

COURS THÉORIQUE P.A.C



1. INTRODUCTION

Présentation générale du parachutisme

- Risques que comporte le sport
- Exigences physiques et mentales requises, attentes et obligations
- Météo :
 - Nuages : Dégagement d'au moins 5000' pour visibilité après ouverture à 6000'

Étudiants PAC	Les parachutistes certifiés Solo
peuvent sauter si les vents sont à 15 mph et moins	peuvent sauter si les vents sont à 18 mph et moins
15 miles/heure	18 miles/heure
=	=
13 nœuds nautiques	21 nœuds nautiques
24 kms/heure	29 kms/heure

- Si vous n'êtes pas là, vous ne sauterez pas
- Prévoyez la journée
- **Soyez patient**

MANUEL
PAC
p.22 à 33
p.79

Programme de Progression Assistée en Chute Libre (P.A.C)

AVEC SOUFFLERIE

- Soufflerie *SkyVenture Montréal* (15 minutes)
Initiation, cambrure, stabilité à l'ouverture et virages
- Niveaux 1 et 2 avec 2 instructeurs (2 :1)
Initiation à la chute libre, stabilité, signaux, altitude, virages, ouverture autonome
- Niveaux 3-4-5 avec 1 instructeur (1 :1)
Différentes sorties, différents virages, ouverture autonome
- Niveaux 6-7 : sauts solo
- Niveau 8 : Simulation de sortie d'urgence
altitude de sortie 5000'
- Niveau 9 : Examen pratique avec caméra, coffret souvenir
Sortie volontairement instable
Virage en 8 des 2 côtés, conscience altitude
Ouverture à la bonne altitude

-Les objectifs à atteindre seront clairs pour chaque niveau.

-Un niveau doit-être réussi pour passer au niveau suivant.

-L'objectif du PAC est de vous enseigner toutes les compétences requises pour être autonome et sécuritaire en parachutisme.

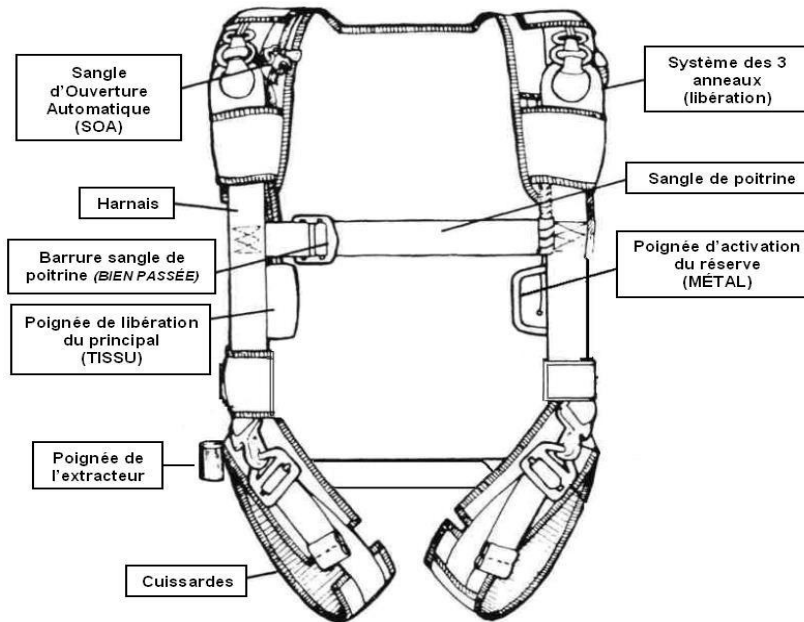
Privilèges :

- Le détenteur d'un certificat solo peut participer à un saut en chute libre solo au Canada.
- Déploiement minimum de 3000' (ACPS), **déploiement minimum de 3500' à Voltige.**
- Faire des sauts d'entraînement avec un coach 2 afin d'obtenir un brevet A

2. ÉQUIPEMENT

Présentation détaillée d'un équipement

Avant :
(PPT)



MANUEL
PAC
p.8

3 anneaux

Démultiplient la tension.

Vérifier qu'ils sont l'un dans l'autre ainsi que le chemin des câbles et leur longueur

Vidéo : <https://www.youtube.com/watch?v=Altz8GcYx60>

Sangle d'Ouverture Automatique (S.O.A. / RSL) et Skyhook

-Relié aux élévateurs et au parachute de secours. Back-up seulement.

-RSL : Relié à la pin d'extraction du réserve

-Skyhook : Relié au sac de déploiement du réserve

Vidéo : https://www.youtube.com/watch?v=_ZbHg1QZZPs

Harnais

- Harnais ajustables : Ajustement à la longueur du corps

Sangle de poitrine, barrure de sangle de poitrine

-Comment l'attacher. (vérification : Tissus-métal-tissus)

-C'est la sangle la plus importante au niveau sécurité.

Cuissardes

-Ajustements et confort

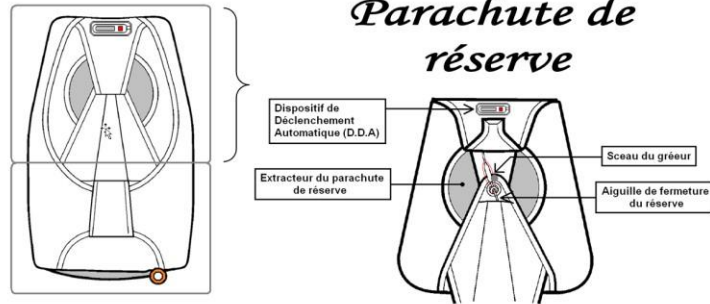
Poignée de libération (tissu-droite)

-Reliée par câble.

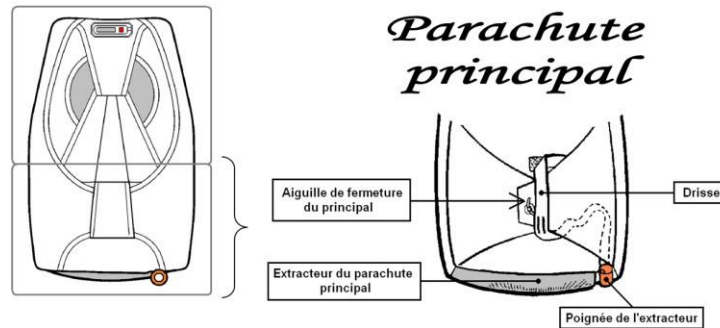
Poignée d'ouverture du secours (métal-gauche)

-Reliée à l'aiguille arrière.

Arrière :



PRINCIPAL :



Extracteur

- L'extracteur est une pièce de tissus qui va capter le vent, se gonfler, tirer sur la drisse, qui va tirer sur l'aiguille de fermeture du principal, enclenchant ainsi la séquence d'ouverture
- Nécessite une tension entre 8 et 22 livres pour ouvrir l'aiguille alors que l'extracteur peut tirer environ 100 livres de tension

Poignée de l'extracteur

- La poignée fait sortir l'extracteur qui est rangé dans la pochette du harnais.

Drisse

Aiguille de fermeture du principal

RÉSERVE :

DDA (Cypress/Vigil)

- DDA : Dispositif de déclenchement automatique
- Vous devez voir le bonhomme sourire (ou student)
- S'active à 1,000 pieds (Air Tec)

Extracteur du parachute de réserve

- Aiguille + ressort interne

Aiguille de fermeture

- Ouvert quand on active la poignée d'activation du réserve
- Tiré par le principal via le RSL
- Sceau du gréeur

Carte de pliage

- Le parachute de secours est replié par un professionnel (greilleur / rigger) à tous les 6 mois.
- Équipements loués : sceau du rigger et carte gardés en filière.

Parachute principal VS Parachute de réserve

- les deux parachutes sont similaires
 - Nav 280-PdR 281
 - Nav 260-PdR253
 - Nav 240-PdR235
 - Nav 220-PdR218
- Le réserve ne peut être libéré
- se dirigent de la même façon
- vitesse moyenne de 15 milles à l'heure.

Vérifications d'équipement AVANT DE L'ENDOSSER :

- Vérifier TOUTES les composantes du parachute. Vérifier le devant du parachute de haut en bas, puis le derrière du parachute de haut en bas.

-Point d'attention :

- Poignées (3) accessibles et bien « velcrotes »
- Aiguilles suffisamment rentrées dans les boucles de fermeture
- Boucles de fermetures pas trop usées
- Pas d'usures flagrantes sur l'équipement

Endossement de l'équipement

- Immédiatement après la vérification au sol
- Attacher sangle de poitrine en premier, puis serrer les cuissardes

Ce que vous pouvez vérifier vous-même une fois l'équipement endossé

1. **3 poignées** dans l'ordre qu'on les utilise
(extracteur, poignée de libération de la voilure principale, poignée de déploiement du parachute de réserve)
2. **3 sangles** (Sangle de poitrine, cuissarde, cuissarde)

*Demander un gear check par un coach (tout +pins)

Vérifications d'équipement avant l'EMBARQUEMENT

3 poignées

3 sangles

Demander un gear check par un coach

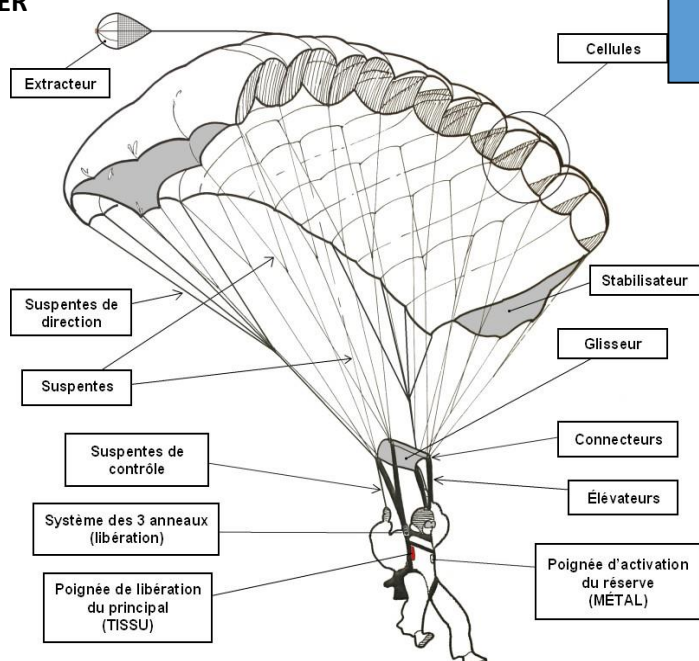
Vérifications d'équipement AVANT DE SAUTER

3 poignées

3 sangles

Demander un gear check par un coach

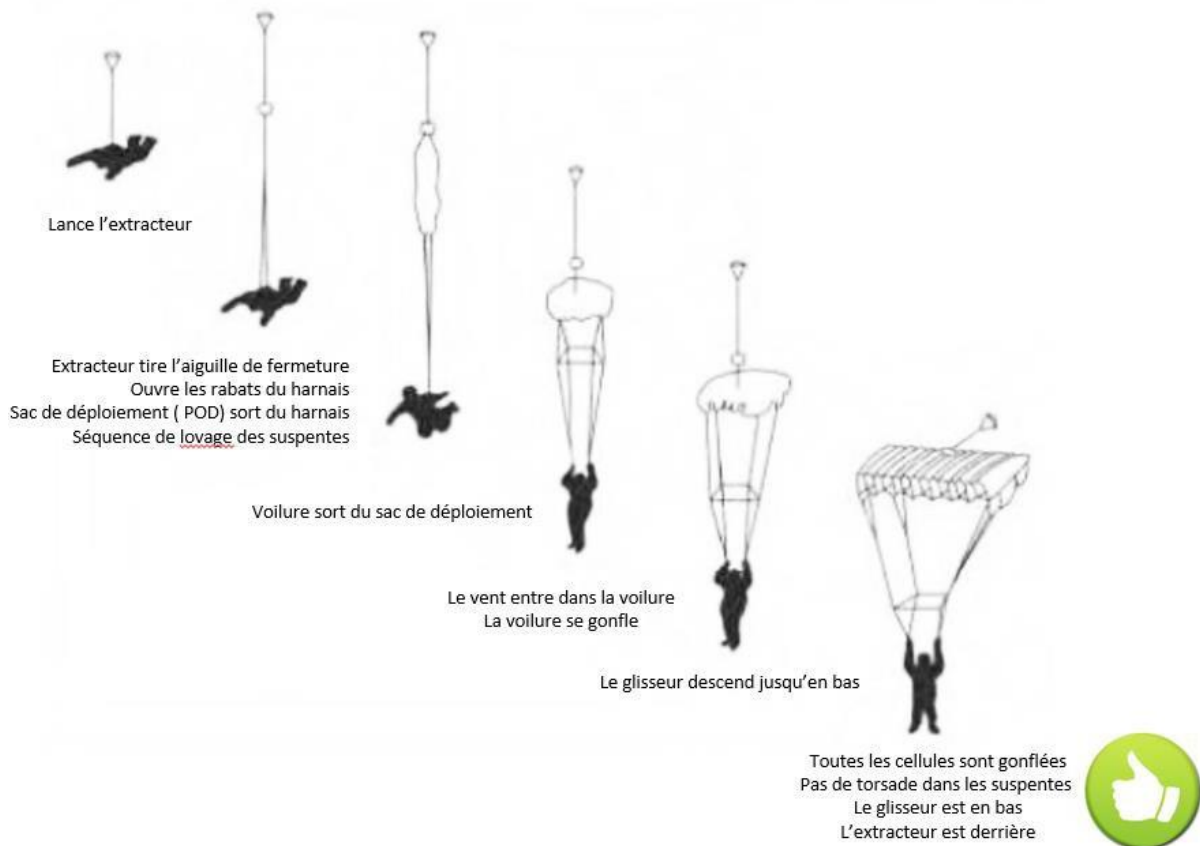
La voilure et ses composantes



MANUEL
PAC
p.9

Séquence de déploiement

Séquentiel : les différentes étapes à ralentir l'ouverture et passer confortablement de 200 km/heure à 0 km/heure tout en protégeant les composantes.



Séquence de déploiement

Extracteur (pilot chute)

-Peut ouvrir 100 livres de tension (aiguille entre 8 et 22)

Drisse (bridle)

Aiguille de fermeture (closing pin)

Lovage (stow)

Sac de déploiement (pod)

-Ralentit l'ouverture et protège des cordes.

Glisseur (slider)

-Ralentit l'entrée d'air dans la voileure, redescend lorsque l'air entre.

Suspentes et connecteurs (lines, links (soft ou regular))

Élévateurs (riser)

-Au besoin, utiliser les élévateurs arrière au lieu des manettes.

Manettes de contrôle (tuggle)

-Manettes accrochées aux velcos : voileure à demi freinée à l'ouverture, on doit défreiner

La voileure (cellules, inter cellules)

-Parachute mi-freiné à 50% : Le "défreiner" pour le piloter

-9 cellules

-Inter cellules : trous qui font passer l'air d'une cellule à l'autre, pour maintenir une pressurisation répartie

-tissu "anti-déchirure"

Éléments qui déterminent un BON parachute :

- Parachute rectangulaire, cellules gonflées
- Les suspentes sont droites
- Glisseur en bas
- Extracteur derrière



3 EMBARQUEMENT, MONTÉE ET SORTIE

Aire d'embarquement (Sur le tableau)



FEUILLE DES VENTS :

- Indique la direction et la force du vent à diverses altitudes
- Avec cette info, on détermine LA PASSE

LA PASSE :

- la trajectoire de l'avion pour procéder au largage et le lieu précis du début du largage
- Le bon point de largage permet de s'assurer que les parachutistes seront capables de venir atterrir sur la zone de saut
- DIRECTION de la passe est indiquée par des degrés
- Le début du largage est indiqué en mile, AVANT ou APRÈS la zone de saut

NOMBRE DE SECONDES ENTRE LES GROUPES

- Ordre d'embarquement par rapport à l'ordre de sortie
 - Plus grands groupes aux plus petits groupes
 - VR, freefly, étudiants, tandems, track, wingsuits
 - Selon altitude d'ouverture
- * Un instructeur prendra cet ordre en charge, sinon le demander.

CIRCUIT D'ATTERISSAGE :

- De quel côté tourner, finale par rapport au manifeste

Embarquement

- Se placer selon l'ordre établi préalablement, pour faciliter un embarquement efficace
- Embarquement, protéger ses poignées, attacher sa ceinture, attacher son casque sur sa tête

La montée

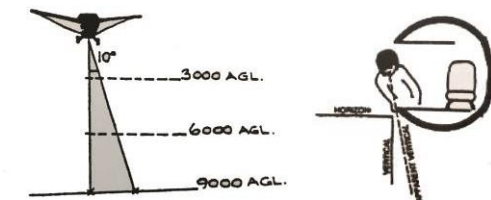
S'asseoir, s'attacher, porter son casque attaché

- 1000 pieds : Confirmation altison
- 2500 pieds : Se détacher, enlever son casque, l'attacher sur soi
- 3000 pieds : Révision mentale yeux fermés (faire les gestes)
- 7000 pieds : Révision verbale
- 9000 pieds : Check d'équipement
- 11 000 pieds : l'instructeur dira de se préparer.
- Lumière rouge : on ouvre la porte
- Lumière verte : on sort selon l'ordre pré-établi

*les reste du temps : RELAXER

Sortie habituelle

- Le pilote annonce 2 minutes avant le largage
- Lumière rouge : ouvre la porte
- Spot
- Lumière verte : saute !



Sortie PAC Niveau 1

Dans la porte de l'avion :

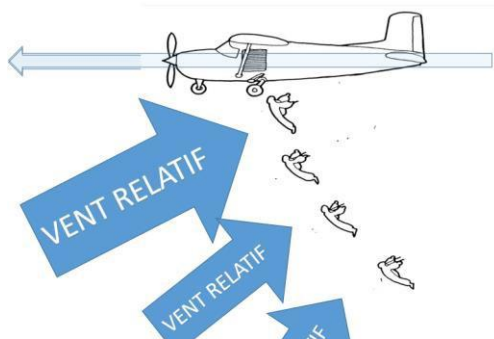
- Coller son pied gauche sur le pied gauche de l'instructeur dans la porte
- Avoir les 2 mains dégagées devant soi
- Regarde instructeur droite : OK
- Regarde instructeur gauche : OK
- Regarde droit devant soi
- Inspire
- Expire
- Baisse, sors

****ARQUER BASSIN +++, MENTON HAUT****

Un coup sorti de l'avion entré dans le ciel! ;)

- Exécuter la sortie (face au vent relatif)
- Position stable
- Lecture de l'altimètre
- Dire altitude à l'instructeur de droite, OK
- Dire altitude à l'instructeur de gauche, OK
- Faire 3 simulations d'ouverture du parachute
- Lecture de l'altimètre
- Suivre instructions de l'instructeur
- Conservé le cap face à l'instructeur
- Regarder altimètre entre chaque manœuvre
- 7000' : on cesse les manœuvres, yeux sur l'altimètre
- 6000' : Flash les mains, ouverture du parachute

Vent relatif



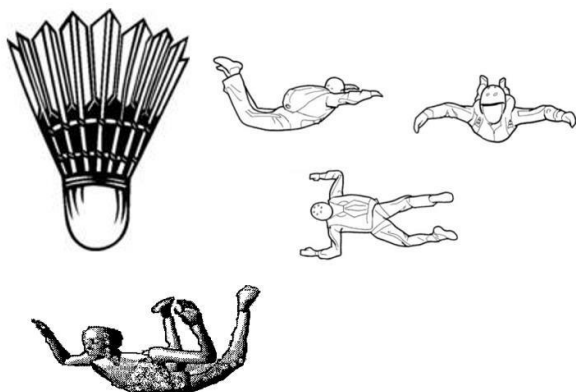
- o Le **vent relatif** est un terme technique qui décrit le vent subi par un objet en mouvement.
- o Donc à la sortie, faudra glisser sur le vent relatif
- o Faire la bonne sortie : pousser le bassin vers l'avant +++, menton haut
- o

Sorties d'urgence

- o Pilote prend la décision
- o Le Pilote est maître à bord
- o **De 0' à 1500'** : Ceinture et casque attachés / Rester dans l'avion
- o **De 1500' à 2500'** : Sortie d'urgence / Activer parachute de Réserve
- o **2500' et plus** : Sortie d'urgence / Activer parachute Principale

4 POSITION DU CORPS ET CHUTE LIBRE

Position de chute libre (boîte)



- Bassin vers le bas
- Bras 90°
- Jambes largeur des épaules
- Tête haute

Simulation d'ouverture

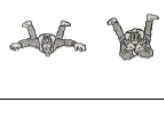
- Tête haute
- Colonne droite
- Compenser les 2 bras en même temps

Signaux à connaître PAR COEUR

- Signaux de chute libre (voir *Manuel de formation PAC*)

MANUEL PAC
p.21

SIGNAUX EN CHUTE LIBRE

	Ca va bien!		Si l'instructeur fait une grimace : Simulation d'ouverture du parachute
	Arque + (pousse ton bassin vers le bas)		Si l'instructeur met un poing devant votre visage : Simulation d'ouverture du parachute
	Lève ton menton haut		Rapproche les genoux jambes trop écartées
	Allonge tes jambes		Relaaaaaaaaaaaaax! souris, respire
	Replis tes jambes		Tourne à droite Tourne à gauche
	Replace tes bras en "boîte" à 90 degrés		Reste là
	Regarde ton altimètre		Le saut est fini, ouvre ton parachute!

« Ne jamais sacrifier l'altitude pour la stabilité »

5 VÉRIFICATION ET CONTRÔLE DE VOILURE

Tests de voileure

a) Test visuel

- Rectangulaire (cellules bien gonflées)
- Suspentes droites (sans torsades)
- Glisseur en bas

b) Test en vol

- Défreiner
- ¼ tour à droite
- ¼ tour à gauche
- Freinage à fond

-Toujours garder les manettes de contrôle dans ses mains

-Garder les bras le plus haut possible pour le pilotage de voileure pour “plein vol”

-Voilure pleine vitesse, quart de frein, demi-freinée, freinée, freinée jusqu’au décrochage

MANUEL
PAC

p.11

Test de pénétration

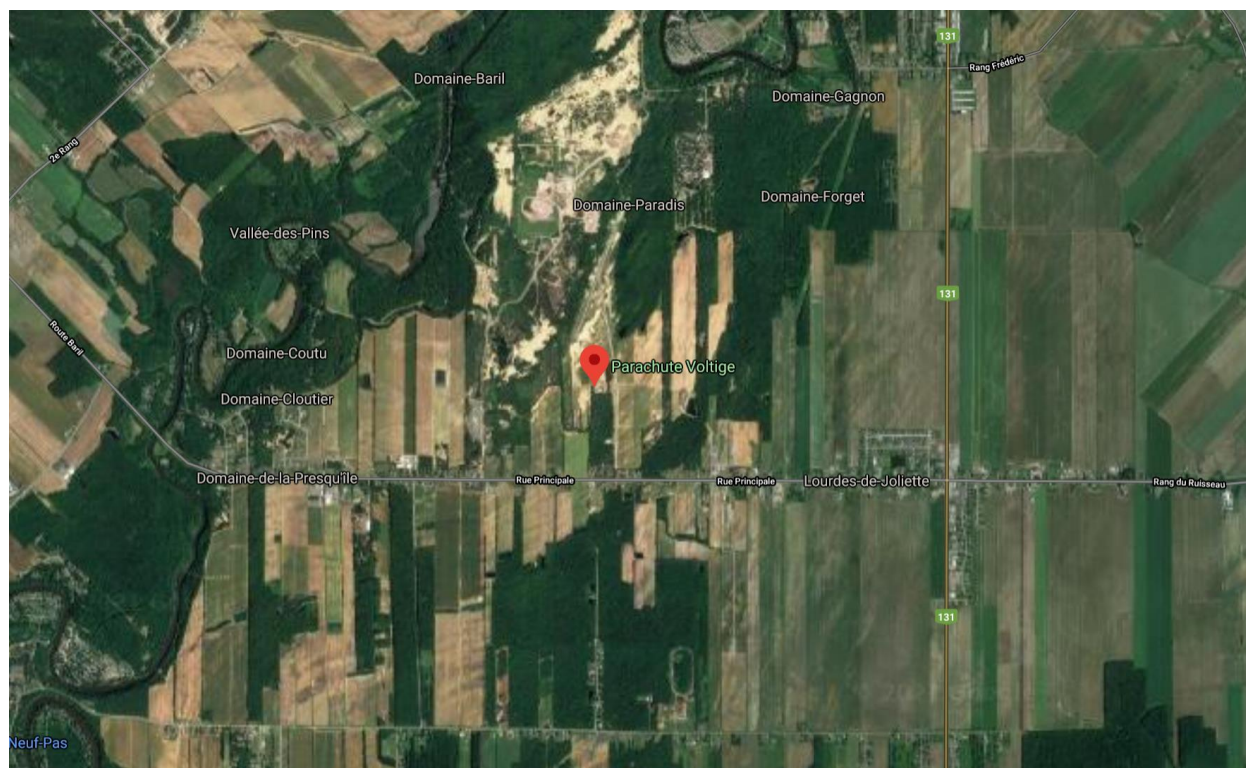
- Vitesse d’avant du parachute
- Force du vent
- Vents en altitude ≠ nécessairement les vents au sol
- La distance du circuit d’atterrissage en fonction du vent
- *Craber*

-Se mettre face au vent, regarder entre ses pieds, vérifier distance parcourue

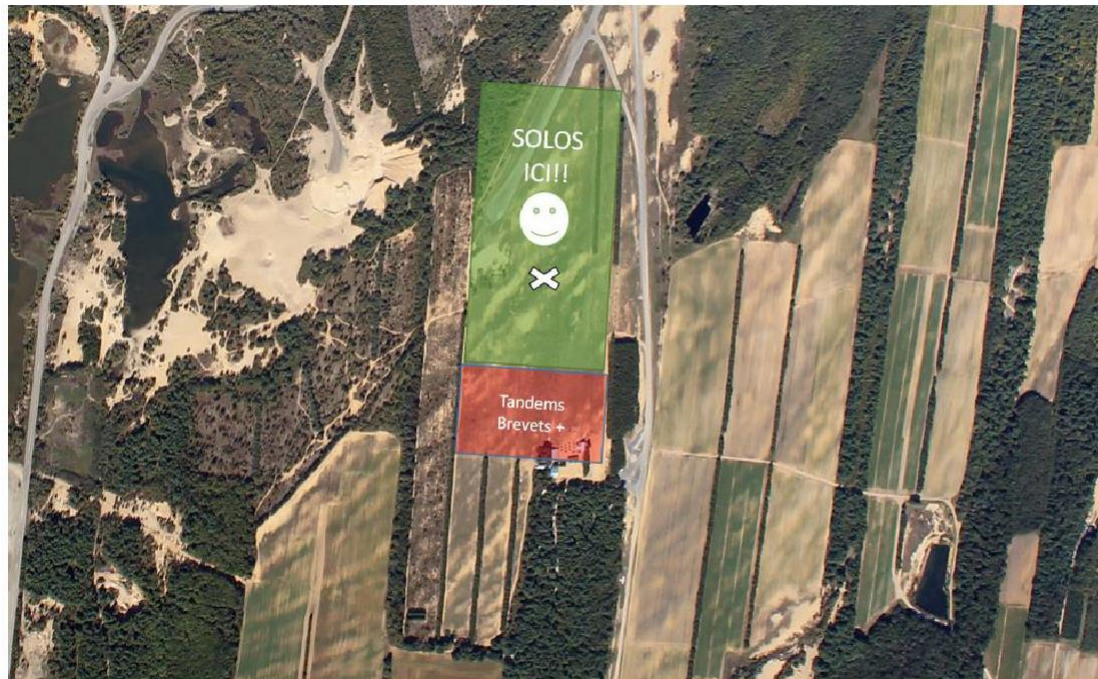
-TAP : Traffic, Altitude Position

-Virages : regarder là où tu veux aller

Localiser le terrain d’atterrissage



Zones d'atterrissage pour les Solos



Points de repères pattern atterrissage



Pattern

DROITE FACE au manifeste



Attero face au vent

6 ATERRISSAGE

Circuit d'atterrissage

Circuit d'atterrissage en 3 points

- 1^{er} Point : Parcours VENT ARRIÈRE → Altitude 1000'
- 2^e Point : Parcours de BASE (vent de côté) → Altitude 500'
- 3^e Point : Approche FINALE (vent de face) → Altitude 300'

Le pattern donne 2 informations :

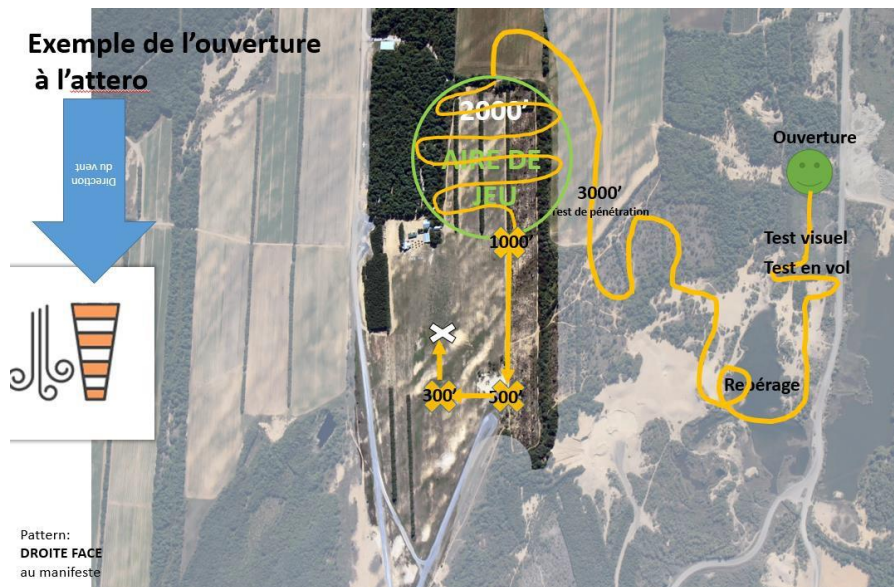
- de quel côté tourner pendant le pattern
- Comment se fera la finale, ayant le manifeste en référence

Ex : **Pattern Droite/Face** veut dire que dans le circuit, on va faire des virages à DROITE, et quand nous serons en approche finale, face au vent nous serons FACE au manifeste.

- Pour perdre de l'altitude, correction en **S** pas plus bas que l'épaule
- Éviter toutes manœuvres brusques en bas de 2000' (Virages à l'épaule, corrections)
- Ne pas passer au-dessus du terrain d'atterrissage
- L'aire de jeu = Aire d'attente

De l'ouverture à l'atterro :

- 6000' : Ouverture
- Test visuel
- Test en vol
- Dirige vers la dropzone
- 3000' : Test de pénétration (TAP)
- 2000' : Aire de jeu/d'attente
- Plus de manœuvres brusques
- Zigzag dans l'aire de jeu jusqu'à l'altitude du premier point du circuit d'atterrissage
- 1000' : Premier point (vent arrière)
- 500' : 2^e point (Base/Vent de côté)
- 300' : 3^e point (finale/ face au vent)
- 12' : Freine à fond (2 bras bien hauts, freine symétriquement)
- Garder les bras en extension maximum jusqu'à être complètement immobile
- Regarder derrière soi pour s'assurer de ne pas être dans la trajectoire d'un autre parachutiste qui atterri pendant qu'on ramasse sa voileure



Localiser les obstacles

- **Bois** : Jambes et pieds collés / Protéger le visage, cou, aisselles, freiner à 100% avant la cime des arbres. Attendre du secours
 - **Bâtiments** : Freiner à 100% avant l'impact.
 - **Eau** : Détachez votre sangle de poitrine freiner à 100% avant l'amerrissage. Une fois dans l'eau, dégagez-vous du harnais. Si vous avez le temps, débarrassez-vous de toute pièce d'équipement inutile qui pourrait nuire la nage et vous alourdir dans l'eau.
 - **Fils électriques** : **ÉVITER À TOUT PRIX!** Si la voile reste coincée dans un fil électrique et que vous y êtes suspendu : 1-Demander qu'on demande à Hydro-Québec de couper l'alimentation, 2- Ne laissez personne vous venir en aide ou vous toucher avant que le courant soit coupé.
- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">○ Deux voilures qui pourraient entrer en collision face à face : Tout le monde tourne à droite (convention en aviation) |
|--|
- Ne pas focuser sur l'obstacle. Garder son champ de vision ouvert, regarder là où on veut aller

Obstacle à l'atterrissage : Il est préférable d'atterrir vent de côté ou vent de dos que d'arriver sur des obstacles. Ne jamais, jamais atterrir dans les obstacles. Atterrir vent de dos n'est pas une catastrophe, se préparer au roulé-boulé !

Hors Zone

Les décisions sont les vôtres sous voile : si pas possible d'atterrir sur la zone de saut, prendre une décision ASSEZ TÔT, choisir un Plan B, atterrir sécuritairement.

- Localiser un champ, loin des obstacles
 - Attention du blé d'inde c'est haut...!
 - Fils électriques
- Vérifier la direction des vents
 - Indicateurs alternatifs : drapeaux, fumée, poussière de tracteur, herbes qui font des vagues, arbres, comme sur le terrain principal qu'on aperçoit au loin.
- Faire le même circuit d'atterrissage que vous aviez prévu faire à Voltige, avec une approche finale face au vent
- Ramasser sa voile sans délai et revenir vers la dropzone

Priorité des voilures

- Plus basse prioritaire, aéronefs moins manœuvrables priorité
- Priorité : Parachutiste sous réserve / Tandems / Caméramans
- Si face à face : tourner à **droite**

Zones de turbulence à éviter

- Derrière les voilures
- En aval des obstacles
- Ne pas atterrir près des avions / des pistes
- Au-dessus de ce qui dégage de la chaleur (Sable, asphalte)

Ramassage de la voile

- **Replacer les manettes de contrôle sur les velcros**
- Ne pas tirer sur la voile, aller vers... (Ramasser les lignes en loops, ou daisy chain)
- Rapporter le parachute et pièces d'équipement le plus tôt possible
- Déposer la voile, les lignes, le harnais par-dessus
- Faire attention aux branches, bâtiments, nourriture, cigarettes...
- Rien ne doit traîner au sol !

Comment empêcher la voile de gonfler en cas de vents forts

- Tirer sur une des manettes de contrôle jusqu'à ce que la voile tombe au sol

7 SITUATIONS INHABITUELLES ET PROCÉDURES D'URGENCE

Évaluer la navigabilité

À l'ouverture, on procède au test visuel, puis au test en vol.

Test visuel

Rectangulaire (cellules bien gonflées)
Cordes droites (sans torsades)
Glisseur en bas

Test en vol

Défreiner
¼ tour à droite
¼ tour à gauche
Freinage à fond

Si tout est beau, on est heureux, on fait son test de pénétration, à 2000' aire de jeu, circuit d'atterrissage, atterro...

S'il y avait quelconque anomalie dans les tests visuels et en vol, on doit rapidement être en mesure d'

ÉVALUER, de DÉCIDER et d'AGIR

Évaluer la navigabilité :

- Est-ce que la voilure est stable? Me supporte-elle? (rectangulaire et bien gonflée)
- Est-ce que je peux la diriger ? (1/4 tour droite, ¼ tour gauche)
- Est-ce que je peux l'atterrir? (Freinage complet)

ÉVALUER - DÉCIDER – AGIR

La procédure d'urgence

La procédure d'urgence consiste à libérer la voilure principale (lors d'un mauvais fonctionnement) et activer le parachute de réserve

La procédure :

- (1) Prends la poignée de droite (tissus)
- (2) Regarde la poignée de gauche
- (3) Tire la poignée de droite (tissu)
- (4) Prends la poignée de gauche (métal)
- (5) Tire la poignée de gauche (métal)
- (6) Garder la position arquée

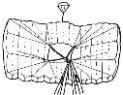
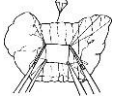
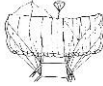
MANUEL
PAC
p.14
p.154-155



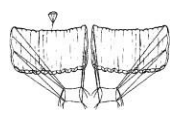
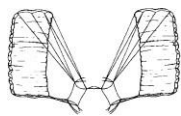
La décision de libérer la voilure principale appartient toujours au parachutiste. Ne pas s'attendre à une directive radio à cet effet. Vous êtes seul à prendre la décision finale.

7.3 Situations inhabituelles

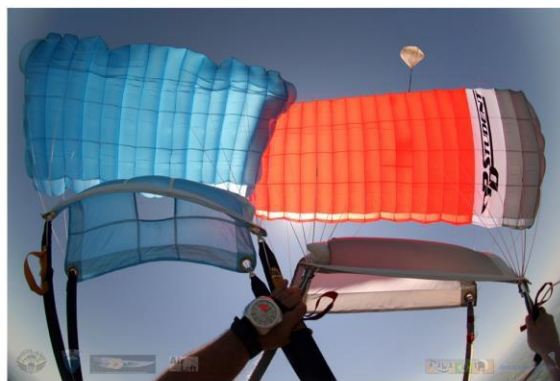
- Mauvais fonctionnement LENT
- Mauvais fonctionnement RAPIDE
- Double ouverture

MAUVAIS FONCTIONNEMENTS LENTS		
Torsades		Ne pas défreiner , défaire les torsades d'abord, défreiner Procédure d'urgence si nécessaire
Cellules fermées		Abaissier les manettes de contrôle aux hanches 2-3 sec Procédure d'urgence si nécessaire
Glisseur élevé		Abaissier les manettes de contrôle aux hanches 2-3 sec Procédure d'urgence si nécessaire
Suspente cassée		Évaluer la navigabilité Procédure d'urgence si nécessaire
Suspente de contrôle cassée		-Relâcher l'autre frein -contrôler aux élévateurs arrières
Extracteur emmêlé		Évaluer la navigabilité Procédure d'urgence si nécessaire
Déchirure		-Évaluer la navigabilité -Évaluer si la situation ne va pas se détériorer pendant le vol Procédure d'urgence si nécessaire
Suspente par-dessus		-Évaluer la navigabilité -Évaluer si la situation ne va pas se détériorer pendant le vol Procédure d'urgence si nécessaire
MAUVAIS FONCTIONNEMENTS RAPIDES		
Extracteur difficile à tirer		Essayer à 2 reprises Procédure d'urgence
Extracteur en remorque		Procédure d'urgence

Sac de déploiement bloqué 	Procédure d'urgence
Fer à cheval 	-Lancer l'extracteur et évaluer -Procédure d'urgence si nécessaire
Torche 	Procédure d'urgence

DOUBLE OUVERTURE	
Biplan 	Ne pas libérer, ne pas défreiner Se diriger avec de légères commandes avec les élévateurs sur la voile dominante, celle qui est le plus devant. Ne pas freiner à l'atterrissage
Côte à côte 	Si les voilures sont stables : Ne pas libérer, ne pas défreiner Se diriger avec de légères commandes avec l'élévateur arrière gauche de la voile de gauche et l'élévateur droit de la voile de droite Ne pas freiner à l'atterrissage Si les voilures se séparent : Procédure d'urgence
Down plane 	Procédure d'urgence





POSTPAC

Avoir des objectifs

- Pour poursuivre dans le sport, il faut avoir des objectifs.
- Comprendre le chemin à prendre pour atteindre ses objectifs
 - Requis Brevet A,B,C, D, entraîneur, wingsuit, etc...

MANUEL PAC
p.79 à 91

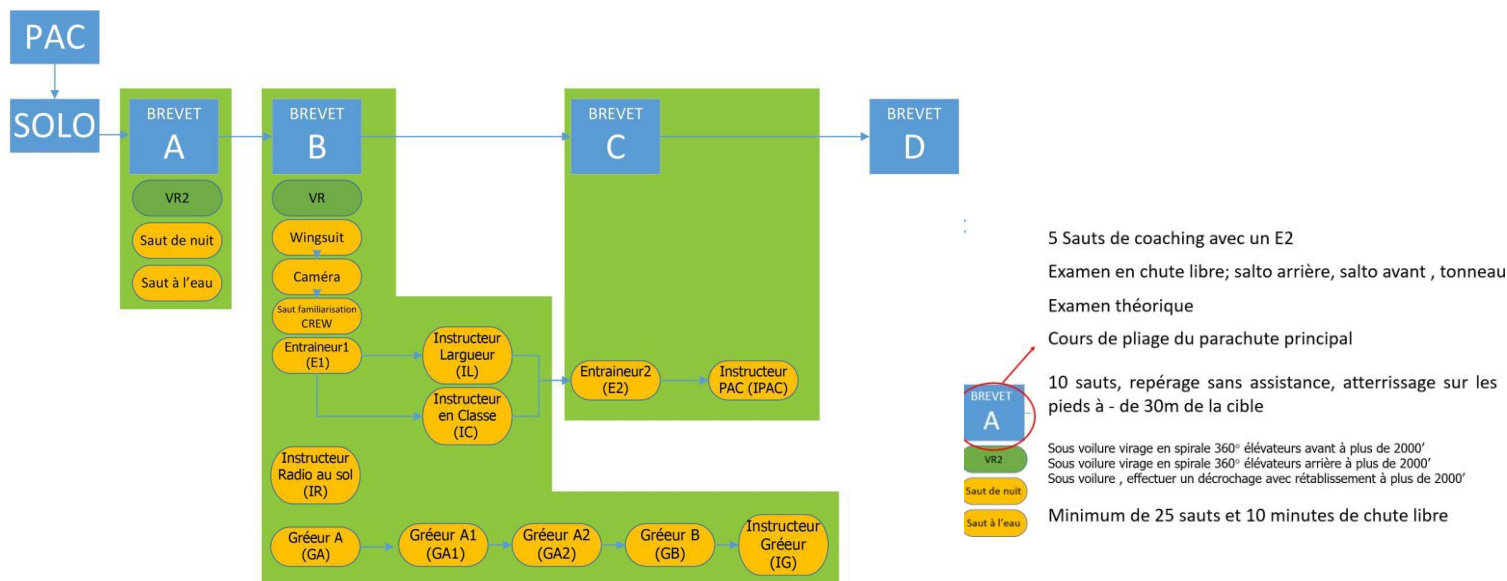
-Post PAC

-Demandez au manifeste le plan post-pac. Il vous aidera à obtenir votre brevet A plus rapidement.

- Grille des habiletés ACPS
 - Habiletés de base (MIP 2A, manuel et grille)
 - Habiletés récréatives (MIP 2B, manuel et grille)
 - Habiletés avancées (MIP 2C, manuel et grille)

MANUEL PAC
p.73

- Entraîneurs, entraîneurs de référence pour certaines disciplines
 - "Attention aux conseils de gens non-qualifiés, cela pourrait nuire à votre progression"



Oui, on veut que tu achètes de la bière, tout le temps... Mais pourquoi?

-Par Kathia Filiatrault, Can Para Avril 2017 p34

Un jour, tu t'es réveillé et tu t'es dit que ce serait une bonne idée de te lancer en bas d'un avion. Alors tu t'es rendu au centre de parachute le plus proche et tu as débuté cette nouvelle aventure qui deviendra ta vie. Si tu restes sur place assez longtemps au cours de cette première journée passionnante, tu entendas souvent des gens hurler "BEEER !!!" et tu te demanderas ce



qui se passe. Et puis tu fais ton PFF, et tu entends cela de plus en plus. Ensuite, tu te feras dire d'en acheter, et tu en devras beaucoup dans ta première année, c'est garanti! Mais pourquoi les parachutistes sont-ils obsédés par le fait que tu dois acheter de la bière à chaque étape importante, à chaque «première fois» ou à chaque fiasco?

Tout d'abord, certaines règles de bière sont établies pour ta sécurité. Tu as bien lu, la sécurité renforcée par la bière ... Tu as déjà entendu parler

d'une ligne de bière? Elle est mise sur place tout simplement pour te rappeler de rester loin des points d'atterrissage dangereux, pour ta propre sécurité. Cela peut te paraître ridicule, mais gardes à l'esprit que, comme un nouveau parachutiste, tu es en plein apprentissage et tu feras des erreurs. Nous voulons te garder en un seul morceau, alors te garder loin des arbres, des bâtiments, des routes et des spectateurs te permettra de bousiller tes atterrissages dans l'endroit le plus sûr que nous pouvons trouver sur la zone d'atterrissage, car oui, tu vas bousiller des atterrissages. C'est comme apprendre à conduire une moto; tu vas débiter dans un stationnement vide et très grand au lieu d'une autoroute pleine d'automobiles non? Même chose quand on tombe du ciel! Donc si tu atterris quelque part au-delà de la ligne de bière, tu vas te le faire dire, et très fort! Mais prends le pas personnel, nous avons tous passé par là! Et fort probable qu'un entraîneur ou un parachutiste expérimenté s'assoira avec toi et passera en revue ce qui s'est passé et t'expliquera ce que tu aurais pu faire différemment. Maintenant achètes de la bière et passes au prochain saut!

Tu viens de terminer ton PFF, tu obtiens une nouvelle lettre (brevet) sur ta carte de l'ACPS, tu sautes ton équipement pour la première fois, tu sautes de ce type d'avion pour la première fois, tu sautes pour la première fois sur une grande formation,

tu réussis ton premier apportage en sitfly, ton premier saut de caméra ... tu comprends le principe! Pourquoi voulons-nous que tu achètes de la bière chaque fois que tu dis «C'était la première fois que je ...»? Bien sûr, nous voulons boire de la bière gratuite, nous sommes cassés !! MAIS, nous voulons aussi que tu restes à la fin de la journée pour célébrer ta réussite avec toi! Nous voulons tout savoir! Encore plus si tu es nouveau dans le sport ou au centre de parachute, nous voulons te connaître et t'accueillir dans la famille. Il n'y a rien de plus amusant (bien, sauf pour le parachutisme naturellement) que d'avoir un tas de gens près du feu en fin de journée discutant de tous les sauts qui ont eu lieu pendant la journée et célébrant un but qui a été réussi par un ami parachutiste!

Alors la prochaine fois que tu bousilles un saut et que les gens hurlent "BEEER !!!", montes dans ta voiture, vas en acheter et reste un peu avec nous en soirée. Tu vas probablement entendre des histoires du sauteur avec 6000 sauts qui a fait la même chose que toi, ou peut-être pire quand il a commencé! Calmes-toi et ouvres-toi une bière; Au moins tu as appris quelque chose aujourd'hui et tu es un meilleur parachutiste grâce à ça! Et si tu as fait une première, obtenu une nouvelle licence ou fait quelque chose qui doit être célébré, ne sois pas timide et restes dans les parages pour en parler et revivre le moment! Nous voulons que tu restes parce que tu fais partie de la famille et que nous sommes fiers de toi!

P.S. Si tu ne veux vraiment pas acheter de la bière pour quelque raison que ce soit, des collations, des boîtes de jus ou des pizzas seront tout autant appréciés!

DEVOIRS AVANT VOTRE PREMIER SAUT

1- Réviser les signaux et les connaître par cœur

SIGNAUX EN CHUTE LIBRE

	Ca va bien!		Si l'instructeur fait une gestuelle : Simulation d'ouverture du parachute
	Arque + (prenez vos hanches vers le haut)		Si l'instructeur met ses poings devant votre visage : Simulation d'ouverture du parachute
	Lève ton menton haut		Rapporte les genoux (petites fesses duales)
	Allonge tes jambes		Relaaaaaaxaaaaaax! mains, visage
	Replis tes jambes		Tourne à droite Tourne à gauche
	Remplace tes bras en "boite" à 90 degrés		Reste là
	Regarde ton altimètre		Le saut est fini, ouvre ton parachute!

2- Aller visionner la vidéo du premier saut de PAC sur le site web de Voltige.

<https://parachutevoltige.com/fr/ecole-de-chute-libre/formation-pac/>

Sortie PAC Niveau 1

Dans la porte de l'avion :

- Coller son pied gauche sur le pied gauche de l'instructeur dans la porte
- Avoir les 2 mains dégagées devant soi
- Regarde instructeur droite : OK
- Regarde instructeur gauche : OK
- Regarde droit devant soi
- Inspire
- Expire
- Baisse, sors

****ARQUER BASSIN +++, MENTON HAUT****

Un coup sorti de l'avion entré dans le ciel! :)

- Exécuter la sortie (face au vent relatif)
- Position stable
- Lecture de l'altimètre
- Dire altitude à l'instructeur de droite, OK
- Dire altitude à l'instructeur de gauche, OK
- Faire 3 simulations d'ouverture du parachute
- Lecture de l'altimètre
- Suivre instructions de l'instructeur
- Conserver le cap face à l'instructeur
- Regarder altimètre entre chaque manœuvre
- 7000' : on cesse les manœuvres, yeux sur l'altimètre
- 6000' : Flash les mains, ouverture du parachute



3- Réviser la procédure d'urgence que vous avez apprise et pratiquée dans le cours en classe



4- Réviser les malfunctions rapides, lentes et les double déploiements

- Vous abonner à la page des parachutistes réguliers de Voltige sur Facebook : Groupe Parachute Volrige 945
- Ainsi qu'à la page de vente d'articles et de services de Volrige sur Facebook : Équipement et service groupe Voltige 945
- Pour le premier saut, assurez-vous d'apporter votre logbook ainsi que vos lunettes.