

Directives concernant l'Examen d'Aptitude «Instructeur de vol libre, cat. Delta», vers. 16/91, 27.11.91, pg 1

DIRECTIVES CONCERNANT L'EXAMEN D'APTITUDE INSTRUCTEUR DE VOL LIBRE CATEGORIE DELTA

1. Généralités

1.1 L'examen d'aptitude pour l'obtention de la licence officielle d'instructeur de vol libre, cat. Delta, comprend trois groupes d'épreuves, qui doivent être passés dans l'ordre suivant:

- a) la partie théorique,
- b) la partie pratique et
- c) la partie pédagogique.

1.2 Les différents groupes d'épreuves se dérouleront sous la présence de deux experts-examineurs. Ils sont nommés pour chacun des groupes d'épreuves par la FSVL.

1.3 Cet examen est organisé en principe une fois par an. Pour chaque groupe d'épreuves, il faut un minimum de 10 candidats inscrits en bonne et due forme.

1.4 Un examen partiel non-réussi peut être répété au plus tôt l'année suivante.

1.5 L'ensemble de l'examen d'aptitude doit être réussi dans les 36 mois qui suivent le passage du premier groupe d'épreuves. Si plus de 36 mois se sont écoulés entre le passage de la première partie et la date de la dernière partie de l'examen, il faudra d'abord repasser les deux premières parties.

1.6 La licence officielle d'instructeur de vol libre, cat. Delta, est délivrée au candidat au plus tard 30 jours après la réussite de l'examen.

1.7 Une licence provisoire valable pour 30 jours est délivrée au terme de l'examen au candidat reçu et lui permet d'exercer de plein droit la formation nouvellement acquise.

1.8 Les candidats détenteurs de la licence d'instructeur de vol libre, cat. Parapente, ne devront se soumettre lors des épreuves théoriques qu'aux deux disciplines «connaissance du matériel» et «pratique du vol».

1.9 Les candidats déjà titulaires d'une licence suisse d'instructeur d'une autre catégorie (avion moteur, vol à voile, parapente, etc.), sont dispensés de la partie pédagogique.

1.10 Les personnes possédant l'extension «pilotage biplace A, catégorie Delta», qui ont réussi l'examen d'aptitude «instructeur de vol libre, cat. Delta», sont autorisés à enseigner les candidats qui souhaitent obtenir les extensions officielles de la licence de vol libre, pilotage B et A, cat. Delta.

2. Inscriptions

2.1 Il appartient aux candidats de se renseigner auprès du secrétariat de la FSVL au sujet de la date, de l'heure et du lieu des examens.

2.2 La demande d'inscription à l'examen d'aptitude et notamment aux groupes d'épreuves doit être soumise par écrit au secrétariat de la FSVL au minimum 30 jours avant la date de l'examen en question.

2.3 Au dossier d'inscription devra être joint l'ensemble des documents exigés sous point 4.1. Les conditions d'admission correspondantes devront être remplies au moment de l'inscription.

2.4 Une convocation écrite est envoyée aux candidats pour chaque groupe d'épreuves (avec le règlement en vigueur) au plus tard 10 jours avant le début de l'examen en question.

2.5 A chaque groupe d'épreuves ne pourront participer au maximum que 30 candidats. Ils seront retenus selon l'ordre d'arrivée de leurs inscriptions.

3. Frais d'inscription

3.1 Le candidat s'acquittera des frais d'inscription conformément à l'Ordonnance sur les taxes perçues par l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (VZG, SR 748.112.11). Ils sont à verser avant le début du groupe d'épreuves en question sur le compte bancaire indiqué à ces fins par la FSVL. Le bulletin de versement devra être remis en début d'examen à l'expert responsable et sera oblitéré par ce dernier en fin d'épreuves.

4. Partie théorique

4.1 Ne sont admis à la partie théorique de l'examen que les candidats

4.1.1 majeurs,

4.1.2 possédant depuis deux ans au minimum la licence officielle de vol libre, cat. Delta,

4.1.3 pouvant justifier avoir accompli après obtention de la licence officielle de vol libre, cat. Delta au minimum 200 grands vols avec atterrissages et décollages dans un minimum de 15 sites différents.

4.2 La partie théorique de l'examen comprend les matières suivantes:

- Aérodynamique
- Météorologie
- Législation et Règlementation
- Connaissance du matériel
- Pratique du vol

4.3 L'examen théorique comprend deux épreuves:

4.3.1 L'épreuve écrite ou épreuve A. Les questions posées sont tirées du programme d'étude de la FSVL. Il est strictement interdit d'empiéter sur le temps imparti pour répondre aux 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.

4.3.2 L'épreuve orale ou épreuve B. Les questions posées relèvent des matières énumérées sous point 4.2. Les questions seront présentées par écrit au candidat en début de l'examen.

4.4 Le candidat sera reçu à l'examen théorique, lorsqu'il aura répondu correctement à au moins 80% des questions posées dans chaque matière de l'épreuve A et lorsque l'épreuve B a été jugée «satisfaisante».

4.5 Les feuilles-réponse corrigées des candidats (reçus et non-reçus) doivent être transmises dans un délai de 3 jours au secrétariat de la FSVL par l'expert-examineur.

4.6 Le candidat peut, dans les 10 jours qui suivent l'examen, adresser par écrit un recours à la FSVL contre la décision de l'examen, en mentionnant motifs et références.

4.7 Les candidats qui n'auront pas réussi dans l'une ou l'autre matière de l'épreuve A, pourront répéter celle-ci lors d'une prochaine séance d'examen; ceux qui auront échoué à plus de la moitié des matières devront repasser toute l'épreuve A. Les candidats qui ont échoué à l'épreuve B pourront répéter celle-ci lors d'une prochaine séance d'examen. Ceux qui ont échoué aux deux devront se représenter à toute la partie théorique. Les questionnaires présentés aux répétiteurs sont en principe différents de ceux reçus antérieurement. Une répétition partielle de la partie théorique compte comme une répétition (voir alinéa 1.4).

5. Partie pratique

5.1 A cette partie d'examen ne sont admis que les candidats

5.1.1 ayant réussi la partie théorique de l'examen

5.1.2 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
- être de niveau à passer l'examen

5.1.3 présentant le jour de l'examen à l'expert-examineur les licences et l'attestation d'assurance responsabilité civile obligatoires.

5.2 L'équipement requis pour ces épreuves comprendra: une aile delta, dont l'homologation est reconnue par la FSVL et qui se prête à l'exécution des épreuves de la partie pratique, un casque 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 Pour cette épreuve, il sera choisi un site de vol garantissant entre le lieu de décollage et le lieu d'atterrissage une dénivellation suffisante pour permettre une exécution sans entraves du programme exigé avec un delta approprié. Les cibles d'atterrissage devront être balisées clairement et munies d'une manche à air facilement repérable.

5.5 Le site d'examen définitif sera déterminé par les experts au plus tard le jour même de l'examen. Un changement de site en cours d'épreuves peut être envisagé suite à une évolution défavorable des conditions météorologiques. Le ou les candidat(s) n'ayant pas pu passer

toutes les épreuves ce même jour pour une raison précise (par ex.: interruption des épreuves par les experts), pourront compléter 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 est composée de 5 épreuves, chacune d'entre-elles englobant plusieurs exercices. Pendant toute la durée des épreuves, le candidat ne se servira que de l'aile delta emportée à ces fins. Ce n'est qu'en cas de défaut technique pouvant entraver la sécurité en vol, qu'il sera permis, après information de l'expert, de remplacer pour la suite des épreuves le delta en question par une aile du même type de construction.

5.8 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. Arrivé en phase de décollage, il conviendra d'effectuer encore le contrôle à 5 points conformément au règlement de formation FSVL.

b) Décollage: accélération continue jusqu'au décollage sans modification de l'angle d'attaque.

c) Programme de vol: deux virages complets successifs vers la droite sans interruption amorcés et terminés sur un axe donné dans un temps maximum de 15 secondes. Le programme de vol doit être effectué 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. Il faudra dans cette dernière manche avoir tracé pendant au moins 3 secondes une ligne droite avant de toucher le sol. Une approche trop haute peut être corrigée en finale par l'insertion de virages en «S» (pas de virage excédant 180°).

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. Le trapèze et le nez de l'aile delta ne devront pas entrer en contact avec le sol pendant au moins 3 secondes après l'immobilisation.

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. Arrivé en phase de décollage, il conviendra d'effectuer encore le contrôle à 5 points conformément au règlement de formation FSVL.

b) Décollage: accélération continue jusqu'au décollage sans modification de l'angle d'attaque.

c) Programme de vol: un virage vers la droite suivi sans interruption d'un virage vers la gauche, le tout amorcé et terminé sur un axe donné dans un délai maximum de 20 secondes. Le programme de vol doit être effectué 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. Il faudra dans cette dernière manche avoir tracé pendant au moins 3 secondes une ligne droite avant de toucher le sol. Une approche trop haute peut être corrigée en finale par l'insertion de virages en «S» (pas de virage excédant 180°).

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. Le trapèze et le nez de l'aile delta ne devront pas entrer en contact avec le sol pendant au moins 3 secondes après l'immobilisation.

3ème 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. Arrivé en phase de décollage, il conviendra d'effectuer encore le contrôle à 5 points conformément au règlement de formation FSVL.

b) Décollage: accélération continue jusqu'au décollage sans modification de l'angle d'attaque.

c) Programme de vol: un wingover vers la droite. Un wingover vers la gauche (figure avec 90° et plus d'inclinaison par rapport à l'horizon). Le programme de vol doit être effectué 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. Il faudra dans cette dernière manche avoir tracé pendant au moins 3 secondes une ligne droite avant de toucher le sol. Une approche trop haute peut être corrigée en finale par l'insertion de virages en «S» (pas de virage excédant 180°).

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. Le trapèze et le nez de l'aile delta ne devront pas entrer en contact avec le sol pendant au moins 3 secondes après l'immobilisation.

4ème 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. Arrivé en phase de décollage, il conviendra d'effectuer encore le contrôle à 5 points conformément au règlement de formation FSVL.

b) Décollage: accélération continue jusqu'au décollage sans modification de l'angle d'attaque.

c) Programme de vol: néant

d) Prise de terrain: en contre pente, les derniers 50 m corps à la verticale.

e) Atterrissage: Pose impeccable sur pieds dans les limites d'une cible de 50 m sur une pente de 15° à 30° d'inclinaison. 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. Le trapèze et le nez de l'aile ne devront pas entrer en contact avec le sol pendant au moins 3 secondes après l'immobilisation.

5ème 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. Arrivé en phase de décollage, il conviendra d'effectuer encore le contrôle à 5 points conformément au règlement de formation FSVL.

b) Décollage: accélération continue jusqu'au décollage sans modification de l'angle d'attaque.

c) Programme de vol: phase de vol rapide pendant 15 secondes sur un axe donné. Le trapèze devra être tiré à fond jusqu'à tendre les bras. Le programme de vol doit être effectué 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. Il faudra dans cette dernière manche avoir tracé pendant au moins 3 secondes une ligne droite avant de toucher le sol. Une approche trop haute peut être corrigée en finale par l'insertion de virages en «S» (pas de virage excédant 180°).

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. Le trapèze et le nez de l'aile delta ne devront pas entrer en contact avec le sol pendant au moins 3 secondes après l'immobilisation.

5.9 Aura échoué à la partie pratique de l'examen, tout candidat qui se pose à plus de 200 m du centre de la cible.

5.10 L'expert-examineur peut à tout moment suspendre un examen, lorsqu'un candidat est manifestement mal préparé ou met en péril sa sécurité, voire celle d'un tiers. Il n'aura donc pas satisfait aux exigences de l'examen.

5.11 L'examen pratique est considéré non-réussi à la suite d'un faux-décollage ou de l'endommagement de l'aile.

5.12 Un candidat, qui transgresse au cours de cette partie d'épreuves les prescriptions de l'Ordonnance sur la pratique du vol libre (VHG, SR 748.941), n'aura pas réussi l'examen.

5.13 Chaque épreuve est évaluée individuellement par un expert-examineur qui notera les résultats dans un protocole de l'examen. Les épreuves sont considérées accomplies, lorsque tous les exercices ont été effectués correctement. Pour remplir les cinq épreuves, huit essais sont à la disposition du candidat.

5.14 Les protocoles d'examen et les licences de tous les candidats (reçus et non-reçus) doivent être envoyés par les experts-examineurs dans un délai de 3 jours au secrétariat de la FSVL.

5.15 Le candidat peut, dans les 10 jours qui suivent l'examen, adresser par écrit un recours à la FSVL contre la décision de l'examen en mentionnant motifs et références.

5.16 Les candidats qui n'ont pas réussi cette partie d'examen doivent repasser l'ensemble des épreuves.

6. Partie pédagogique

6.1 Ne sont admis à l'examen partiel pédagogique que les candidats

- ayant réussi l'examen partiel théorique et pratique
- pouvant justifier un vol de distance documenté (conformément au règlement FSVL) d'une trajectoire minimale de 80 km, ainsi qu'
- avoir suivi un cours de samaritains.

6.2 La partie pédagogique comprend deux épreuves:

6.2.1 L'épreuve A, qui consiste à donner un cours de «théorie». Le candidat enseigne de vrais élèves sur une des matières de l'examen théorique pendant 50 minutes. Le thème de ce cours lui est communiqué 10 jours avant l'examen.

6.2.2 L'épreuve B, qui consiste à donner un cours de «pratique». Le candidat enseigne de vrais élèves pendant une demi-journée à la pente-école ou dans le cas de grands vols en montagne.

6.3 Le candidat est reçu à l'examen, lorsque les épreuves A et B sont jugées satisfaisantes.

6.4 Les résultats de l'examen (candidats reçus et non-reçus) doivent être transmis par l'expert-examineur au secrétariat de la FSVL dans un délai de 3 jours après l'examen.

6.5 Le candidat peut, dans les 10 jours qui suivent l'examen, adresser par écrit un recours à la FSVL contre la décision de l'examen, en mentionnant motifs et références.

6.6 Les candidats qui n'auront pas réussi dans l'une ou l'autre épreuve (A ou B), pourront répéter celle-ci lors d'une prochaine séance d'examen; ceux qui ont échoué aux deux devront se représenter à l'ensemble de la partie pédagogique. Une répétition partielle de la partie théorique comptera comme une répétition (voir alinéa 1.4.).

7. Réclamations

7.1 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.

7.2 La décision de la FSVL reste valable jusqu'à preuve du contraire.

8. Dispositions finales

8.1 Les présentes directives remplacent celles du 09.03.1991.

8.2 La version allemande des présentes directives fait foi pour toute explication.

8.3 Les présentes directives entrent en vigueur à partir du 30 janvier 1992.