

Note à l'attention des futures stagiaires en formation chez ADPUL

Météo

Pour la formation, tant à la catapulte, que pour les premiers grands vols, les conditions doivent être calmes.

Pour cette raison, la formation se déroule principalement le matin, et même dès le lever du jour en automne.

Une journée typique de formation démarre par les premiers catapultages et/ou les vols de lâcher.

La matinée se poursuit par les catapultages à forte tension, et les tours de piste.

Dès que les conditions aérologiques permettent de "tenir" sur la crête de Longeagne qui borde l'aérodrome au Nord, les élèves y sont remorqués, pour leur 2^{ème} vol après leur lâcher, en vue d'un vol de durée, afin de s'accoutumer au pilotage du Swiftlight.

En cours d'après midi, les conditions aérologiques deviennent souvent trop fortes pour la formation, mais les pilotes qui l'ont terminée en profitent pour voler en thermique, voir s'essayer aux premiers vols de distance dans la vallée du Buech, avec les conseils des membres du club connaissant bien l'aérologie locale; ces conseils sont donnés soit avant le vol, ou en cours du vol par radio, le ou les conseillers étant soit au sol, soit eux même en vol.

En cas de prévision météorologique très défavorable, par exemple, Mistral, ou pluies abondantes, le formateur décalera la date du début de la formation et préviendra les élèves.

Formation initiale à la catapulte

C'est l'équivalent de la formation en pente-école en Vol Libre (Delta et Parapente); c'est ainsi que l'on formait les pilotes de planeur dans la première moitié du 20^{ème} siècle.

C'est un peu comme des « tours de manèges », une méthode de formation assez ludique ; cependant, à forte tension, on prend un « coup de pied » aux fesses (maxi 2G) qui peut être mal ressenti en cas de problème de dos.

Les contraintes encaissées par le train d'atterrissage nous impose de limiter le poids des pilotes à 90kg.

La longueur du cockpit nous impose de limiter la taille du pilote à 1m85.

Il est recommandé d'utiliser des chaussures à semelles fines pour mieux ressentir ses actions sur le palonnier.

On arrive à réaliser 4 à 6 catapultages à l'heure.

Idéalement, avec 3 élèves et 2 véhicules, on atteint les 6 catapultages à l'heure.

La voiture du moniteur ne peut servir qu'à la mise en tension de la catapulte.

Pour ramener le PUL après un catapultage on utilise la voiture d'un élève.

Selon l'aérogologie du jour, on doit arrêter les catapultages, rarement avant 11h, souvent vers midi – 13h, en automne il arrive que l'on puisse catapulter toute la journée.

La mise en œuvre de la catapulte impose un protocole opérationnel précis et des règles de sécurité à respecter impérativement: il y a 2 postes à remplir avec des fonctions bien définies et des procédures à appliquer rigoureusement. ADPUL ne fonctionne que grâce à ses membres bénévoles, aussi est-il demandé aux élèves, qui sont aussi membres actifs de l'association, de remplir ces fonctions; ainsi, la session de formation démarre-t-elle par la formation à ces 2 postes. Seuls les membres formés à ces postes peuvent intervenir sur la catapulte: toute proposition d'aide par des personnes de bonne volonté non formées à la mise en œuvre de la catapulte est à **refuser** poliment mais strictement, au motif de la sécurité.

Formation grands vols

Tous les vols sont guidés ou monitorés du sol par radio par le moniteur (méthode d'enseignement pratiquée depuis bientôt un demi-siècle en vol libre).

Le vol de lâcher est un vol qui commence par un remorqué à 1300m/sol afin de permettre une longue descente qui dure environ 20 minutes durant lesquelles sont réalisés des exercices qui auront été préparés au sol.

Les vols de lâcher demande beaucoup de temps au formateur, il est possible d'en réaliser 2 par jours, voir 3 en automne où les conditions aérogologiques calmes peuvent durer toute la journée.

Le 2^{ème} vol est un vol de durée pour s'accoutumer au pilotage du Swiflight.

Puis sont réalisés au minimum 8 vols courts (remorqués à environ 250m/s) pour l'apprentissage de différents types d'approche: PTL, approche à forte pente, PTU basse altitude, PTS.

Lorsque l'élève est capable de toutes les réaliser sans intervention du moniteur, la formation est terminée.

On arrive à réaliser 3 vols courts à l'heure au mieux (briefing, vol, débriefing).

Après la formation

Possibilité de continuer à voler à Aspres, où les membres d'ADPUL se font un plaisir de partager leur expérience de l'aérogologie locale et des Alpes du Sud.

Juridique

Il faut être membre d'ADPUL, à jour de sa cotisation ; voici le lien pour adhérer : <http://www.ultralight-glider.fr/fr/adherer/>

Assurance

Pour commencer la formation, il faut avoir pris sa licence à la FFVL, ce qui présuppose d'avoir obtenu le certificat médical de contre-indication à la pratique du vol libre que peut vous délivrer votre médecin généraliste.

<http://www.ultralight-glider.fr/fr/licence-ffvl/>

Les certificats d'aptitude médicale aviation ne sont malheureusement plus reconnus.

Réservation

Les réservations ne seront effectives qu'à réception des acomptes dont les montants sont à payer par carte bancaire par un lien qui vous sera donné une fois fixées les dates de votre formation