



Un club de planeur à votre porte : le Groupe l'air

<http://www.groupelair.fr/>

Activité

Le Groupe l'air est un club de vol à voile historiquement lié au Ministère de la Défense et à la Direction générale de l'armement (ex Délégation générale pour l'armement).

Le club pratique un vol à voile adapté à chacun, vols d'instruction et de perfectionnement, vols en local de l'aérodrome et vols sur la campagne.

L'activité aérienne se fait sur l'aérodrome de Bailleau Armenonville de mars à octobre, le reste de l'année étant consacré à l'entretien des planeurs et des avions.

Le club est ouvert tous les week ends et certains jours de la semaine en saison, des stages sont organisés pendant les vacances scolaires.



Affilié à la FCD
<http://www.lafederationdefense.fr>



Affilié à la FFVV
<http://www.ffvv.org/>



Un club de planeur à votre porte : le Groupe l'air

<http://www.groupeclair.fr/>

Les installations



Le club est installé sur l'aérodrome de Bailleau-Armenonville où il dispose d'un club house spacieux et moderne dans lequel se trouvent les bureaux, la salle de briefing, la salle de stockage des parachutes.

De grands hangars abritent planeurs, avions, remorques et ateliers d'entretien.

Sont également à disposition une cuisine, une salle à manger, des chambres, des douches et des toilettes.

Un camping est installé dans le bois situé derrière les hangars.





Les 16 planeurs du club

- **2 biplaces modernes**

DG500

en école, et pour voler à 2 ...



- **3 monoplaces « perfectionnement » populaires et performants**

1 pégase

2 LS4

envergure 15 m





Les 16 planeurs du club

- **5 monoplaces 15 m « performance »**

3 Discus
2 ASW24



- **6 monoplaces 18 m « le must des grands circuits »**

3 LS8
2 LS6 (avec volets de courbure)
1 Ventus (avec volets de courbure)





2 avions remorqueurs

- 1 Abeille 180 CV



- 1 Rallye 180 CV





Proposition de découverte du vol à voile au Groupe l'Air

- **Journées « découvertes »**
 - Individuel ou par groupe de 8 personnes maximum
 - 1 vol de 30 min à 60 min
 - Préavis d'une semaine pour pouvoir accueillir correctement
 - Tarif par personne : 75 € (1)
 - **Formation pilote**
 - Qui peut voler : <http://ffvv.org/debutant-edito/devenir-pilote/qui-peut-voler>
(14 ans mini ; certificat d'aptitudes délivré par un médecin agréé)
 - Formation libre ou « bloquée » sur les 3 premières semaines de juillet (4 à 6 élèves maximum)
 - Devenir membre du club – Tarifs : « **forfaits formation** » voir planche suivante + bourses possibles (2)
 - Pour être breveté « pilote planeur » :
 - Etre âgé(e) de 16 ans révolus,
 - Avoir réalisé un entraînement en vol comportant au minimum 8 heures de vol d'instruction en double commande,
 - Avoir effectué 2 heures de vol, dont un vol d'une durée d'une heure au moins comme pilote seul à bord,
 - Avoir effectué 20 atterrissages sur planeur dont 10 comme pilote seul à bord,
 - Avoir réussi l'épreuve théorique,
 - Avoir réussi l'épreuve pratique.
- (1) une subvention peut être négociée par le BDE avec l'établissement d'enseignement supérieur
- (2) Bourses pour pilotes de moins de 25 ans : 350 à 450€ <http://ffvv.org/files/2013/05/5-bourses-vol-a-voile-np-51.pdf>
Une bourse de 450€ peut également être obtenue sans limite d'âge pour les titulaires du CAEA (Certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique) pour le passage d'un premier brevet aéronautique



Les tarifs 2014 au Groupe l'Air

<http://www.groupeclair.fr/les-tarifs>

TARIFS 2014	Moins de 25 ans et non salarié	25 ans et plus ou salarié	conventionné
Cotisation annuelle	110 €	220 €	220 €
Licence / assurance FFVV	selon tarif / garantie souscrite auprès de la FFVV		
Participation aux frais d'entretien	100 € ou 0 € si participation effective aux travaux d'hiver		
Prix d'un remorqué (500 m)	26 € / remorqué		
Prix des heures de vol :			
Quel que soit le nombre d'heures de vol effectuées pendant la saison, le montant facturé est plafonné à:	575 €	1 098 €	600 €
Avant d'atteindre le plafond, chaque vol est facturé à la minute et plafonné à 4h au tarif horaire suivant:			
pour les 25 premières heures facturées:			
DG500, DG505, Pégase	11,80 €	23,60 €	23,60 €
LS4	12,60 €	25,20 €	25,20 €
Discus, ASW24	14,40 €	28,80 €	28,80 €
LS6, LS8, Ventus2	16,10 €	32,20 €	32,20 €
au-delà de 25 heures et jusqu'au montant plafond:			
DG500, DG505, Pégase	2,90 €	5,80 €	5,80 €
LS4	3,30 €	6,60 €	6,60 €
Discus, ASW24	4,20 €	8,40 €	8,40 €
LS6, LS8, Ventus2	5,05 €	10,10 €	10,10 €
Forfait formation	850 €	1 000 €	850 €
	comprend les heures de vol d'instruction en biplace et 10 premiers vols solo, ainsi que les 30 premiers remorqués de la 1ère année. Cotisation et licence en sus		

Le vol à voile ?

En quelques leçons avec un moniteur, vous apprendrez à voler, et constaterez que ce n'est pas plus difficile que de conduire une voiture.

Le vol se décompose selon 4 phases :



- **décollage,**
- **vol plané,**
- **utilisation des ascendances,**
- **et bien sûr atterrissage.**

● **L'avion-remorqueur** livre l'ascendance au vélivole sur un plateau ! Accroché au câble de 70m derrière l'avion, le planeur est remorqué jusqu'aux courants ascendants les plus favorables. Cette technique confortable est la plus utilisée en France

● **Le décollage autonome** est réservé aux planeurs équipés d'un moteur. Soit le moteur est fixe, ce qui occasionne quelques sacrifices sur l'autel des performances, le planeur présente alors une ligne moins aérodynamique. Soit le dispositif est rétractable pour conserver une ligne épurée.



Le vol plané

Si vous glissez votre main à la fenêtre de votre voiture en mouvement, vous sentez une résistance qui la pousse vers l'arrière, appelons cette force **la traînée**. De même, selon l'angle que fait votre main avec l'air en mouvement, elle sera soulevée ou abaissée, appelons cette force **portance**. Enfin, votre main est soumise à la loi de la gravitation qui lui donne un **poids**.

Le planeur subit les mêmes forces : le poids l'attire vers le bas, la traînée tend à le ralentir, et la portance le fait rester en l'air.



Pour compenser cette traînée et continuer à rester en mouvement, le planeur plane selon un angle de légère descente. Cet angle est piloté : à un angle de plané fort correspond une perte d'altitude forte, et une vitesse de plané importante ! Ainsi, telle une voiture, la consommation (ici la perte d'altitude) est reliée à la vitesse (entre 75 et 280km/h !) pour une même distance parcourue. Au pilote de choisir la vitesse correspondant le mieux à ses souhaits : avancer vite ou perdre peu d'altitude... Ce rapport est connu sous le nom de **finesse** (distance parcourue divisée par

altitude perdue) : plus il est élevé, plus le planeur est performant (une finesse de 40 correspond à 40km parcourus pour 1km d'altitude perdue).

L'ascendance

Bien, notre planeur est en l'air, il plane et descend donc doucement dans le ciel. Comment va-t-il rester en l'air et parcourir des centaines de kilomètres ? Grâce aux courants ascendants qui lui permettent de regagner de l'altitude, de « refaire le plein ».

Les courants sont de 3 types :

L'ascendance thermique : le sol est fait d'une multitude de zones contrastées. Le soleil frappant le sol chauffe donc plus ou moins ces zones. Des colonnes d'air chaud au contact des sols les plus réchauffés s'élèvent (convection) et forment les cumulus de beau temps (dont les orages sont les conditions développements extrêmes). Pour rester dans ces colonnes (« pompes »), le pilote décrit des cercles en spiralant et est ainsi entraîné en altitude.

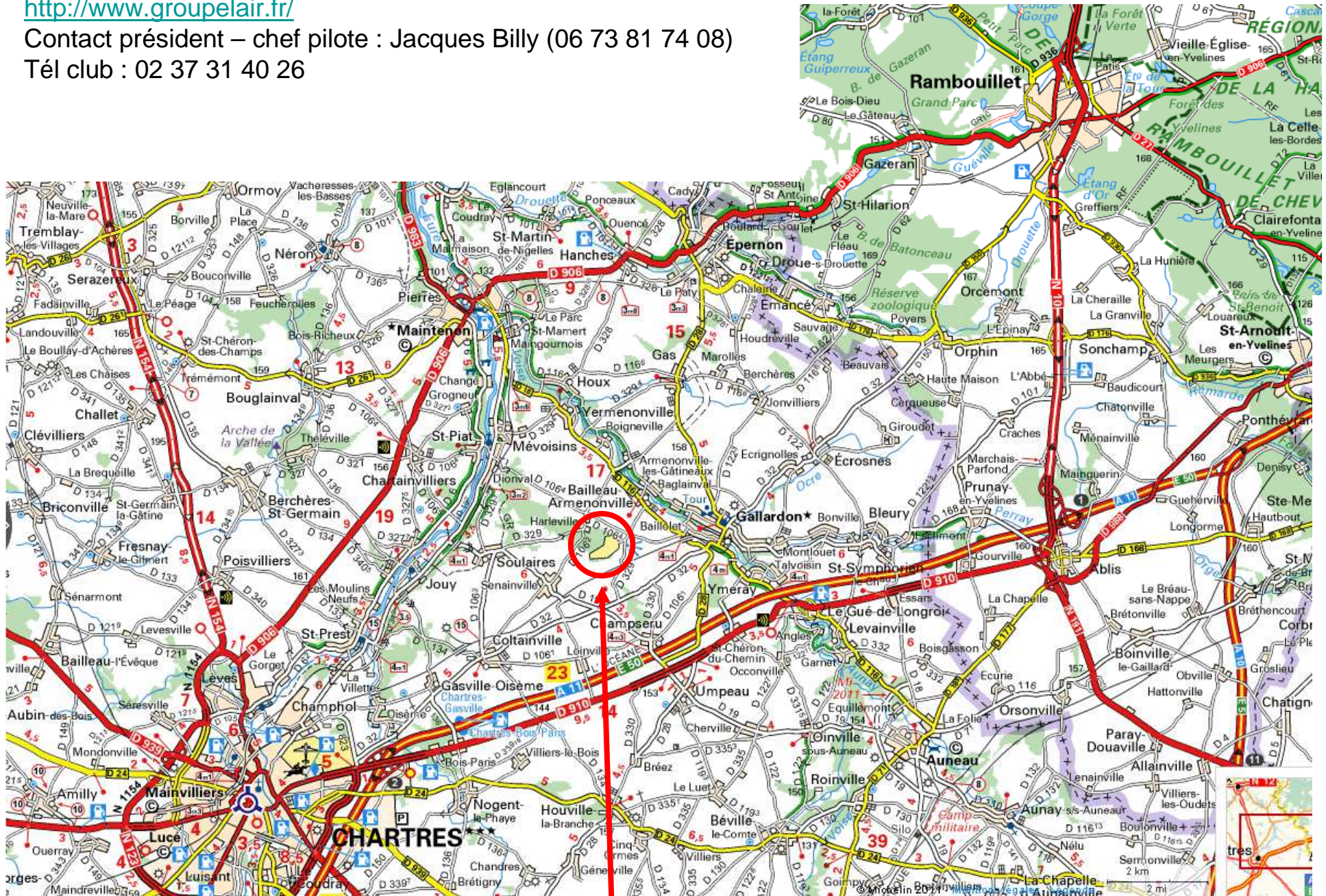
L'ascendance dynamique : en zone montagneuse, le vent frappe parfois le relief sans pouvoir le contourner. La masse d'air décrit alors une vague de forme identique au relief que le planeur va emprunter en surfant dessus dans de longues lignes droites épousant le relief.

L'ascendance ondulatoire : en zone montagneuse, lorsque la masse d'air n'est pas perturbée par la convection, la **vague** de l'ascendance dynamique va **rebondir** après avoir sauté le relief. Ces rebonds sont autant de vagues que les planeurs surfent. Elles sont souvent marquées par de petits cumulus roulant sur eux-mêmes (« **rotors** ») et surtout par des nuages **lenticulaires** fixes dans le ciel malgré le vent fort.

<http://www.groupelair.fr/>

Contact président – chef pilote : Jacques Billy (06 73 81 74 08)

Tél club : 02 37 31 40 26



Aérodrome de Bailleau – Groupe L'air – 48°30'59"N 001°38'26"E

Accès depuis Gallardon - gare

