

SYNTÈSE DES MESURES PRISES

Afin de permettre, la mise en place des améliorations du manuel de vol NCO, et afin de corriger certains modes de fonctionnement identifiés comme étant à risque, nous avons recensé toutes les mesures qui vont être appliquées dès la reprise.

A. ORGANISATION DE LA SEANCE

Directeur de séance au sol (DSS) :

- Toujours minimum 2 personnes si le CARAVAN est utilisé en weekend.
- Application de la fiche « Procédure début de séance »

B. Condition météo de largage

- le largage ne peut se faire qu'à vue du sol
- Couverture nuageuse avec un maximum de 2 octas (1/4 du ciel)
- Rappel : vent au sol toujours 7 m/s avant brevet A et 11 m/s pour les autres (rafales comprises)

Couverture nuageuse				Direction & force du vent		
	0 octa	Ciel dégagé	SKC (sky clear)		5 KTS	
	1 octa	Quelques nuages	FEW		10 KTS	
	2 octas				15 KTS (10 + 5)	
	3 octas	Nuages épars	SCT (scattered)		50 KTS	
	4 octas				65 KTS (50 + 10 + 5)	
	5 octas	Nuages morcelés				
	6 octas		BKN (broken)			
	7 octas					
	8 octas	Couvert	OVC (overcast)			



Windsock



Windsock



Windsock



Windsock

< 5 KTS
+/-10 KTS
+/-20 KTS
> 25 KTS

C. Mise en place d'une procédure entre le sol et l'avion pour autoriser le largage :

A 1 minute de largage

Pilote :

- Dès confirmation de l'ATC, le pilote annonce la minute de largage à la VHF

Phraséologie : « [Callsign] sur axe à la minute du largage au niveau XXX. »

Cette annonce déclenche les préparatifs finaux du DSS:

- DSS finalise l'observation des conditions météo, et de l'utilisation de l'espace de saut.

Responsabilité: DSS

- Le DSS effectue une validation finale:
- Vent au sol dans les limites autorisées pour les niveaux de parachutistes à bord
- Nébulosité conforme
- Aucun phénomène dangereux en approche ou sur la zone
- Zone de saut et approche libres de tout trafic ou parachutiste

Réponse DSS:

«[Starter para] Clair pour le sol. » → Continuation séquence

«[Starter para] NOGO : raison de l'annulation »

- Droit de veto DSS:

Le DSS peut et doit à tout moment stopper la séquence pour raison météo ou sécurité opérationnelle. Le pilote propose une modification de tactique ou annule la rotation.

D. Utilisation du 4 x4 :

- Uniquement sur accord du DSS, avec emport d'une radio et téléphone portable.

E. Mise en place d'un modèle de « briefing de reprise » harmonisé.

Rappel des horaires pour les briefings terrain qui sont 08h30 et 13h30

F. Responsabilité de chef d'avion

- Briefing de sécurité adapté à la zone de Pamiers obligatoire
- Emargement de cette formation
- Recensement des volontaires pour cette responsabilité
- Comme pour les vidéomans inscription sur le tableau veleda des chefs d'avions volontaire du jour

G. CONSIGNE D'AVIONNAGE

- Ne peuvent doubler dans les avions que les personnes détentrice du brevet C, sous réserve de validation de la direction technique.

H. EMBARQUEMENT

- Chef d'avion premier sur place
- Regroupement de tous près du starter pour confection des ordres de passage
- Pour le Hangard, obligation de passage au starter (sauf EDF)
- Pointage au retour du saut obligatoire au starter pour tous

I. LARGAGE

Possibilité de 2 passages si nécessaire avec le CARAVAN

J. ZONE DE POSE

- Devant la bino, hors Tandem, interdiction de s'y poser.
- 90° maximum dans la zone école
- Zone de PSV définie sur la carte terrain (terrassement à prévoir)
- Possibilité de survitesse dans la zone école lors de saut dédié à 1500m

K. FORMATION

- Par mesure de préservation, TRAD suspendue en attendant les retours de la fédération concernant le matériel à utiliser.
- Test sportif pour valider l'aptitude à la pratique du parachutisme
- Mise en place d'un QCM de fin de formation premier saut
- Echauffement en début de séance de saut
- Pour tous, exercice PDS tous les 1^{er} samedis du mois
- Si mineur en formation, le responsable légal doit rester tout le temps.
- Pas d'hébergement pour les mineurs isolés

Vidéoman Tandem :

- Rappel de sécurité prévu
- Pas de vol sur le dos et assis pour la vidéo

L. CONCEPTION D'UN « LIVRET DE BIENVENUE »

- Groupe de travail à faire avec les membres du club pour définir le contenu.

RETOUR LORS DE LA JOURNÉE DU 24/01/2026

La présentation ci-dessus a suscité des remarques et des propositions. Voici le recensement de ce qui a été proposé et répondu :

- Créer un fiche incident ou problème pour que les adhérents remontent de manière formelle ce qui ne va pas. Proposition retenue et sera mise en place.
- Il a été proposé, pour le largage en deux passages, de faire comme dans certains clubs qui demandent au chef d'avion de compter les paras qui sont dans le 2^{ème} passage. (a l'étude)
- Il a été proposé de prévoir un nombre défini de para par passage mais il ne sera pas possible de le faire car cela va dépendre des groupes dans l'avion.
- Il a été relevé une difficulté à comprendre l'ordre de mise en place à la porte de l'avion et proposé de définir une gestuelle pour que ce soit plus clair.
- Il a été demandé si le pilote pouvait annoncer la minute du largage dans l'avion, ce qui ne devrait pas poser de soucis.
- Il a été proposé de faire signer une charte de sécurité, à la prise de carte terrain, qui ferait un rappel des règles de sécurité. Il a été répondu que la fiche d'adhésion était en cours de modification, que dorénavant un briefing de sécurité « obligatoire » serait fait et signé sur la fiche d'adhésion. L'avionnage ne sera possible qu'après.
- Il a été évoqué le confort de n'avoir qu'un seul côté avec une banquette dans l'avion. Cette transformation remettrait en cause l'agrément du kit para de l'avion et n'est donc pas envisageable.
- Il a été demandé de renouveler les affiches du club. Ce sera fait pour celle qui ne sont plus à jour et pour lesquels il existe une nouvelle version.
- Il a été également évoqué le problème d'avoir des mineurs dans les chambres. La règle qui est à suivre au club a été rappelé, dorénavant pas d'hébergement pour les mineurs isolés et présence du responsable pendant toute la séance.

Merci pour la participation qui a été enrichissante.