



Sunny Swift

'Manuel d'opérations pour les clubs de parachutisme'

LE CLUB A L'INTENTION D'ACHETER UN NOUVEAU MODÈLE D'APPAREIL. PILOTES ET PARACHUTISTES COMPARENT ET DISCUTENT LES CARACTERISTIQUES IMPORTANTES POUR LE PARACHUTISME.

TU VOIS ? LE MANUEL DE VOL NE SPÉCIFIE PAS TOUJOURS LA VITESSE DE SAUT. COMME PILOTE, J'AI BESOIN D'UNE MARGE SUFFISANTE POUR ÉVITER LE DÉCROCHAGE. JE RECOMMANDE UNE VITESSE MINIMUM DE SAUT DE 1.3 VS (VITESSE DE DÉCROCHAGE).
HMM, JE VOIS, IL FAUT UN RÉGLAGE DE VOLETS APPROPRIÉ POUR VOLER À BASSE VITESSE.

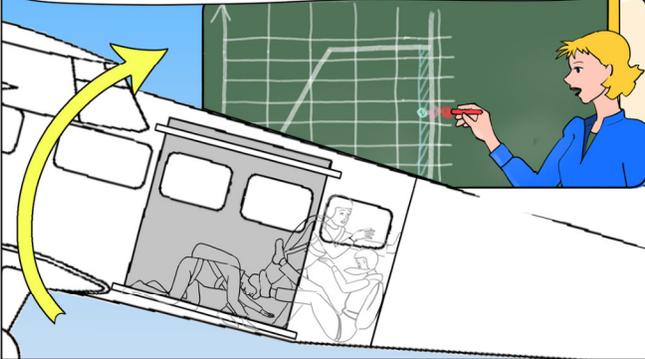


SUR CERTAINS MODÈLES, LE RÉGLAGE DE VOLETS EST LIMITÉ PARCE QUELIL OBSTRUE LA PORTE.

MAIS LA VITESSE POURRAIT ÊTRE TROP ÉLEVÉE POUR LES PARACHUTISTES, ENTRAÎNANT UNE DIFFICULTÉ À SE TENIR DEHORS ET UN RISQUE D'ABÎMER LA CARLINGUE. UNE VITESSE DE 110 NOEUDS PEUT ÊTRE INCOMFORTABLE POUR SAUTER.



DE PLUS, LORS DE LA PLANIFICATION DE CHARGE, IL EST FONDAMENTAL DE S'ASSURER QUE MASSES ET CENTRAGE RESTENT DANS L'ENVELOPPE EN PERMANENCE. LE MOMENT OÙ LES PARACHUTISTES RECULENT AVANT DE SAUTER PEUT ÊTRE CRITIQUE. IL PEUVENT DÉSÉQUILIBRER L'AVION ET ENTRAÎNER UN DÉCROCHAGE ET UNE PERTE DE CONTRÔLE OU UNE VITESSE EXCESSIVE POUVANT PROVOQUER UN DOMMAGE STRUCTUREL.



POUR PRÉVENIR CÉCI, IL EST NÉCESSAIRE DE BIEN PRÉPARER LE VOL ET DE FAIRE UN BON BRIEFING. ET PENDANT LE VOL ET LE LARGAGE, DISCIPLINE ET COMMUNICATION ENTRE LE PILOTE ET LE RESPONSABLE DE CHARGEMENT. IL EST UTILE D'AVOIR DES CONSIGNES CLAIRES. JE SAIS QUE LE COMITÉ DE PARACHUTISME DE L'ASSOCIATION AÉRONAUTIQUE FINLANDAISE A DÉVELOPPÉ UN GUIDE DE MANUEL D'OPÉRATIONS POUR LES CLUBS DE PARACHUTISME*



*AVEC LE CONCOURS DE TRAFICOM ET LE SOUTIEN D'AOPA FINLANDE

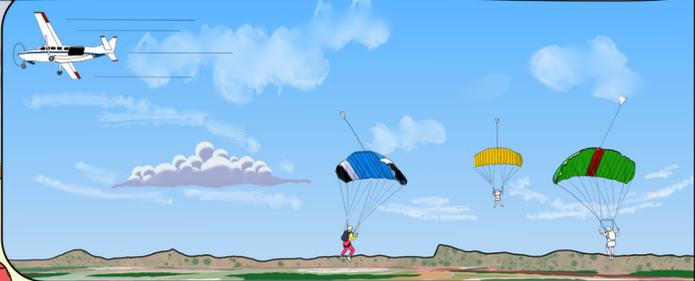
ON DÉCIDE DE CRÉER UN MANUEL D'OPÉRATIONS POUR LE CLUB.

JE VOIS LE MÉRITE DE CRÉER DES CHECKLISTS SPÉCIFIQUES À CHAQUE APPAREIL POUR LES PILOTES, LES RESPONSABLES DU CHARGEMENT ET LES PARACHUTISTES.



JE SUIS D'ACCORD MAIS PRUDENCE, L'INFO DOIT ÊTRE COHÉRENTE AVEC LE MANUEL DE VOL. EN AUCUN CAS LES PILOTES ET/OU LES PARACHUTISTES NE DOIVENT RÉALISER DES EXPÉRIMENTATIONS OU DES TESTS PAR EUX-MÊMES POUR DÉTERMINER L'ENVELOPPE CORRECTE DE SAUT ET LES PROCÉDURES !

DÉVELOPPONS UN MANUEL ADAPTÉ AUX APPAREILS DU CLUB ET À LEURS CARACTÉRISTIQUES. IL YA PLUSIEURS ASPECTS UTILES À ABERDER, TELS QUE FORMATION, PRÉPARATION DU VOL, MASSES ET CENTRAGE (GESTION DU CENTRE DE GRAVITÉ), INSTRUCTIONS POUR LES PARACHUTISTES, ...



LORS DE L'APPROBATION D'UN AVION DESTINÉ AU PARACHUTAGE, IL EST FORTEMENT RECOMMANDÉ D'INCLURE DANS LE SUPPLÉMENT AU MANUEL DE VOL LES PROCÉDURES NORMALES, ANORMALES ET D'URGENCE APPROPRIÉES AUX OPÉRATIONS DE PARACHUTAGE.

Vous trouverez des liens vers :

- Manuel d'opérations pour les clubs de parachutisme
 - Atelier pour la communauté du parachutisme
 - Accidents liés aux opérations de parachutage
- dans la section téléchargement de cet épisode.

Envoyez vos commentaires à :
generalaviation@easa.europa.eu

Rejoignez la communauté aviation générale !
www.easa.europa.eu/community/ga