur la zone d'atterrissage principale.	Le sauteur a fait ses PU tout à fait correctement. Il était sur son 4e saut en wingsuit. Le sauteur avait une position irrégulière du corps, ce qui a entraîné des torsades des suspentes, induisant la plongée/vrille de la voileure.	Le sauteur doit revoir la position appropriée du corps pendant le déploiement (ACPS MIP 2A-2009 ; Section 5.4 Manoeuvre d'ouverture). Le sauteur doit examiner les Situations de base pouvant être corrigées (ACPS MIP 2A-2009 ; section 3.3.1 Suspentes torsadées). De plus, l'examen fréquent des dysfonctionnements aidera le sauteur à faire face à la plupart des situations pouvant survenir à l'ouverture (ACPS MIP 2B ; Section 6.1.1 Mauvais fonctionnement de voileure (révision)). Un examen des procédures de pliage spécifiques à l'équipement doit être effectué en consultant un gréeur si nécessaire.	Sauteur, Entraîneurs, Instructeurs, Plieurs, Gréeurs, Agent de sécurité, CP