

Paramoteur Paris Ouest
A.P.P.W & L.A



Nom: Prénom:
Adresse:
Code postal : Ville :
Tél : E-Mail:
Personne à contacter: Tel : |

lieu de naissance : date de naissance :
Nationalité :
Poids :

Formule choisie : brevet / chariot /parapentiste

Licence n° : Assurance n°:
Certificat médical de non contre-indication : *oui / à venir*
Acceptation du règlement intérieur / Descriptif plate-forme : (*signature*)
Déclaration de début de formation (Annexe 1):(*date*)
Caution 700€ : oui
Règlement : montants et dates

Programme de formation

Le déroulement des phases de formation sera fonction des conditions météorologiques et du niveau atteint par l'élève.

Il demeure que la pratique du paramoteur s'effectuant « seul à bord », les élèves reconnaissent que la décision d'effectuer les exercices proposés dans le cadre de l'instruction, relève de leur entière responsabilité, en tant que « commandant de bord ».

A ce titre, ils doivent signaler à l'instructeur toute réticence, difficulté pressentie, ou incapacité de réaliser une manœuvre ou un exercice.

La décision de tenter, ou non, la réalisation des actions demandées, leur revient personnellement, en dernier lieu.

De même, les exercices à réaliser seront proposés aux élèves en fonction de leur niveau de progression, et de leur aptitude à les réussir.

Ils ne devront pas décider de leur propre chef la réalisation de manœuvres non prévues par l'instructeur avant le vol, sauf cas d'urgence, de force majeure, ou de bon sens.

Phase d' INITIATION

Théorie:

- ✓ comment ça vole?
- ✓ Briefing 1^{er} vol
- ✓ Description au sol : aile, GMP, sellette, réglage, Check-list Prévol, sécurité, environnement, vocabulaire, réglementation.
- ✓ Mécanique de vol, palier, montée, descente, virage, ressource, arrondi
- ✓ Commandes et plages de vitesse
- ✓ Facteurs humains
- ✓ Aérologie succincte
- ✓ Météo locale

Pratique:

- ✓ Présentation du parapente
- ✓ Etalage de la voile, sens du vent, force du vent, obstacles, environnement
- ✓ Analyse du terrain et installation
- ✓ Vérification sellette, essais portique, réglages, assise sellette, sacs à voile, poches
- ✓ Etat physique (chevelure, vue, ouïe, mobilité), habillement (capuches), accessoires (lunettes, gants, chaussures), électronique (gps, vario, radio, anémo)
- ✓ Précautions de vol (facteurs humains)
- ✓ GMP : prévol, carburant, contrôles visuels, liaisons aile/sellette/GMP
- ✓ Démonstration de préparation, de gonflage (dos puis/ou face voile), de vol et atterrissage.
- ✓ Présentation des principaux incidents de gonflage, contrôle de la voile à l'arrêt, en course, ½ tour en fin de course
- ✓ Premiers gonflages et courses avec contrôle, de l'élève
- ✓ Gonflages répétés, avec simulation de décollage (gaz factice) : gonflage, contrôle, gaz, course mains aux oreilles, décollage...

- ✓ Présentation et installation du GMP, commentaires instructeur, exemples de prévol
- ✓ Visite prévol du moteur
- ✓ Mise en route avec poussée statique, contrôle des gaz, maîtrise du couple moteur, stop moteur
- ✓ Apprentissage des déplacements avec le moteur
- ✓ Protection de la voile / GMP
- ✓ Technique d'assise sellette, portique

- ✓ Briefing "terminologie" Radio, palettage
- ✓ Instructions plan de vol du "1er vol", visualisation du circuit

- ✓ Gonflages dos ou face voile (selon aérologie), moteur éteint sur le dos

- ✓ Courses avec simulation de mise de gaz, d'arrêt d'urgence et stop moteur, dedécollage
- ✓ Gonflages dos ou face voile, moteur allumé
- ✓ Courses avec gestion des gaz
- ✓ Coupures moteur et ½ tour

- ✓ Débriefings systématiques
- ✓ Rangement du matériel, pliage voile, précautions de sécurité (coupe-circuit, batterie)
- ✓ Dégagement de l'aire d'envol, respect des règles intérieures, réglementation aérienne
- ✓ Précautions de transport, rangement, séchage de la voile.

Premier Vol: le « LACHER »

- ✓ Série de 3 tentatives successives maximum
- ✓ Repos forcé 20' à 30' entre 2 séries
- ✓ Vol de 10' maximum
- ✓ Posé obligatoire au 1er tour si élève debout

- ✓ Gonflage dos ou face voile selon aérologie et contrôle de l'aile
- ✓ Course, mise en puissance et décollage sur signal de l'instructeur
- ✓ Maintien d'axe en montée, jusqu'à 50m, puis assise sellette
- ✓ Virage 90° droite, vent de travers
- ✓ Virage 90° droite, vent arrière et montée 120/150m, puis vol en palier
- ✓ Virage 90° droite, Base
- ✓ Virage 90° droite alignement, coupure moteur 80m
- ✓ Maintien de l'axe, sortie de sellette, préparation jambes
- ✓ Prise de vitesse
- ✓ Arrondi 2m/sol, puis freins progressifs mains aux fesses
- ✓ Course, protection voile
- ✓ Coupe-circuit
- ✓ Dégagement de la piste
- ✓ Debriefing complet
- ✓ (CHAMPAGNE !)

Phase du Brevet

Théorie:

- ✓ Les facteurs de charge, les virages
- ✓ La dérive
- ✓ Les règles de l'air, la réglementation de l'espace aérien
- ✓ Les plages de vitesse
- ✓ Les angles remarquables, terminologie (incidence, assiette, pente, axes...)
- ✓ Les turbulences et l'Aérogologie (gradient, brises, thermiques, dynamiques)
- ✓ L'altimétrie, définitions, principes, utilisation, réglementation
- ✓ Météorologie : fronts, nuages associés, phénomènes
- ✓ Facteurs humains (rappel-approfondissement)
- ✓ Le plan de vol, cap, routes, orientation, cheminements
- ✓ Maintenance du matériel
- ✓ Mécanique

Pratique:

- ✓ Perfectionnement travail au sol : Gonflages dos et face voile (selon aérologie) avec utilisation destrims
- ✓ Courses avec simulations de décollage
- ✓ Contrôle poussé de la voile (itinéraire sinueux, avancement, reprises decap)
- ✓ Lâcher des commandes, centrage sous la voile
- ✓ Répétitions d'installation et prise de décision avec conditions changeantes (vents capricieux)
- ✓ Répétitions des Prévoles, analyse aérologie, observation météo locale
- ✓ Environnement, sécurité, observation du terrain et des obstacles naturels, humains etc...
- ✓ Recherche autonomie

Vols d'apprentissage

2^{ème} vol :

- ✓ Briefing initial 1^{er} vol, analyse environnement, aérologie
- ✓ Rappel des consignes, palettage et plan de vol
- ✓ Prévol complète
- ✓ Rappel Assise sellette
- ✓ Maintien du cap
- ✓ Vol 10' (cf. 1^{er} vol) si élève assis, possibilité de faire plusieurs tours
- ✓ Contact permanent avec l'instructeur

Série de 3 tentatives successives maximum. Repos forcé entre 2 séries.

3^{ème} vol :

- ✓ Idem 2^{ème} vol, avec exercices supplémentaires sur indications de l'instructeur
- ✓ Vol 15' environ si nominal, avec recherche autonomie de mise en application des exercices déjà réalisés
- ✓ Contact permanent avec l'instructeur

4^{ème} vol :

- ✓ Idem 3^{ème} vol, avec exercices supplémentaires sur indications de l'instructeur
- ✓ Vol 15' environ si nominal, avec recherche autonomie de mise en application des exercices déjà réalisés
- ✓ Recherche autonomie de gestion de l'approche, indications de l'instructeur seulement si nécessaire

5^{ème} vol :

- ✓ Cf 4^{ème} vol
- ✓ Autonomie au décollage, contrôle de l'instructeur sans assistance
- ✓ Vol 15' à 20', dont 10' en autonomie
- ✓ Atterrissage autonome, indications de l'instructeur seulement si nécessaire

6^{ème} vol :

- ✓ Vol 15 à 20'
- ✓ montée à 150m
- ✓ Atterrissage moteur coupé à 80m et PTS avec indications de l'instructeur

7^{ème} et 8^{ème} vol :

- ✓ Vols autonomes de 15 à 20' avec mise en application des exercices connus
- ✓ Oreilles
- ✓ Précision Atterrissage, PTS de 150m minimum
- ✓ PT8

9^{ème} et 10^{ème} vol :

- ✓ Vol sans assistance
- ✓ Navigation au choix, 300m
- ✓ P.A de 25m maximum à l'atterrissage
- ✓ Touch and Go

Au-delà, vols supplémentaires en fonction de la progression de l'élève, et des points spécifiques d'amélioration, pour voler en toute **autonomie** et en **sécurité**.

Exercices en vol :

Proposés selon le niveau de la progression.

- ✓ Vol en ligne, maintien du cap
- ✓ Virages doux G/D, 90° et 180° en palier
- ✓ Virages 360° G/D en palier, avec retour sur axe
- ✓ Vol rectiligne avec utilisation des plages de vitesse, face au vent
- ✓ PTS, PTU, PT8, PTL
- ✓ Virages 90°, 180°, 360° G/D avec ½ freins

- ✓ Contrôle aux arrières
- ✓ Oreilles
- ✓ Roulis, tangage
- ✓ Gestion des trims en vol
- ✓ Vols en palier basse altitude face vent (30m, puis 10m)
- ✓ 360° engagés

Exercices facultatifs :

- ✓ Circuit intégration classique aérodrome
- ✓ Encadrement terrain (champ carré)
- ✓ Pilotage sellette en palier
- ✓ Vol rasant 3m/sol
- ✓ Pannes moteur
- ✓ Atterrissage moteur ralenti
- ✓ Touch and Go
- ✓ Contrôles de fermetures dissymétriques
- ✓ Gestion des pannes, cône de sécurité
- ✓ Vols Thermiques
- ✓ Vols Dynamiques

Perfectionnements :

DNC Emport passager, vols de remise en route, précisions de pilotage, navigation et théoriques.

Documentation « Ecole » :

- ✓ QCM
- ✓ Livret de progression
- ✓ Supports Carte OACI et compléments
- ✓ Livres : « le manuel du pilote ULM », « la Maîtrise paramoteur », « le précis du pilote ULM et avion léger » etc ...

Règlement Intérieur

ACTIVITE

La SARL A.P.P.W, entité juridique de l'école de Paramoteur Paris Ouest organise des stages de formation au pilotage de parapentes à moteur (paramoteurs) de type ULM.
L'activité passe par des séances d'initiation et des vols baptêmes, préambules à la découverte du milieu aérien. L'initiation des futurs pilotes sur ce type d'appareil est sanctionnée en fin de parcours, et pour ceux qui le désirent, par la délivrance du brevet de pilote ULM, classe paramoteur.

La pratique du paramoteur est régie par les dispositions du Code de l'aviation civile s'appliquant à l'ULM. Dans le cadre d'« Adventure Paris Ouest», cette pratique de loisir du pilotage se fera scrupuleusement en accord avec la réglementation, et tous les élèves et pilotes autorisés à voler sur le site devront s'y conformer, sous peine d'exclusion.

Dès l'âge de 15 ans, les élèves pourront s'inscrire avec une autorisation parentale.

La description détaillée du contenu des cours et des documents de suivi de la progression pédagogique seront remis aux stagiaires, puis complétés et validés au fur et à mesure, jusqu'à la maîtrise des éléments nécessaires pour réaliser des **vols autonomes et en sécurité**, dans le respect de la réglementation et des pratiques indispensables à l'obtention du brevet de pilote paramoteur.

Autorité

L'instructeur est le seul habilité à juger des conditions météorologiques et du niveau de l'élève, autorisant ou non le vol à un moment donné.

L'école se réserve le droit d'exclure d'un stage toute personne qui :

- Enfreindra délibérément les consignes données par l'instructeur, ou indiquées dans le règlement intérieur, relatives à la sécurité, l'environnement, la nuisance, ou la réglementation aéronautique
- Engendrera de façon répétée des nuisances inadmissibles à l'égard des riverains ou de l'environnement
- Par son état de santé, physique, psychologique ou mental, serait jugé inapte par l'instructeur au vol seul à bord, en dépit du certificat de non contre-indication établi par un médecin et demandé en début de formation pour chaque inscription.
- Enfreindrait par son comportement et sa tenue les règles élémentaires de bonne conduite, au point de perturber le déroulement du stage.

Fonctionnement

L'utilisation de la plate-forme, en dehors des élèves régulièrement inscrits, est strictement réservée aux seuls pilotes autorisés par l'instructeur présent, régulièrement brevetés, assurés, dont l'appareil est identifié et répond aux exigences de la réglementation aérienne en cours.

Météo : S'agissant d'une activité aéronautique, celle-ci est étroitement liée aux conditions météorologiques qui peuvent influencer sur l'organisation et la durée des leçons. Si les conditions sont défavorables à la pratique en l'air, le temps libre pourra être mis à profit pour étudier les éléments théoriques nécessaires de base, ou liés à la préparation du brevet théorique ULM (qui se passe au « District aéronautique » de sa région).

Matériel : Les tarifs comprennent la formation, et la mise à disposition du matériel nécessaire à la progression des élèves (ailes, moteurs, casques, radio) adaptés à leurs tailles.

En revanche, les élèves seront reconnus seul et unique responsable de tous dommages et de tous événements causés du fait de l'utilisation du matériel dont ils deviennent le gardien.

C'est pourquoi il sera demandé une caution couvrant ce risque au début de la formation, que l'élève assume. Cette caution sera restituée en fin de stage. Toute casse matériel sera facturée au tarif de remplacement en vigueur.

Assurance : Chaque élève devra obligatoirement s'assurer en Individuelle Accident Aérienne. L'école pourra le conseiller dans ce domaine et lui indiquer les solutions adaptées (Fédération, cabinet d'assurances).

Bien que le paramoteur soit le moins risqué de tous, la plupart des assurances habituelles (vie, chef de famille, etc...) excluent les risques et dommages liés à la pratique de tous les sports aériens en général.

Risque : Le stagiaire admet connaître les risques inhérents à l'activité des sports aériens, et par extension au paramoteur. Il déclare posséder toutes les capacités requises au pilotage d'un paramoteur. Tout pilote peut et doit, en tant que «commandant de bord», refuser d'accomplir des vols s'il ne se sent pas en pleine possession de ses moyens, ou si la mission assignée dépasse ses compétences.

Il s'engage à s'abstenir de requérir ou d'entreprendre tout vol d'instruction, dès lors qu'il aura absorbé des substances médicamenteuses, ou de l'alcool, à quelque taux que ce soit, et généralement tout produit de nature à porter atteinte à ses capacités physiques, psychiques, ou psychologiques.

L'élève reconnaît avoir apprécié toute la portée des mises en garde, prescriptions et obligations requises par l'instructeur.

En cas d'accident, les élèves autorisent sans réserve l'école à mettre en œuvre toutes les dispositions qui lui paraîtront nécessaires.

Tenue : Des chaussures montantes, type randonnée, sont indispensables et vivement conseillées pour protéger les chevilles lors des courses d'envol ou des atterrissages. On évitera les tenues flottantes.

Sécurité

Le port du casque est obligatoire pour tous les élèves et recommandé aux pilotes admis sur la plate-forme.

Les élèves en cours de formation ont **toujours** priorité sur la plate-forme, vis à vis des pilotes brevetés et autonomes.

Les élèves et usagers veilleront constamment à dégager la piste de décollage et d'atterrissage en dehors de ces manœuvres.

Les précautions et manœuvres de sécurité « Voir et être vu » en vol, anticiper les obstacles et imprévus au sol devront être constamment à l'esprit des pilotes et guider leurs initiatives, en dehors du contrôle de l'instructeur présent.

Les enfants, dont l'accès à la plate-forme n'est autorisé qu'en présence de leurs parents devront rester sous leur contrôle.

Les animaux seront tenus en laisse.

Il est interdit de fumer sur la plate-forme, et auprès des appareils (voiles et moteurs).

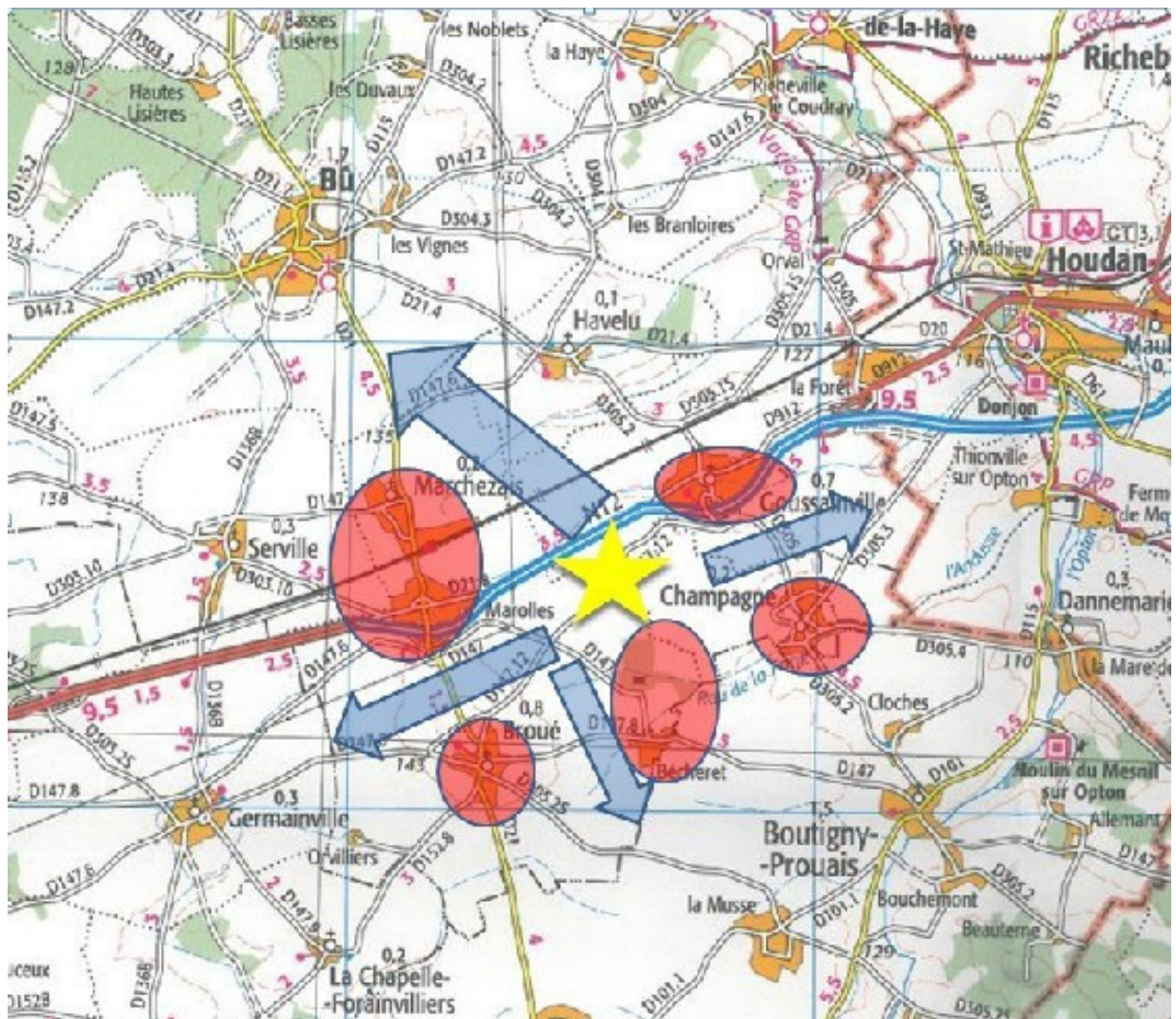
Prestations

Les tarifs et conditions commerciales sont détaillés sur les brochures accompagnant l'inscription, et régissent l'ensemble de la prestation. L'élève en intégrant l'école a pris connaissance de ces éléments et les accepte.

Carte Aéronautique



Zones de Survol





« Du bon usage de la Plate-Forme de Goussainville »

1) Usagers :

seuls les élèves régulièrement inscrits à l'école, les pilotes à jour de cotisation du club, et à jour administrativement (identification, brevet, assurance) sont autorisés à profiter de l'aire d'envol.

Tout vol doit être annoncé et consigné soit sur l'agenda « Yahoo » du groupe ParamoteurParisOuest , soit par SMS au 0689881955 (application PPO sous Android : SMS de Vol), surtout en l'absence du gestionnaire ou de son représentant.

2) Priorités :

un élève est toujours prioritaire sur un pilote breveté, en toutes circonstances, en dépit des règles de l'air, qui seront admises et respectées par ailleurs.

3) Décollages/Atterrissages :

- Avant de décoller, toujours vérifier que cette manoeuvre peut s'engager librement, sans obstacle ni en l'air (présentation à l'atterrissage d'un volant) ni au sol (voile étalée, chariot ou véhicule dans l'axe, en bout de piste)

- Après le posé, dégager promptement la piste, et rejoindre avec son matériel le parking, contacteur sur « OFF » (hors-circuit), ranger sa voile rapidement.

Rien ne doit rester sur l'aire de décollage en dehors de votre contrôle, ni plus longtemps que nécessaire aux manoeuvres. Stockez le matériel en dehors de l'aire d'envol, côté Parking.

4) Véhicules :

Les véhicules stationnent sur le parking, en épi.

5) Démarrages :

Aucune machine ne doit être démarrée sur le parking, ni ailleurs que sur le dos du pilote pour les décollages à pied, ou fermement en butée pour les chariots.

5) Le port du casque est obligatoire pour les élèves, recommandé pour les pilotes

6) Espace aérien

plafond 3000 pieds (1km), plancher 500 pieds (150m) sauf au-dessus de la PF.

Eviter tout survol des agglomérations de Goussainville, Marolles, Champagne et Broué.

Respectez les maisons isolées environnant la Plate-forme : pas de survol à basse altitude.

7) Plate-forme

la plate-forme est non-fumeur (fumez près de vos véhicules), les enfants restent sous la surveillance attentive d'un parent, les animaux idem ou en laisse. L'aire d'envol n'est pas une aire de jeux, il y a suffisamment de place alentour...

8) Sécurité au sol :

aucune machine n'est laissée seule, sans avoir pris le soin de vérifier le contacteur sur off et débranché la batterie. On ne démarre jamais une machine ailleurs que sur le dos, fréquence radio: 142.000

...Bons vols à tous !