

## PROCÉDURES D'URGENCE

### Urgences sous voileure

#### Mauvais Fonctionnement

Peu importe la cause du mauvais fonctionnement de la voileure, votre démarche est la même :

1. **Évaluer:** Examiner la situation, prendre une bonne respiration
2. **Penser:** Décider entre garder la voileure principale ou utiliser le parachute réserve
3. **Réagir:** Libérer la voileure principale et activer la voileure de réserve

### Pratiquez toujours vos procédures d'urgence!

Familiarisez vous bien avec les différentes situations inhabituelles et mauvais fonctionnements possibles, ainsi que les procédures d'urgences suggérées (**MIP2B et Annotations pour voileure sportive -APVS**)

- ❑ Mauvais fonctionnements à haute vitesse
- ❑ Mauvais fonctionnements à basse vitesse
- ❑ Situations à deux voileures:
  - ▶ Côte à Côte
  - ▶ Biplan (Bi-Plane)
  - ▶ Entre Deux
  - ▶ Down-Plane
  - ▶ Déploiement Partiel
- ❑ Collision Sous Voilure
  - ▶ Emmêlement avec la voileure
  - ▶ Emmêlement avec les suspentes
- ❑ Dangers près du sol et Évitement des obstacles
- ❑ Atterrissages hors zone (Plan B)

## RESTEZ AU COURANT

### Éducation continue

#### Sujets de discussion suggérés

- ❑ Se procurer le bon équipement
  - Pour vos besoins présents et futurs
- ❑ Réduction de grandeur de voileure (Downsizing) – Plus à savoir qu'une simple réduction de grandeur – Ce qu'il faut savoir et comment s'y préparer (APVS)
- ❑ Apprendre une nouvelle discipline, ce que ça implique
- ❑ Instruction et vigilance en rapport à l'aéronef sur place
- ❑ Utiliser l'équipement approprié au type de saut
- ❑ Planifier un saut avec succès
- ❑ Définir des objectifs S.M.A.R.T.
- ❑ Éducation sur les procédures à suivre dans les situations imprévues sous voileure (dans les nuages par exemple)
- ❑ Atterrissage avec arrondi (Flare) – Assurez la réussite de vos atterrissages
- ❑ Rappel de l'importance des rapports AID (Accident, Incident, Défaillance) – Éducation, Amélioration et Prévention

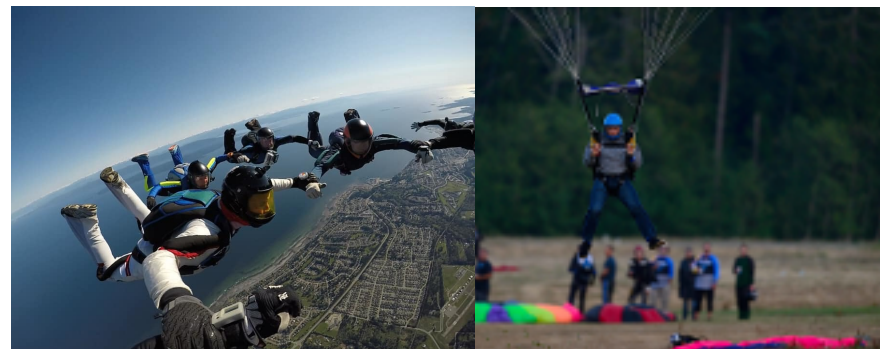
### La sécurité nous!

Tous les parachutistes tirent avantages à réviser et se mettre à niveau avec les aspects importants de ce sport. La sécurité du sauteur englobe son savoir-faire, suivre un taux de progression sans danger vers ses objectifs et sauter dans les limites de ses aptitudes. La Journée de Sensibilisation à la Sécurité est un moment pour prendre conscience de ce que nos activités impliquent, mais aussi pour prendre du recul et regarder où nous en sommes, où nous allons, et comment chacun de nous allons y arriver en toute sécurité

~Le comité de Technique et Sécurité de l'ACPS



# Journée De la Sécurité



## ÉQUIPEMENT

### Pliage, maintenance et vérification

#### Pliage

- Selon les instructions du fabricant
- Suspentes bien droites sans torsade
- Toutes les suspentes centrées
- Ranger les freins
- Glisseur contre les butoirs et bien placé en croix
- Suspentes bien lovées avec la bonne longueur de boucle
- Élastiques de la bonne grandeur et en bonne condition
- Distance suffisante entre la dernière boucle de suspentes et les élévateurs
- Boucle de fermeture en bonne condition et de la bonne longueur
- État de la rondelle d'arrêt du nœud pour la boucle de fermeture
- Drisse de l'extracteur placée correctement
- Extracteur rétractable prêt
- Extracteur plié et rangé selon les spécifications du fabricant du conteneur

#### Vérification du harnais et conteneur

- Pas de coutures ou tissu brisé ou effiloché
- Velcro en bonne condition et fonctionnel
- Câbles de libération propres et sans déformation
- Boucles de fermeture non effilochées
- État/fonction de la pochette de l'extracteur
- État de la pochette de la poignée de réserve
- État du système de libération à 3 anneaux
- Élastiques de rétention des sangles (Keepers)
- RSL/SAOR (Système d'Ouverture Automatique du Réserve)

#### Vérification du parachute principal

- État de l'extracteur et sa poignée
- Aiguille de fermeture bien installée sur la drisse
- État de la ligne centrale (kill line) de rétraction de l'extracteur
- État des œillets du sac de déploiement (sans entailles et bien assemblés)
- État de l'attache de la drisse au parachute
- État de la voilure principale (déchirures, coutures, trace de brûlure, décoloration...)
- État des suspentes (coutures, effilochage, brins brisés...)
- État des œillets du glisseur (sans entailles et bien assemblés)
- État du glisseur
- États des maillons et des butoirs des élévateurs
- État et assemblage adéquat des Soft Links

#### Vérification des lignes de contrôle

- Poignées de contrôle bien attachées aux suspentes
- État du Velcro (si utilisé)
- État de l'anneau guide (pas de corrosion)
- État des coutures et matériaux
- Rangement adéquat de l'excès de lignes de contrôle (canaux en tissu, élastique...)

## AVANT L'EMBARQUEMENT

### Vérification de l'équipement

#### Préparation du Sauteur

- Informations et consignes sur la zone de saut et l'avion
- Équipement adéquat au type de saut, aux compétences personnelles, etc.
- Un plan pour le saut a été établi, communiqué et pratiqué (Objectifs SMART)

#### Système de libération à 3 anneaux

- Seulement un anneau à l'intérieur d'un seul autre
- Boucle de libération de l'élévateur au travers du petit anneau seulement
- État de cette boucle
- Boucle passe au travers de l'élévateur, puis au travers de l'œillet au bout du protège-câble
- Câbles au travers de la boucle et placés dans le canal de l'élévateur
- Pas de corrosion sur les anneaux

#### Harnais

- Pas de torsade dans les sangles
- Sangles bien passées dans les adaptateurs en métal
- Mousquetons bien fermés
- Excédents des sangles rangés dans des élastiques
- Poignées bien en place et bien ancrées
- Harnais de taille adéquate et bien ajusté au sauteur

#### Réserve

- État de la boucle de fermeture
- Aiguille de la réserve en bonne position
- Sceau bien placé et le fil de sécurité intact
- Câble de déclenchement de la réserve libre dans son guide
- RSL/SAOR bien attachée et bien installée (si utilisée)
- DDA est allumé et réglé selon la zone de saut

#### Parachute principal

- État de la boucle de fermeture
- L'aiguille bien placée
- L'extracteur bien rangé et accessible
- La drisse bien positionnée sous le rabat
- L'extracteur armé (voir la marque dans la fenêtre)

#### Accessoires

- Altimètre réglé selon la zone de saut
- Altimètre sonore prêt et bien réglé
- Lunettes en bon état et bien ajustées
- Usage de gants si nécessaire
- Casque attaché
- Porter attention aux risques d'accrochages (caméra, cheveux, etc.)

**Demandez un Gear Check avant l'embarquement**

## EN VOL

### L'embarquement, la montée et la sortie

#### Le pilote

- Vérifie de la quantité suffisante de carburant
- Fait une inspection quotidienne avant le premier vol
- Demande à tout le monde d'attacher les ceintures de sécurité
- Est au courant des prévisions locales et des conditions actuelles de la météo
- Vérifie les limites de l'équilibrage de l'aéronef et du poids maximum

#### Embarquement

- Ajuster son équipement et se faire vérifier avant d'embarquer
- Approcher les avions par l'arrière
- Approcher les hélicoptères par l'avant
- Protection des poignées quand vous et les autres embarquez
- Embarquer dans l'ordre inverse de la sortie

#### Décollage

- Mettre son casque et l'attacher
- Attacher les ceintures de sécurité jusqu'à l'altitude minimum de 1500 pieds
- Rester en place sauf indication contraire du pilote

#### Urgence dans l'aéronef

- Suivre les instructions du pilote
- Pas de panique
- Remettre son casque et l'attacher
- Rester en place sauf indication contraire du pilote
- Si l'aéronef atterrit avec les sauteurs, attacher les ceintures de sécurité
- Se placer en position d'atterrissage d'urgence (tête contre les genoux et bras couvrant la figure)
- Après l'atterrissage, sortir de l'aéronef si possible
- Se référer au MIP2A pour les procédures spécifiques lors de situations inhabituelles en vol

#### La sortie

- Planifier le point de sortie et l'ordre de sortie avant de monter dans l'avion
- S'il y a plusieurs groupes, sortir de façon à ce que tout le monde puisse revenir à la zone d'atterrissage
- Laisser un temps de séparation adéquat entre les différents groupes



## LE SAUT

### Chute libre, déploiement et contrôle de la voilure

#### Séparation

- Planifier l'altitude de séparation en chute libre avant l'embarquement
- Si les circonstances l'imposent, exécuter la séparation à une altitude plus élevée

#### Dérive

- À la séparation, tourner et dériver horizontalement et radialement par rapport au centre de la formation
- Si vous êtes sous la formation, attendre et dériver horizontalement à l'altitude de séparation prévue
- Dériver en ligne droite
- Signaler avec les mains (au revoir) votre ouverture et vérifier tout autour de vous avant de lancer l'extracteur

#### Déploiement

- Lors du déploiement, surveiller les sauteurs à proximité
- Quand la voilure est déployée, repérer les autres voilures
- Pour éviter une collision, tourner à 90° dans la direction préférable
- Si une collision face-à-face est imminente, éviter en tournant à droite

#### Sous voilure

- Une fois ouvert et dégagé du trafic, replier le glisseur, relâcher les freins et effectuer le test en vol (PIM2A)
- Toujours regarder autour et en dessous avant de tourner
- Ne pas faire de spirales parmi les autres voilures
- Céder le passage aux voilures plus basses que vous
- Suivre le circuit d'atterrissage convenu



**Objectifs  
S.M.A.R.T.**