

PINCH HITTER

Le "Pinch hitter" n'est pas un brevet. L'initiation au vol ne débouche pas sur une licence de pilote. Il permet simplement de démystifier la complexité du pilotage, de faire participer les accompagnants et ainsi accroître la sécurité des vols.

Objectif :

Donner en quelques heures les bases nécessaires à une personne pour qu'elle puisse ramener l'avion sur un terrain dans les meilleures conditions possibles en cas de défaillance médicale du pilote.

Déroulement de la formation :

- 3 heures de vols sur l'appareil utilisé par votre conjoint réparties en 4 vols de 45 minutes (5 vols si cela se déroule sur DR221)
- 1 heure de simulateur
- 3 heures de cours au sol

L'idéal est de participer à cette formation en binôme. Cette solution vous permet de doubler votre temps de vol en étant, une fois sur deux, sur le siège arrière.

Note : A l'issue de cette initiation au pilotage, il sera toujours possible, pour ceux ou celle qui y auront pris goût, de poursuivre cette expérience par une formation LAPL ou PPL.

Coût :

- 470 Euros
- A noter que cette somme intègre la cotisation Club pour l'année en cours

PINCH HITTER : LE PROGRAMME DES COURS

Leçon n°1

Objectifs de la leçon :

- Nommer les commandes et les différents instruments sur le tableau de bord de son appareil.
- Visualiser le maintien de la ligne droite et les différentes assiettes
- Maintenir l'avion en palier compensé et effectuer des virages à faible inclinaison.

Théorie :

Les commandes de vol et les trois axes
Pourquoi l'avion vole ; équilibre réaction puissance
L'instrumentation
Amphi cabine

Pratique :

Le cours débute sur secteur.
Travail sur les différentes assiettes et le maintien de la ligne droite
Effets des commandes ; influence de la puissance
Relation assiette vitesse
Virages droite et gauche à faible inclinaison
La compensation.

Leçon n°2

Objectifs de la leçon :

- Maintenir l'appareil compensé en palier et effectuer des virages à faible inclinaison vers différents caps.
- Savoir répondre à des questions simples (quel est votre cap, quelle est votre altitude, quel est votre régime moteur, quel est votre code transpondeur ...)

Théorie :

L'orientation (rose des caps)
Savoir lire et s'orienter sur une carte au 1/500 000.
Notion de vent et influence sur la trajectoire et surtout sur l'axe d'atterrissage

Pratique :

Le stagiaire effectue le roulage aidé par l'instructeur

Le cours débute sur secteur
Révision sur le maintien des différentes assiettes appareil compensé
Virages à faible inclinaison vers des caps spécifiés
Demander au stagiaire de ramener l'appareil au terrain depuis un des points d'entrée
2 ou 3 tours de piste

Leçon 3

Objectifs de la leçon :

- Se familiariser avec les communications et utiliser le poste de radio.
- Réduire sa vitesse et voler en palier et en descente

Théorie :

Trouver une fréquence sur une carte au 1/500 000
Relation assiette puissance et vitesse
Affichage d'une fréquence sur le poste de radio
Jeu de rôle pilote contrôleur (lui demander de répondre à des questions simples)

Pratique :

Le stagiaire effectue le roulage aidé par son instructeur
Le cours débute sur secteur
Réduction de puissance en maintenant le vol en palier ; sortie des volets
Réduction de puissance et descente sur un plan à 5%
Ramener l'appareil sur le terrain jusqu'en courte finale
2 ou 3 tours de piste.

Leçon n°4

Objectifs de la leçon :

Ramener l'appareil sur le terrain en très courte finale dans les meilleures conditions possibles

Théorie :

Le circuit de piste standard
Le PAPI

Pratique:

Le stagiaire prend les commandes sur SL EL ou WL et ramène l'appareil en courte finale jusqu'à la réduction complète de la puissance.
Le Touch and Go est fait par l'instructeur et suivi par le stagiaire

Le stagiaire reprend les commandes en vent arrière pour quelques tours de piste

Note complémentaire

Les personnes se formant sur DR221 bénéficieront d'un vol supplémentaire compte tenu de la différence de prix entre les appareils à train tricycle et ceux à train classique.