

Directives de la Fédération suisse de vol libre FSVL

concernant

l'examen d'aptitude pour pilotes de vol libre

catégorie

delta

1 Généralités

- 1.1 L'examen d'aptitude pour l'obtention de la licence officielle de vol libre, catégorie delta, est composé de deux groupes d'épreuves devant être passés dans l'ordre suivant:
 - a la partie théorique et
 - b la partie pratique.
- 1.2 Les experts-examineurs chargés du déroulement de chaque groupe d'épreuves sont nommés par la FSVL.
- 1.3 Un examen n'est organisé que lorsque 10 candidats au minimum se sont inscrits en bonne et due forme.
- 1.4 Le candidat échouant dans l'une ou l'autre partie de l'examen ne pourra répéter celle-ci qu'après avoir suivi une nouvelle période de préparation de 12 jours.
- 1.5 La partie pratique de l'examen d'aptitude doit être réussie dans les 36 mois après passage de la partie théorique. Le candidat est obligé de se représenter au premier groupe d'épreuves au-delà de ce délai.
- 1.6 La licence officielle de vol libre, catégorie delta, est délivrée au candidat au plus tard 30 jours après réussite de l'examen.
- 1.7 Une permission provisoire valable pour 30 jours est délivrée au terme de l'examen aux pilotes reçus, pour autant que les autres conditions requises à la remise d'une licence aient été remplies.
- 1.8 Les candidats possédant déjà la licence de vol libre, catégorie parapente, ne doivent se soumettre, dans le cadre des épreuves théoriques qu'aux deux matières «connaissance du matériel» et «pratique du vol».
- 1.9 En ce qui concerne les personnes titulaires d'une licence étrangère (delta), la FSVL se réserve le droit de réduire, selon les cas, le programme de l'examen d'aptitude en fonction des données individuelles.
- 1.10 Dans le cadre de l'examen, les experts examineur sont compétents. Leurs instructions font foi. Des violateurs sont exclus de l'examen.

2 Inscription

- 2.1 Un calendrier des examens fournissant les dates, heures et lieux d'examen est publié régulièrement en début d'année par la FSVL à l'intention des candidats.
- 2.2 La demande d'inscription doit être soumise par écrit au secrétariat de la FSVL au plus tard 9 jours avant la date de l'examen en question.
- 2.3 Les conditions d'admission énumérées sous point 5.1 des présentes directives doivent être remplies au moment de l'inscription à l'examen pratique.
- 2.4 Les candidats reçoivent une convocation écrite au plus tard 3 jours avant le début de chaque groupe d'épreuves.
- 2.5 A l'examen théorique ne pourront participer que 30 candidats au maximum, à l'examen pratique 25 au maximum. Ils seront retenus selon l'ordre d'arrivée de leurs inscriptions.

3 Frais d'inscription

- 3.1 Le candidat s'acquitte des frais d'inscription conformément à l'Ordonnance sur les taxes perçues par l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (Oemol-OFAC, RS 748.112.11). Ils sont à verser sur le compte bancaire indiqué à ces fins par la FSVL.

4 Partie théorique de l'examen

- 4.1 L'examen partiel théorique comprend les matières suivantes:
- Aérodynamique
 - Météorologie
 - Législation
 - Connaissance du matériel
 - Pratique du vol
- 4.2 La méthode QCM (questionnaire à choix multiple) comprenant un questionnaire et une feuille-réponse est employée par la FSVL pour ce premier groupe d'épreuves écrites. Les questions posées puisent dans le programme d'études de la FSVL. L'examen ne doit pas épasser les 90 minutes prévues pour répondre à toutes les questions et l'on ne se servira à ces fins que du nécessaire pour écrire. Après écoulement de la durée de l'examen, les questionnaires et feuilles-réponse devront être rendus à l'expert-examineur.
- 4.3 Le candidat est reçu à l'examen théorique, lorsqu'il a répondu correctement à au moins 80% des questions posées dans chaque matière. Les résultats sont communiqués directement en fin d'épreuves. Il y a moyen d'adresser par écrit un recours à la FSVL contre la décision de l'examen, mentionnant motifs et références, dans les 5 jours qui suivent l'examen. Les candidats qui n'ont pas réussi dans l'une ou l'autre matière, peuvent répéter celle-ci lors d'une prochaine séance d'examen; doivent repasser l'ensemble des épreuves, tous ceux qui ont échoué à plus de la moitié des matières. Les questionnaires présentés aux répétiteurs sont en principe différents des précédents.
- 4.4 Les feuilles-réponse corrigées des candidats (reçus et non-reçus) sont à transmettre dans un délai de 3 jours au secrétariat de la FSVL par l'expert-examineur.

5 Partie pratique de l'examen

- 5.1 Au deuxième groupe d'épreuves, ne sont admis que les candidats:
- ayant réussi la partie théorique,
 - pouvant présenter un total de 30 grands vols (la dénivellation entre le point de décollage et le terrain d'atterrissage doit permettre l'exécution du programme de vol selon point 5.8) authentifiés par un instructeur suisse, effectués dans 3 sites différents et dont un vol sera d'une durée minimale d'une heure. Les candidats ayant suivi partiellement ou complètement leur formation à l'étranger devront fournir une justification équivalente; un chargé en la matière décidera de son homologation.
 - certifiant, moyennant la signature du protocole d'examen remis par l'instructeur ou l'expert responsable en début d'examen,
 - avoir pris connaissance des présentes directives et
 - être de niveau à passer l'examen,
 - pouvant remettre à l'expert une photo d'identité portant nom et prénom au verso et
 - pouvant lui présenter l'attestation d'assurance responsabilité civile obligatoire.
- 5.2 L'équipement requis pour ces épreuves comprend une aile delta, dont l'homologation est reconnue par la FSVL, un secours, un casque approprié et des chaussures adéquates.
- 5.3 Au cours de l'examen, un expert sera présent et au point de décollage et au terrain d'atterrissage.
- 5.4 Conformément au point 5.8, le site de vol doit garantir une dénivellation suffisante entre le lieu de décollage et le lieu d'atterrissage pour permettre une exécution sans entraves du programme exigé avec un delta approprié. La cible d'atterrissage d'un diamètre de 80 m doit être balisée clairement et munie d'une manche à air facilement repérable.

- 5.5** Le site définitif est déterminé par les experts au plus tard le jour même de l'examen. Un changement de site peut aussi s'avérer nécessaire en cours d'épreuves lorsque les conditions météorologiques se détériorent. Le ou les candidat(s) n'ayant pas pu passer toutes les épreuves le même jour pour une raison précise (par ex.: interruption des épreuves par les experts) compléteront leur examen au cours d'une prochaine séance organisée par la FSVL.
- 5.6** Les caractéristiques du relief, conditions météorologiques et exigences de vol doivent permettre une appréciation irréprochable des capacités du candidat-pilote. Avec son premier décollage, le candidat reconnaît implicitement le site choisi, les conditions imposées pour le passage de l'examen, tout comme les experts présents.
- 5.7** La partie pratique de l'examen comprend 2 épreuves, chacune d'entre-elles englobant plusieurs exercices (préparation au vol et au décollage, décollage, figure de vol, prise de terrain et atterrissage). Pendant toute la durée des épreuves, le candidat ne se sert que de l'aile emportée à ces fins. Ce n'est qu'en cas de défaut technique pouvant entraver la sécurité en vol qu'il est permis, après information de l'expert, de remplacer pour la suite des épreuves le delta en question par une aile de même construction.

5.7.1 1ère épreuve:

- a Préparation au vol et au décollage: la préparation au vol consiste à examiner la zone de décollage, la trajectoire de vol, le terrain d'atterrissage, les conditions météorologiques, à revoir les restrictions et règles s'appliquant à l'espace aérien et à vérifier l'aile delta selon le principe des 10 points. La préparation au décollage comprend le contrôle à 5 points recommandé par le règlement de formation de la FSVL.
- b Décollage: accélération continue jusqu'au décollage sans modification de l'angle d'attaque.
- c Figure de vol: phase de vol rapide sur un axe donné avec augmentation sensible de la vitesse. Dans un laps de temps de 20 secondes maximum, sans interruption deux virages successifs ou rotations complètes vers la droite, le tout amorcé et terminé sur un axe donné. La figure de vol doit être effectuée au niveau de la zone d'observation et à la hauteur déterminée antérieurement par l'expert.
- d Prise de terrain: l'approche commence au début de la manche vent-arrière, à l'endroit où il conviendra d'éliminer le surplus de hauteur dans le sens giratoire de la volte exigée auparavant par l'expert. Arrivé au bout de la trajectoire vent-arrière, virage en base puis, en fin de base, virage en finale. Le candidat trop bas peut supprimer la base, le candidat trop haut peut la répéter en insérant des virages de max. 200°. Il est également possible d'évoluer en S sur l'axe finale sans toutefois s'en écarter de plus de 90° et à condition de retourner en vol rectiligne les trois dernières secondes avant l'atterrissage.
- e Atterrissage: Celui-ci devra être réalisé avec vent de face et pose impeccable sur pieds dans les limites d'une cible de 80 m de diamètre. Le candidat n'a pas le droit d'entrer en contact avec le sol à l'extérieur de cette cible avant l'atterrissage proprement dit. A l'atterrissage, aucune autre partie du corps que les pieds ne devra toucher le sol et le nez de l'aile delta ne devra pas entrer en contact avec le sol pendant au moins 3 secondes après l'immobilisation.

5.7.2 2ème épreuve

- a Préparation au vol et au décollage: la préparation au vol consiste à examiner la zone de décollage, la trajectoire de vol, le terrain d'atterrissage, les conditions météorologiques, à revoir les restrictions et règles s'appliquant à l'espace aérien et à vérifier l'aile delta selon le principe des 10 points. La préparation au décollage comprend le contrôle à 5 points recommandé par le règlement de formation de la FSVL.
- b Décollage: accélération continue jusqu'au décollage sans modification de l'angle d'attaque.
- c Figure de vol: une rotation complète vers la gauche suivi sans interruption d'une seconde rotation vers la droite, le tout amorcé et terminé sur un axe donné dans un délai maximum de 25 secondes. La figure de vol doit être effectuée au niveau de la zone d'observation et à la hauteur déterminée antérieurement par l'expert.
- d Prise de terrain: l'approche commence au début de la manche vent-arrière, à l'endroit où il conviendra d'éliminer le surplus de hauteur dans le sens giratoire de la volte exigée auparavant par l'expert. Arrivé au bout de la trajectoire vent-arrière, virage en base puis, en fin de base, virage en finale. Le candidat trop bas peut supprimer la base, le candidat trop haut peut la répéter en insérant des virages de max. 200°. Il est également possible d'évoluer en S sur l'axe finale sans toutefois s'en écarter de plus de 90° et à condition de retourner en vol rectiligne les trois dernières secondes avant l'atterrissage.
- e Atterrissage: celui-ci devra être réalisé avec vent de face et pose impeccable sur pieds dans les limites d'une cible de 80 m de diamètre. Le candidat n'a pas le droit d'entrer en contact avec le sol à l'extérieur de cette cible avant l'atterrissage proprement dit. A l'atterrissage, aucune autre partie du corps que les pieds ne devra toucher le sol et le nez de l'aile delta ne devra pas entrer en contact avec le sol pendant au moins 3 secondes après l'immobilisation.

- 5.8** Aura échoué à la partie pratique de l'examen, tout candidat qui se pose à plus de 200 m du centre de la cible.
- 5.9** L'expert-examineur peut à tout moment suspendre l'examen d'un candidat si ce dernier est manifestement mal préparé ou met en péril sa sécurité, voire celle d'un tiers. Il va de soi que le candidat a échoué dans pareil cas.
- 5.10** L'examen pratique est considéré non-réussi à la suite d'un faux-décollage ou de l'endommagement de l'aile.
- 5.11** N'aura également pas réussi l'examen le candidat transgressant au cours de cette partie d'épreuves les prescriptions de l'Ordonnance sur les aéronefs de catégories spéciales (OACS RS 748.941) .
- 5.12** Chaque épreuve de l'examen pratique est évaluée individuellement par un expert-examineur qui notera les résultats dans un protocole général d'examen. Une épreuve dont tous les exercices ont été effectués correctement reçoit 2 points. Une épreuve dont un exercice a été effectué incorrectement reçoit 1 point alors qu'aucun point n'est attribué lorsque plusieurs exercices ont échoué.
- 5.13** Le candidat a réussi l'examen, s'il obtient 4 voire 5 points à la suite de max. trois vols et si tous les exercices ont été effectués correctement au moins deux fois. Une épreuve peut être répétée une fois lorsqu'un ou plusieurs exercices ont été ratés. Un candidat dont les figures de vol aux deux premières épreuves étaient correctes répètera la 2^e figure s'il doit effectuer un 3^e vol. Un candidat n'ayant pas réussi une des figures des 2 premières épreuves, devra répéter cette dernière au cours du 3^e vol.
- 5.14** Les résultats de l'examen pratique sont communiqués aux candidats en fin d'épreuves. Le candidat peut, dans les 5 jours qui suivent l'examen, adresser par écrit un recours à la FSVL contre la décision de l'examen en mentionnant motifs et références. Les candidats qui n'ont pas réussi l'examen partiel doivent repasser l'ensemble des épreuves.
- 5.15** Le protocole de l'examen et les photos d'identité (avec nom inscrit au verso) de tous les candidats reçus à l'examen doivent être envoyés par les experts-examineurs dans un délai de 3 jours au secrétariat de la FSVL.

6 Réclamations

- 6.1** Toute réclamation ou demande de révision de la décision de la FSVL devra être adressée par écrit dans les 30 jours à l'Office Fédéral de l'Aviation Civile, 3003 Berne.
- 6.2** La décision de la FSVL reste valable jusqu'à preuve du contraire.

7 Dispositions finales

- 7.1** Les présentes directives remplacent celles approuvées par l'Office Fédéral de l'Aviation Civile le 01.03.2008.
- 7.2** La version allemande des présentes directives fait foi pour toute explication.
- 7.3** Les présentes directives entrent en vigueur à la date d'approbation de l'office fédéral de l'aviation civile.

approuvé: 01.04.2011

Fédération Suisse de Vol Libre

Office fédéral de l'aviation civile OFAC

Daniel Riner, Président

Hanspeter Denzler, Directeur

Werner Bösch, Chef de Division „Operations aériennes“