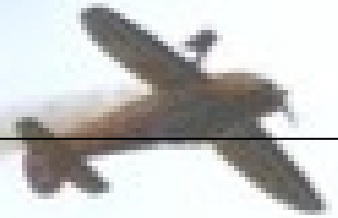


Forum MPV 2011



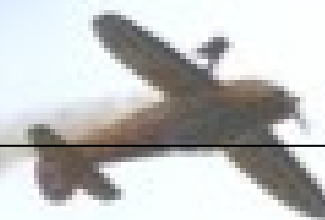
- Sécurité et retours d'expérience
- Fonctionnement MPV
- Evolution de la flotte
- Retour d'expérience compétition
- Préparation de la saison et sondage



La sécurité



La politique sécurité MPV



Motivation:

- Le danger est réel et l'expérience le confirme (Oberhofer, Montpellier...)
- Le club est 'délocalisé'.

Au jour le jour:

- Responsabilité de chacun

A long terme:

- Information
- Retour d'expérience
- Modes de fonctionnement

Moyens:

- Manuel Sécurité (programme de formation)
- Compte-Rendu Sécurité
- Fiche d'avertissement avion
- REC
- Site internet

<http://david.chabe.pagesperso-orange.fr/mpvsecu/>



La 'pilot attitude'



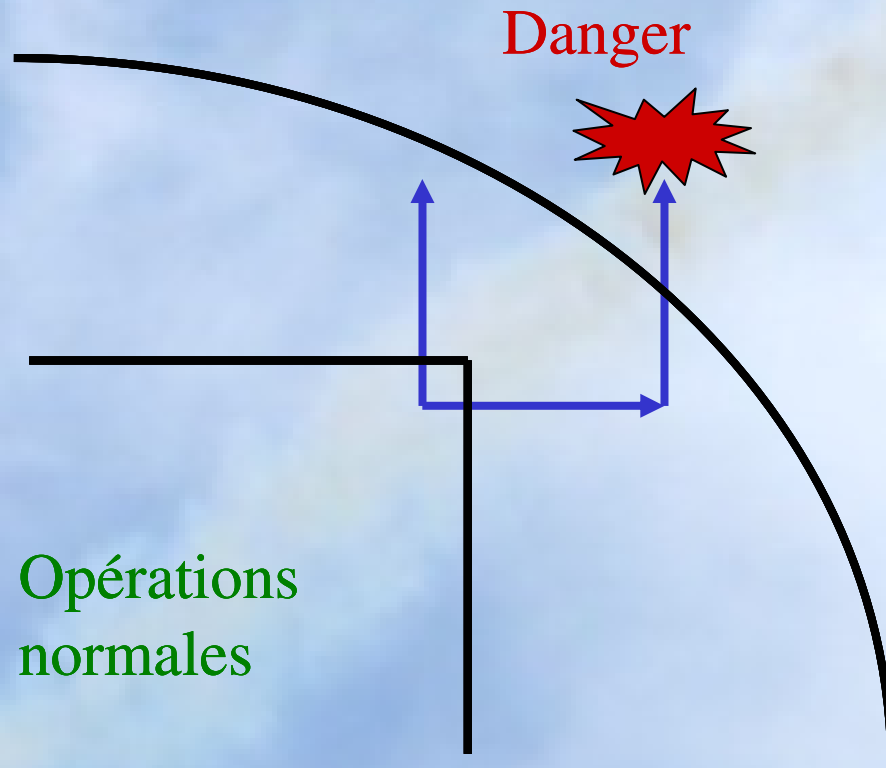
- Anticiper, préparer les vols
- Etre responsable, savoir prendre des décisions
- Hiérarchiser les priorités
- Connaître ses limites, savoir renoncer à un vol si besoin
- Rester humble, toujours garder une porte de sortie
- Appliquer des check-lists systématiques, ne pas se laisser perturber par des éléments extérieurs
- Ne pas improviser
- Demander quand on ne sait pas, entretenir ses connaissances
- Ne pas cacher ses conneries, les partager
- S'entraîner aux situations d'urgence (panne moteur, évacuation, attitudes inusuelles)
- Prendre soin du matériel
- Le faire vraiment!



Comportements

- Respect des points clés
 - Inspection journalière / visite prévol / avitaillement / condition du pilote
 - Check-lists
- Instructeurs: vérifier le niveau de compétence et les qualifications
- Elargir progressivement le périmètre de compétences
- Ne pas sortir du cadre (Fouga Albi)

Les marges



Exemples:

- Atterro (volets/vitesse)
- Magnétos (arrêt/hélice)
- Vrille (procédure/config avion)

Sortie de vrille – Cap10C



- Vrille volontaire: Cat.A, moteur réduit, interrompre si la vitesse dépasse 180km/h
- Procédure de sortie Cap10C
 - Direction: à fond contre
 - Profondeur: secteur à cabrer
 - Roulis: dans la vrille (vrille pos), neutre (vrille neg)
(Cap10B: roulis au neutre)
- Effets centrage/puissance/roulis
 - Roulis pour: +piqué, agitation, prise de vitesse
 - Roulis contre: +plat, lacet rapide, long à arrêter
- Variabilité des vrilles
- Entraînement aux vrilles plates
 - Risques et avantages



Retour d'expérience

Points récurrents:

- Forme physique et mentale
- Niveau d'entraînement récent
- Accéléros
- Avitaillement
- Prévols
- Magnétos
- Convoyage
- Trafic dans le volume voltige

Retour d'expérience

Points récents:

- Objets volants dans le cockpit (planchette, casque, radio)
- Alimentation carburant (atterrissage forcé, ratés moteur)
- Dépassement accéléro (entraînement, avion)
- Sortie de piste (durite frein)
- Eblouissement (compétition, atterrissage)
- Ouverture de verrière au démarrage



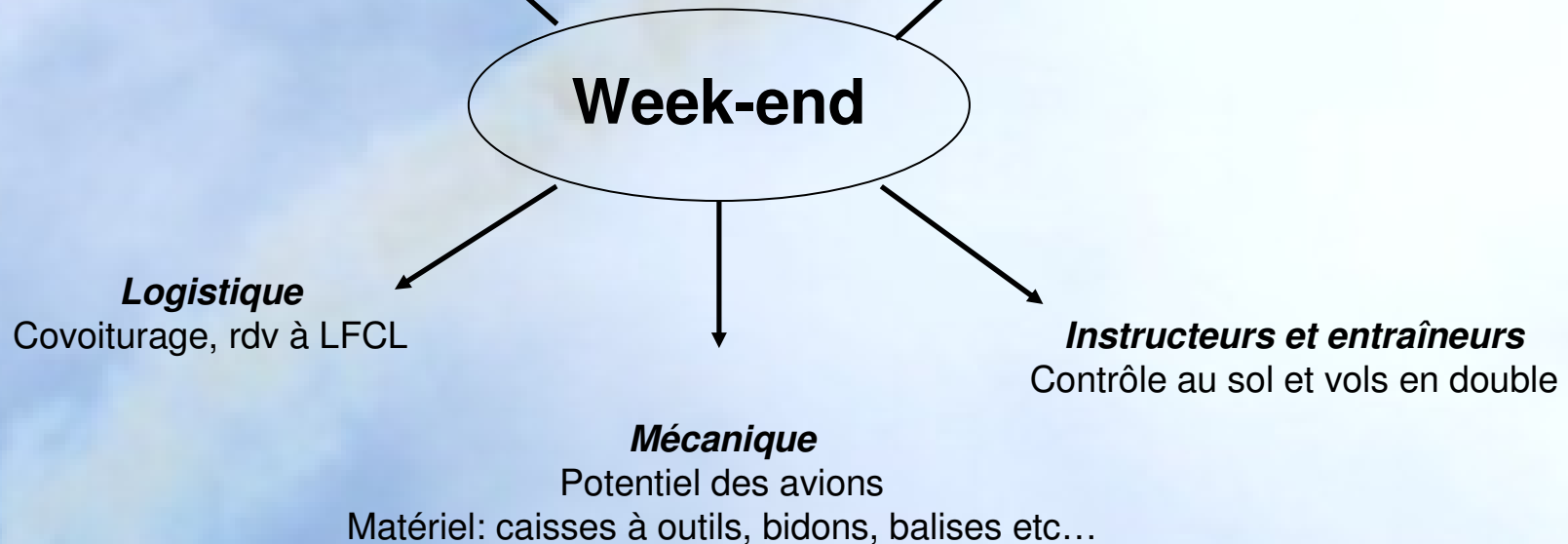
Fonctionnement MPV

Fonctionnement de la saison !



Relations avec le gestionnaire
Prévenir le gestionnaire (Gim, Didier,
Patrice...)

Terrains:
Gaillac, Castelnaudary, Moissac

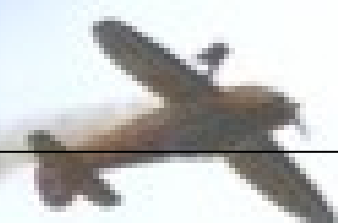


Besoin d'un GO par WE pour:

- Coordonner le tout
- Faire un planning des vols si beaucoup de monde et permettre un vol par personne par jour mini, deux la plupart du temps..



Stages



Relations avec le gestionnaire

Essence, Hangar, Taxes
Lien avec les Autorités et communication locale
Et convivialité !!!
(barbecue, apéro, vols de mise en garde...)

NOTAMS

Création ou modification d'axes
Nombreux interlocuteurs (Gestionnaire, DGAC, Armée...)
Contact: T.Bernstein

STAGES

Logistique

Logements, lieux de restauration, appel au peuple, cadeau pour le club d'accueil, comptes autres que vol etc....

Instructeurs et entraîneurs

Contrôle au sol et vols en double

Mécanique

Compatibilité de la piste avec les avions
Potential des avions
Matériel: caisses à outils, bidons, balises etc...



Quelques principes de base



- Soin du matériel: Avions (nettoyages...), parachutes (2000euros), balises, caisses à outils...
- Nous sommes des « invités » sur les aérodromes: respectons les coutumes locales (essence, hangar...), souriants et ouverts pour faire partager un maximum notre passion et préserver nos axes ! (pis en plus c'est plus sympa...)
- Limitation du nombre de personnes pour assurer minimum deux vols par jour par personne avec un planning associé, mais plusieurs stages sur l'année
- Le GO est le chef d'orchestre mais tout le monde participe !



Evolution de la flotte



22 Janvier 2011

MPV - La Sécurité



Retour d'expérience compétition



- Résumé de l'entraînement
- Déroulement des compétitions
- Bilan et enseignements

- Monoplace



Préparation de la saison et sondage