

Briefing Parachutes (17/06/2012)

0 – Caractéristiques des parachutes MPV :

Parachutes hémisphériques semi manoeuvrants.

1 types de parachute par avion:

- CAP10 : identifiables avec les petites sellettes sous les cuisses et ne disposant pas de réglages au niveau des hanches
- Extra : Pas de sellettes et réglages au niveau des hanches
- CAP232 : Le seul et unique noir

1 – Vérification du parachute :

Etat général :

- Toute déchirure => NO GO
- Hernie visible => NO GO

Vérification des aiguilles face arrière:

- 1 - Descratcher l'enveloppe qui protège les aiguilles ainsi que la partie supérieure
- 2 - Vérifier le bon positionnement œillet, aiguille, passage de fil
- 3 - Les épissures doivent être dégagées des œillets (cf ci contre)
- 4 - Pas d'effilochage des fils
- 5 - Bon cheminement du câble sous la partie supérieure
- 6 - Présence du plombage de conditionnement
- 7 - Positionnement correct de l'extracteur externe
- 6 - Tout rescratcher



Vérification du harnais

- 1- Etat général des sangles et de la bouclerie
- 2- Contrôle du bon fonctionnement des boucles de verrouillages (cuissardes et sangle de poitrine)
- 3- Etat des passants élastiques, les échanger si lâche (permet un bon maintien du rebus de sangle).
- 4- Positionnement correct de la poignée d'ouverture dans son logement
- 5- Extrémité du câble coté poignée libre.

2 – Mise en place du parachute avant de monter dans l'avion :

Un réglage individuel du parachute est nécessaire avant chaque vol et pour chaque pilote pour :

- Avoir un positionnement correct de la poignée d'ouverture pour une meilleure préhension
- permettre une extraction plus facile de l'avion
- éviter au pilote d'être suspendu n'importe comment sous voile
- faciliter l'accès aux poignées de commande de manœuvre du parachute
- permettre un meilleur contrôle de la descente
- éviter d'être étranglé par la sangle de poitrine sous voile

Réglages du harnais:

- 1 - Enfiler le parachute comme un sac à dos
- 2 - Ajuster les sangles supérieures (noter le n° repère sur les sangles noires après le premier réglage pour aller plus vite aux suivantes) et caler le surplus de sangles sous les caches supérieurs
- 3 – Attacher les sangles des cuisses et la ventrale en faisant attention que les sangles ne tournent pas
- 4 – Ajuster les sangles latérales inférieures
- 5 – Ajuster la ventrale
- 6 – Ajuster les sangles des cuisses
- 7 – L'excédent de sangles doit être contenu par les élastiques permettre un accès libre de la poignée d'ouverture



En résumé votre sécurité nécessite un harnais bien ajusté et serré.

3 – Recommandations pour l'évacuation de l'avion :

- 1 – Larguer la verrière
- 2 – Détacher les ceintures (pas le parachute !) et les dégager pour éviter d'être retenu
- 3 – Se mettre accroupi derrière la verrière les pieds sur le siège (pour se protéger du vent relatif)
- 4 – Evacuer l'avion en poussant fort sur les jambes et en évitant l'empennage (sauter vers le côté) en gardant les bras croisés (la main droite se retrouve du coup à côté de la poignée)
- 6 – Se laisser tomber en boule
- 7 – Compter environ 2 sec et tirer sur la poignée en la regardant

L'expérience de certains pilotes ayant du évacuer a montré qu'un bon coup dans la profondeur, une fois détaché de l'avion, permettait une évacuation rapide de l'appareil.

NB : Selon les circonstances, d'autres méthodes peuvent être utiles ; on peut par exemple si l'avion est à peu près stabilisé à basse vitesse, mettre une jambe sur l'aile en se tenant fermement, puis se laisser tomber en boule derrière l'aile, sous l'empennage.

4 – Sous voile : Objectif préparer l’atterrissage

L’accès aux poignées se fait facilement si le harnais a été bien réglé.

On essaie de se positionner face au vent pour contrôler son déplacement horizontal (en tirant sur les poignées) et on regarde en bas pour bien se positionner et éviter les obstacles.

5 – Atterrissage :

La position pour l’atterrissage :

- Jambes serrées et genoux fléchis (pas complètement) pour amortir la chute
- Lâcher les poignées commandes, attraper les sangles noires au niveau de la poitrine, les coudes le long du corps
- On regarde vers le bas le menton dans la poitrine

L’atterrissage :

- Ne pas refuser le sol en remontant les genoux (les jambes ne feraient plus amortisseurs)
- En tombant essayer, de rouler sur le coté



Les atterrissages plus compliqués :

Zone boisée : Se protéger la tête avec les bras/mains et en pliant les genoux (remonter les deux tibias)

Obstacle : Pousser avec les jambes contre l’obstacle pour l’éviter

Amerrissage : Déverrouiller pendant la descente la sangle ventrale. Au contact de l’eau enlever les sangles des cuisses et glisser du sac à dos. Si la voile nous tombe dessus, plonger nager sous l’eau et ressortir de l’eau un peu plus loin.

6 – Recommandations aux pilotes

Avant de monter dans l’avion, visualiser et se répéter mentalement la procédure d’évacuation. En cas de stress lors des premiers sauts, des gens tirent sur les sangles en étant persuadé qu’il s’agit de la poignée.

Après le vol, dans le but de se conditionner pour le jour il faudra s’éjecter, il est recommandé aux pilotes de descendre de l’avion avec le parachute sur le dos, de mimer le geste d’ouverture sur la poignée en la regardant (mais en ne tirant pas réellement dessus bien sur) et de ne se débrêler qu’au sol.

7 – Recommandations pour l'entretien/révision des parachutes :

Lorsque non utilisés, les parachutes doivent être rangés dans leurs sacs respectifs.

Lors du retour de révision dans le centre agréé :

- attention à bien vérifier que les épissures des aiguilles soient bien dégagées des œillets
- Demander à refaire le marquage blanc des sangles pour que chacun puisse bien identifier son réglage