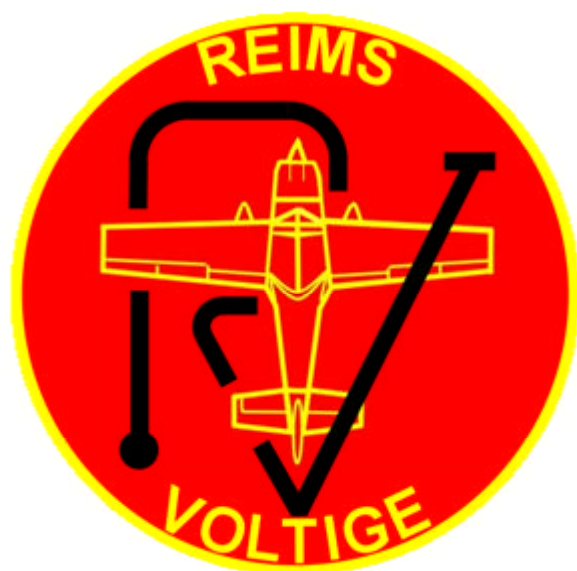


Manuel Sécurité RV

Version 1.0 – juillet 2011



/

Introduction

Ce manuel a pour vocation d'aider les membres de RV à voler en sécurité. Il trouvera naturellement sa place dans les affaires de vol de chacun.

C'est un résumé des points importants concernant la sécurité. Il n'est pas exhaustif.

Ce guide est fait pour évoluer, n'hésitez pas à faire part de vos remarques.

NB : Il existe également un guide « RV pour les nuls » décrivant les principes et le fonctionnement du club. (Le tout est disponible au hangar ou sur le site de l'association)

Les informations de ce guide ne se substituent pas à la documentation officielle, qui reste la référence.

Sommaire

La sécurité	p.3
Les règles club	p.4
Les points clés	p.5
Le meilleur du pire	p.6

La sécurité

En voltige le danger est toujours proche, malheureusement des accidents viennent le confirmer régulièrement.

La sécurité est l'affaire de tous, car le pilote est le seul responsable de son vol :

Respect de la réglementation et des règles clubs

Amélioration continue et retour d'expérience

Le coordinateur de la politique sécurité pour RV est FP GUILLEMIN.

L'attitude du pilote :

- 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 improviser
- Demander quand on ne sait pas, entretenir ses connaissances

Le retour d'expérience :

Lorsqu'un événement impliquant la sécurité se produit, en informer FP GUILLEMIN par un compte-rendu sécurité ou tout autre moyen.

Une synthèse des retours d'expérience sera diffusée régulièrement pour sensibiliser les membres. Les événements sont présentés de façon anonyme. Le but n'est pas de juger les éventuels fautifs mais de faire progresser la sécurité.

Si un événement peut intéresser la communauté des pilotes en dehors de RV, penser à remplir un formulaire REX (Retour d'Expérience, disponible en ligne sur le site de la FFA).

Situations d'urgence :

Le fait de voler régulièrement permet de maîtriser les situations normales, mais pour les situations d'urgences, il est fortement recommandé de s'entraîner régulièrement :

Effectuer des **approches moteur réduit** pour savoir faire face à une panne moteur. On peut même simuler une panne moteur dans une figure de voltige. Sur les axes extérieurs, repérer un terrain se prêtant à un atterrissage d'urgence avant de débiter la voltige.

Répéter les gestes d'une évacuation pour que ça devienne un automatisme. Une bonne habitude est de toujours sortir de l'avion avec le parachute (pour éviter de le détacher par réflexe en cas d'urgence) et de simuler le geste de regarder la poignée du parachute et de la tirer.

Les règles club

Dans le cadre d'une progression sportive, et si la nature de l'axe de voltige utilisé le permet, il est recommandé que les vols de voltige soient **contrôlés du sol ou à bord**.

Un **entraînement suffisant** est nécessaire pour voler seul ; on recommande au moins 2 vols par mois et 10h dans l'année.

Pour **se présenter aux compétitions officielles**, il faut l'approbation d'un instructeur.

En utilisation "voltige" les **accélérations autorisées** sont limitées sur chaque avion. Tout pilote dépassant ces limites devra en rendre compte (voir règlement intérieur).

CR100: +5,5 G / -4,5 G

Seuls les pilotes titulaires de l'autorisation voltige 1^{er} ou 2^e cycle, et ayant reçu l'autorisation du Président sont habilités à **emmener des passagers** lors d'un vol comportant des évolutions de voltige. (La réglementation ne permet pas de faire de baptêmes de voltige. Par contre un pilote peut emmener des passagers à titre personnel et partager les frais avec eux.)

Rappel : Pour rester dans l'enveloppe des accélérations maximales, il faut prendre l'habitude de travailler en dessous !

En outre la réglementation impose les autorisations suivantes :

PPL + qualif de classe SEP valide + certificat médical valide

Mention voltige élémentaire ou voltige avancée

Variante TW (train classique)

Les points clés

Avant de partir en vol :

prendre connaissance des consignes (carte VAC, Notam...)

Avant de monter dans l'avion :

Inspection journalière effectuée (purges, inspection du bâti, niveau d'huile)

Visite prévol effectuée

Avitaillement avec une vérification visuelle du niveau systématique

Condition du pilote (condition physique et mentale, habillement) et briefing du passager éventuel

Au point d'arrêt :

Check-list systématique

Avant de débiter la voltige :

Check-list voltige (en particulier : volets, sélection réservoir, paramètres moteurs, harnais et habitacle)

En approche :

Vérifier la sortie des volets, la position du frein de parc (piège du CR100)

Adopter une vitesse d'approche adaptée, rester concentré. Ne pas hésiter à remettre les gaz si non stabilisé.

A la fin du vol :

Terminer le vol sans se laisser distraire (magnétos coupées...)

Exemple de procédures pour le CR100

(toute autre méthode est valable, si elle est systématique et complète)

Actions vitales	A	Atterrisseur	frein de parc desserré
	C	Contact	1+2
		Carburant	plein riche
		Compensateur	essayé, au neutre
		Commandes	libres, sens correct
		Huile	pression et température vérifiées
	H	Harnais	attachés, serrés
		Habitacle	verrouillé, largage + tétons en place
		Essence	réservoir avant, plein riche, autonomie
		Volets	1° cran
	E	Electricité	alternateur marche, charge vérifiée
	V	Réglage	altimètre, radio, seuils accéléro
	E		
R			
	+	ESSAIS MOTEUR	
Check voltige		verrière verrouillée	
		volets rentrés	
		paramètres moteurs ok	
		harnais essayés	
Evacuation		verrière larguée	
		harnais détachés	
		pousser fort sur les jambes	
		regarder et tirer la poignée	

Le meilleur du pire

Voici quelques évènements qui reviennent trop souvent et qui pour la plupart seraient faciles à éviter en respectant les points clés de la page précédente. Ces vérifications ne sont pas difficiles ni longues ; il faut juste structurer le vol par quelques vérifications avant de commencer une nouvelle phase du vol.

Défaut de visite prévol

Avitaillement à plusieurs sans fermeture du bouchon (qui fait quoi ?)

Magnétos non-coupées au retour du vol

Mauvaise vitesse d'approche

Mauvaise gestion des volets

Mauvais calage de l'altimètre

Mauvaise coordination des commandes au roulage

Passage de trafic non annoncé dans la zone de voltige et surveillance radio+visuelle insuffisante

Quelques remarques générales :

Une veille visuelle et radio efficace et continue depuis le sol est indispensable pour assurer la sécurité vis-à-vis du trafic aérien. C'est même une condition d'obtention de la plupart des NOTAMS voltige.

Le volume voltige n'est pas un espace protégé, les règles de priorité usuelles s'appliquent.

On doit interrompre la voltige si un avion approche.

Il est très important de bien s'installer à bord et d'avoir un habillement adapté.

passer les câbles de casque sous la ceinture et/ou le harnais et

éventuellement passer sous la jambe ; éviter les vêtements trop amples.