

Club de Vol à Voile Guil et Durance

Ceci est un grand jour, vous avez franchi le pas, vous allez devenir pilote de planeur: "Vélivole" dans le jargon technique ! Enfin vous êtes presque décidé mais vous vous posez encore de nombreuses questions.

Nous allons tenter de répondre à quelques unes d'entre elles dans

ce qui suit, si vous en avez d'autres, n'hésitez pas, nous sommes là pour y répondre.



CONTACTS

**CLUB DE VOL A VOILE
GUIL ET DURANCE
AERODROME
05600 SAINT CREPIN
TEL: 04.92.45.02.95
FAX: 04.92.45.11.41**

**MAIL: stcrepaero@orange.fr
SITE: www.stcrepin-aero.com**

LA LICENCE DE PILOTE DE PLANEUR

Pour devenir pilote de planeur, il vous suffit de suivre dans un club un enseignement théorique - au sol - et un enseignement pratique - en vol. Vous pouvez commencer l'entraînement en vol immédiatement :

- Aucune connaissance technique n'est exigée au départ.
- Une visite médicale chez un médecin agréé aéronautique est demandée, le port de verres correcteurs est autorisé.
- Pour les mineurs, l'accord écrit des parents est nécessaire.

LA LICENCE DE PILOTE

Le vol seul à bord est possible aux alentours du terrain dès 15 ans.

Des autorisations supplémentaires sont ensuite délivrées au fur et à mesure de l'expérience acquise : Vol sur la campagne, emport de passagers.

Conditions de délivrance de la licence :

- Aptitude physique (certificat médical)
- Avoir 16 ans

révolus

- Avoir suivi une instruction au sol et en vol (minimum 8 heures de vol double commande , 2 heures de vol seul à bord dont un vol d'une heure, et 20 atterrissages sur planeur dont 10 en solo)

- Avoir réussi l'examen théorique
- Avoir réussi le test pratique en vol

PRATIQUEMENT

La licence de pilote de planeur se " passe " un peu comme le permis de conduire :

LE CODE

(examen théorique) se prépare avec un manuel, " le livre Bleu ", et les cours théoriques dispensés par vos instructeurs.

LA CONDUITE

(test en vol) : Vous allez débiter votre formation sur un planeur à double commande : vous devant l'instructeur derrière. Après un certain nombre d'heures d'instruction et d'un certain nombre d'atterrissages, votre instructeur vous laissera partir tout seulCe sera votre premier " vol solo " ! Après quelques vols solo et à nouveau des vols en double, vous serez présenté par votre instructeur au test final qui se déroulera à bord du planeur sur lequel vous avez effectué votre formation, avec un testeur désigné par le District Aéronautique.

Il faut en moyenne 25 à 30 vols pour être lâché solo et 40 à 50 vols pour être breveté.

Les leçons en vol durent en moyenne de 1 h à 1 h 30.

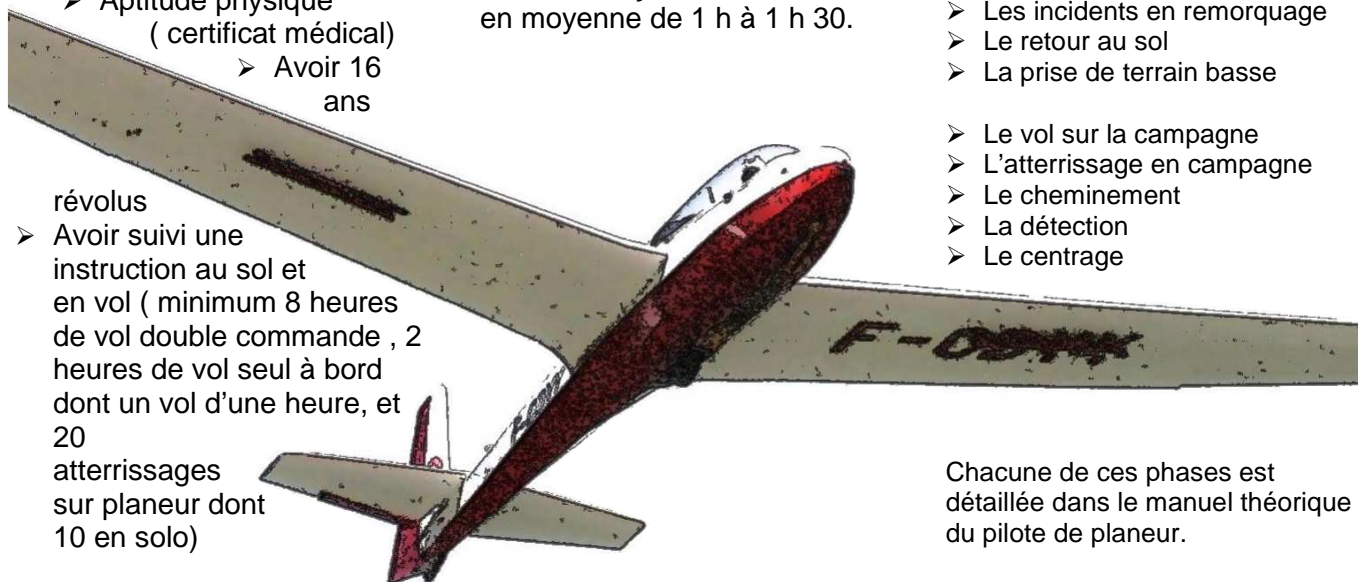
PROGRESSION PRATIQUE ET THEORIQUE

- Manœuvres du matériel au sol
- Manœuvres du matériel au décollage
- Connaissance de la machine
- La visite pré-vol
- La réglementation

- Accoutumance au vol
- Effets primaires des gouvernes
- La ligne droite
 - Assiette
 - Inclinaison
 - Lacet inverse
- Le Virage
 - Sécurité
 - Mise en virage
 - Stabilisation
 - Mise en virage
 - Sortie de virage
- Relation assiette vitesse
- Le compensateur
- La symétrie
- L'utilisation de la radio
- Le décollage
- Le remorquage
- Les aérofreins
- L'approche
- L'atterrissage
- La PTL
- Atterrissage vent de travers
- Orientation avec cartes
- Le vol en local terrain
- Le vol lent
- Le décrochage
- Le vol en thermique
- Le vol à grande inclinaison
- Le vol en dynamique
- L'autorotation
- Les incidents en remorquage
- Le retour au sol
- La prise de terrain basse

- Le vol sur la campagne
- L'atterrissage en campagne
- Le cheminement
- La détection
- Le centrage

Chacune de ces phases est détaillée dans le manuel théorique du pilote de planeur.



DEROULEMENT D'UNE JOURNEE DE VOL

LE MATIN

Participation avec tous les pilotes inscrits au planning, à l'ouverture des hangars et à la sortie des planeurs. Après avoir soigneusement vérifié l'équipement et la propreté du matériel, il faut "mettre en piste". Il s'agit simplement d'amener les planeurs, évidemment dépourvus de motorisation au sol à l'extrémité de la piste, prêts à être alignés sur l'axe de décollage, ce qui permettra que les vols se succèdent sans perte de temps dès que les conditions aérologiques seront devenues propices.

Vient ensuite le "briefing" général qui réunit de façon plus ou moins formelle tous les pilotes : météo, répartition des machines, désignation des responsables de "planche" et de piste.

APRES MIDI

Passé le moment d'activité intense des premières mises en l'air, les heures de l'après-midi s'écoulent au rythme des remises en piste des planeurs effectuant plusieurs rotations : vol d'instruction et vols d'initiation notamment. Chacun veille et participe au bon déroulement des manoeuvres au sol (aide au décollage, remontée en piste, sécurité ...).

FIN DES VOLS

Au couché du soleil, fin des vols et nettoyage des machines avant de les rentrer au hangar. Bien souvent un petit "arrosage" conclura la soirée, pour fêter rituellement un événement marquant.

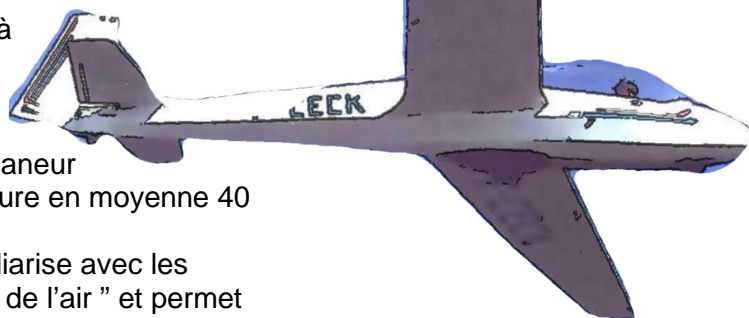
COMMENT PRATIQUER

LE VOL D'INITIATION

Vous êtes tenté par une formation de pilote, mais vous n'êtes jamais monté dans un planeur :

Accessible à tous, le vol d'initiation se fait à bord d'un planeur biplace et dure en moyenne 40 minutes.

Il vous familiarise avec les "sensations de l'air" et permet de détecter les incompatibilités entre vous et les sports aériens.



COMMENCER UNE FORMATION

Le club est ouvert tous les jours, toute l'année.

La saison des vols s'étend de début Mars à fin Octobre en fonction des conditions météo. Si vous habitez la région vous pouvez pratiquer à votre rythme quelque soit le moment de la semaine, un planning est établi la veille pour le lendemain.

Vous ne résidez pas à proximité de l'aérodrome : Vous pratiquez alors en période de jours groupés durant vos vacances (10 jours consécutifs minimum sont souhaitables pour les débutants), pour cela vous vous inscrivez à l'avance en demandant une fiche au secrétariat, ce qui permet une meilleure gestion du planning.

LE MATERIEL

Planeurs Biplaces:

- 4 ASK 13
- 1 JANUS
- 1 DG 500

Planeurs monoplace:

- 4 PEGASES
- 1 KA6e
- 1 LIBELLE

Les avions remorqueurs :

- 1 ROBIN DR 400 180 CV
- 1 RALLYE MS893 180 CV
- Un Treuil planeur

L'ENSEIGNEMENT

L'enseignement et l'utilisation du matériel sont sous la responsabilité du Chef Pilote, qui est un salarié de l'association. Tous les pilotes et instructeurs de la plate-forme sont soumis à son autorité. Pour dispenser l'enseignement théorique et pratique, il est assisté de nombreux instructeurs bénévoles sans lesquels la vie associative ne serait pas possible.

L'AERODROME DE ST CREPIN

L'aérodrome de St Crépin est le terrain d'aviation " le plus au Nord des Alpes du Sud ". Situé au cœur des montagnes entre la ville de Briançon et le lac de Serre-Ponçon, en bordure de la Durance, aux pieds du massif des Ecrins et du Parc Régional du Queyras. L'aérodrome est à 903 m d'altitude, les deux pistes sont orientées Nord/Sud, une piste en dur de 873 m plus particulièrement réservée aux avions et une piste planeur en herbe de 650 m. C'est un terrain ouvert à la circulation aérienne publique.



SECURITE

La sécurité est l'affaire de tous, du pilote débutant au confirmé. Un petit recueil de consignes est à votre disposition pour vous informer des choses à faire et de celles à éviter .

L'ASSOCIATION

LE CLUB

Le Club de Vol à Voile Guil et Durance est une association type loi de 1901.

Les membres actifs du club élisent le Conseil d'administration qui est composé de 9 personnes qui élisent à leur tour le Bureau Directeur composé d'un Président, d'un Trésorier et d'un Secrétaire Général. Le Bureau expose sa politique aux membres du club lors des assemblées générales, il est l'organisme responsable et Directeur.

Le club a été fondé en 1980, il est agréé par Le Ministère de la Jeunesse et des Sports ainsi que par le Ministère des Transport. Il est affilié à la Fédération française de Vol à Voile.

STATUTS ET REGLEMENT INTERIEUR

La vie du club est régie par ses statuts et son règlement intérieur, tous les membres de l'association sont tenus d'en prendre connaissance et doivent les respecter.

INFRASTRUCTURES

Le club dispose de locaux :
Le CLUB HOUSE comprend :
Une cuisine équipée
Des sanitaires
Une salle de réunion
Un salon avec cheminée

Les HANGARS :
Un hangar atelier Avion
Un hangar atelier Planeur
Un hangar Planeurs
Un Hangar Avions

TOURISME

A PROXIMITE DE L'AERODROME

BAIGNADE . PECHE .
EQUITATION . MINIGOLF .
PISCINE . TENNIS .
RANDONNEE . ESCALADE .
PLANCHE A VOILE . SKI
NAUTIQUE . VOILE .
CANYONNING . RAFTING .
CANOE KAYAK . CYCLISME .
PARAPENTE . SKI DE PISTE .
SKI DE FOND.

HEBERGEMENT ET RESTAURATION

Situé dans une région hautement touristique, l'aérodrome est entouré de campings, gîtes d'étape, gîtes ruraux, locations meublées, hotels et restaurants de toutes catégories.

L'office de promotion du Guillestrois édite annuellement une plaquette très complète sur tous les modes d'hébergements qui comprend : les tarifs, adresses, téléphones , catégories, etc
Cette plaquette vous sera adressée sur simple demande à :

OFFICE DE PROMOTION DU
GUILLESTROIS
PLACE JOSEPH SALVA
05600 GUILLESTRE
TEL : 04.92.45.19.19
FAX : 04.92.45.11.41