

Directives de la Fédération suisse de vol libre FSVL

concernant

l'examen d'aptitude pour pilotes de vol libre

catégorie

aile rigide (pilotage trois axes / pilotage au manche)

1 Généralités

- 1.1 L'examen d'aptitude pour l'obtention de la licence officielle de vol libre, catégorie aile rigide, est composé de deux groupes d'épreuves devant être passées dans l'ordre suivant:
 - a partie théorique
 - b partie pratique.
- 1.2 Les experts-examineurs chargés du déroulement de chaque groupe d'épreuves sont désignés par la FSVL.
- 1.3 Un candidat qui échoue dans l'une ou l'autre partie de l'examen ne pourra la repasser qu'après une nouvelle période de préparation de 12 jours.
- 1.4 L'ensemble de l'examen doit être réussi dans les 36 mois après avoir passé avec succès l'épreuve théorique. Au-delà de ce délai, le candidat est obligé de repasser et de réussir le premier groupe d'épreuves.
- 1.5 La licence officielle de vol libre, catégorie aile rigide, est délivrée au candidat au plus tard 30 jours après qu'il ait passé avec succès l'examen.
- 1.6 Au terme de l'examen, une autorisation provisoire de pratiquer la discipline concernée, valable 30 jours, est délivrée aux pilotes reçus dans la mesure où les autres conditions requises à la remise d'une licence sont remplies.
- 1.7 Les candidats possédant déjà une licence de vol libre en catégorie parapente ou delta ainsi que les pilotes de planeur brevetés ne doivent passer que l'examen pratique.
- 1.8 En ce qui concerne les personnes titulaires d'une autre licence de vol, la FSVL se réserve le droit de réduire le programme de l'examen d'aptitude en fonction des cas individuels.

2 Inscription

- 2.1 L'inscription par écrit doit parvenir au secrétariat de la FSVL au plus tard 9 jours avant la date de l'examen en question.
- 2.2 Les conditions d'admission énumérées sous le point 5.1 des présentes directives doivent être remplies au moment de l'inscription à l'examen pratique.
- 2.3 Les candidats reçoivent une convocation écrite au plus tard 3 jours avant le début de l'examen.
- 2.4 Ne pourront participer que 30 candidats maximum à l'examen théorique et 25 maximum à l'examen pratique. Les candidats sont retenus selon l'ordre d'arrivée de leur inscription.

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 (Oemol-OFAC. RS 748.112.11), à verser sur le compte bancaire indiqué par la FSVL.

4 Partie théorique de l'examen

- 4.1 L'examen théorique comprend les matières suivantes:
 - Apprentissage du vol (aérodynamique)

- Météorologie
 - Législation
 - Connaissance du matériel **
 - Pratique du vol **
- 4.2** L'examen théorique se déroule par écrit selon le principe d'un questionnaire à choix multiple à l'aide des feuillets questions et réponses FSVL. Les questions posées puisent dans le programme d'études de la FSVL. L'examen ne doit pas dépasser les 90 minutes prévues pour répondre aux questions. Seul de quoi écrire est autorisé au cours de l'examen. Une fois le temps imparti écoulé, les feuillets questions et réponses doivent être remis 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 au candidat en fin d'épreuve. Le candidat peut adresser un recours par écrit à la FSVL concernant 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. Les candidats qui ont échoué à plus de la moitié des matières doivent repasser l'ensemble de l'examen. Les questionnaires présentés aux répétiteurs sont en principe différents des précédents.
- 4.4** L'expert-examineur doit transmettre les feuillets réponses des candidats, reçus et recalés, comportant le résultat de l'examen au secrétariat de la FSVL dans un délai de 3 jours.

** Ces matières ne seront pas évaluées lors de l'examen jusqu'à ce que des questions d'examen et des documents de formation soient disponibles. Les experts-examineurs jugeront si les connaissances dans ces domaines sont suffisantes à l'issue de l'examen pratique.

5 Partie pratique de l'examen

- 5.1** Ne sont admis à l'examen pratique que les candidats:
- 5.1.1** ayant réussi la partie théorique,
 - 5.1.2** pouvant présenter un total de 20 grands vols (le dénivelé entre le décollage et l'atterrissage doit permettre l'exécution du programme de vol selon le point 5.8) confirmés par un instructeur suisse, et un vol d'une durée minimum d'une heure. Les candidats ayant suivi partiellement ou intégralement leur formation à l'étranger doivent fournir un justificatif équivalent; le responsable en la matière décidera s'il est valable.
 - 5.1.3** certifiant, en signant le protocole d'examen remis par l'instructeur ou le responsable en charge en début d'examen, avoir pris connaissance des présentes directives et être au niveau pour passer l'examen,
 - 5.1.4** ayant remis à l'expert une photo d'identité portant ses nom et prénom au verso,
 - 5.1.5** ayant présenté à l'expert l'attestation d'assurance responsabilité civile obligatoire.
- 5.2** L'équipement requis pour cet examen comprend: l'aile rigide, un casque approprié et des chaussures adéquates.
- 5.3** Lors d'un examen avec décollage à pied, un expert sera présent au décollage et un à l'atterrissage. Lors d'un examen avec décollage au treuil ou treuillé par un aéronef, un expert sera présent sur le terrain de décollage et d'atterrissage.
- 5.4** L'examen a lieu sur un site de vol dont le dénivelé entre le décollage et l'atterrissage permet une exécution sans entraves du programme exigé avec une aile rigide appropriée. La cible d'atterrissage d'un diamètre de 80 m doit être clairement balisée et munie d'une manche à air bien visible. En cas de décollage et d'atterrissage sur une piste, un aérodrome etc. on peut également utiliser une bande d'atterrissage de 20 x 80 m.
- 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'épreuve lorsque les conditions météorologiques l'exigent. Un candidat n'ayant pas pu passer toutes les épreuves le même jour – en raison d'une interruption des épreuves par les experts – pourra passer les épreuves manquantes lors d'un examen ultérieur.
- 5.6** Les caractéristiques du relief et les conditions météorologiques et de vol doivent permettre une appréciation irréprochable des capacités de vol du candidat. Avec son premier décollage, le candidat accepte implicitement le site et les conditions de l'examen ainsi que les experts présents.

5.7 La partie pratique de l'examen comprend 2 épreuves englobant chacune 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 n'utilise que l'aile rigide emportée à cette fin. En cas de défaut technique pouvant entraver la sécurité en vol, il est permis, après en avoir informé l'expert-examineur, d'utiliser une autre aile de même construction.

5.7.1 1^{ère} épreuve:

- a Préparation au vol et au décollage: la préparation au vol consiste en un examen de la zone de décollage, de la trajectoire de vol, du terrain d'atterrissage, des conditions météorologiques, de l'espace aérien et des règles en vigueur. Elle comprend aussi le contrôle du montage approprié de l'aile, le contrôle préalable au décollage, et le contrôle à 5 points conformément au règlement de formation de la FSVL.
- b Décollage: à pied, sans changement de l'angle d'incidence de la prise d'élan au décollage. Pour tous les autres types de décollage, l'angle d'incidence et l'inclinaison latérale doivent être correctement maîtrisés jusqu'au décollage.
- c Programme en vol: phase de vol accéléré sur un axe donné avec une vitesse nettement plus élevée. Deux rotations à droite sans interruption, amorcées et terminées sur un axe défini, en maximum 30 secondes. Le programme en vol doit être effectué au-dessus d'une zone d'observation et à l'altitude déterminées au préalable par l'expert.
- d Prise de terrain: l'approche commence au vent du point d'atterrissage, du côté de la trajectoire vent-arrière, à l'endroit où il conviendra d'éliminer le surplus de hauteur dans le sens giratoire de la volte préalablement déterminée par l'expert. Au bout de la trajectoire vent-arrière, virage en base puis, en fin de base, virage en finale. La phase finale doit être effectuée en ligne droite au cours des 5 dernières secondes au moins avant l'atterrissage. Un candidat trop haut peut détruire de l'altitude en effectuant des S en phase finale (pas de virage de plus de 180°).
- e Atterrissage: il doit être réalisé face au vent dans un cercle balisé de 80 m de diamètre. Sur une piste ou un aérodrome, on peut aussi utiliser une bande d'atterrissage de 20 x 80 m. Le candidat n'a pas le droit d'entrer en contact avec le sol à l'extérieur de ce cercle avant l'atterrissage. Après s'être posé et pendant trois secondes, le candidat n'a pas le droit de toucher le sol avec une autre partie du corps que les pieds et une autre partie de l'aile que le train d'atterrissage. Tout changement de direction de plus de 90° entre l'atterrissage et l'arrêt complet est interdit.

5.7.2 2^{ème} épreuve:

- a Préparation au vol et au décollage: la préparation au vol consiste en un examen de la zone de décollage, de la trajectoire de vol, du terrain d'atterrissage, des conditions météorologiques, de l'espace aérien et des règles en vigueur. Elle comprend aussi le contrôle du montage approprié de l'aile, le contrôle préalable au décollage, et le contrôle à 5 points conformément au règlement de formation de la FSVL.
- b Décollage: à pied, sans changement de l'angle d'incidence de la prise d'élan au décollage. Pour tous les autres types de décollage, l'angle d'incidence et l'inclinaison latérale doivent être correctement maîtrisés jusqu'au décollage.
- c Programme en vol: une rotation à gauche puis une rotation à droite sans interruption, amorcées et terminées sur un axe défini, en maximum 35 secondes. Le programme en vol doit être effectué au-dessus d'une zone d'observation et à l'altitude déterminées au préalable par l'expert.
- d Prise de terrain: l'approche commence au vent du point d'atterrissage, du côté de la trajectoire vent-arrière, à l'endroit où il conviendra d'éliminer le surplus de hauteur dans le sens giratoire de la volte préalablement déterminée par l'expert. Au bout de la trajectoire vent-arrière, virage en base puis, en fin de base, virage en finale. La phase finale doit être effectuée en ligne droite au cours des 5 dernières secondes au moins avant l'atterrissage. Un candidat trop haut peut détruire de l'altitude en effectuant des S en phase finale (pas de virage de plus de 180°).
- e Atterrissage: il doit être réalisé face au vent dans un cercle balisé de 80 m de diamètre. Sur une piste ou un aérodrome, on peut aussi utiliser une bande d'atterrissage de 20 x 80 m. Le candidat n'a pas le droit d'entrer en contact avec le sol à l'extérieur de ce cercle avant l'atterrissage. Après s'être posé et pendant trois secondes, le candidat n'a pas le droit de toucher le sol avec une autre partie du corps que les pieds et une autre partie de l'aile que le train d'atterrissage. Tout changement de direction de plus de 90° entre l'atterrissage et l'arrêt complet est interdit.

5.8 Tout candidat qui se pose à plus de 200 m du centre de la cible échoue immédiatement à l'examen.

- 5.9** L'expert peut suspendre l'examen à tout moment si un candidat est manifestement mal préparé ou met en péril sa propre sécurité, voire celle d'un tiers. Dans ce cas, le candidat est recalé.
- 5.10** Lorsqu'un candidat rate un décollage ou endommage son aile rigide, il échoue à l'examen.
- 5.11** Tout candidat transgressant les règles de l'espace aérien au cours des épreuves échoue à l'examen.
- 5.12** Chaque épreuve de l'examen pratique est évaluée individuellement par un expert-examineur qui notera les résultats dans un compte-rendu général d'examen. Une épreuve dont tous les exercices ont été accomplis correctement vaut 2 points. Une épreuve dont un exercice maximum a été mal effectué vaut 1 point. Aucun point n'est attribué lorsque le candidat a échoué à plusieurs exercices de l'épreuve.
- 5.13** Le candidat a réussi l'examen s'il obtient 4 à 5 points après un maximum de 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 de ces exercices ont été ratés. Un candidat dont les figures de vol étaient correctes lors des deux premières épreuves répètera la 2^{ème} figure s'il doit effectuer un 3^{ème} vol. Un candidat n'ayant pas réussi une des figures des 2 premières épreuves devra répéter cette dernière au cours du 3^{ème} vol.
- 5.14** Les résultats de l'examen pratique doivent être directement 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 de cet examen.
- 5.15** Les experts-examineurs doivent envoyer le compte-rendu d'examen et les photos d'identité (avec nom inscrit au verso) de tous les candidats reçus à l'examen au secrétariat de la FSVL dans un délai de 3 jours.

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 ce qu'une décision finale soit prise concernant une éventuelle réclamation.

7 Dispositions finales

- 7.1** Les présentes directives remplacent celles approuvées par l'Office fédéral de l'aviation civile le 18.12.1995.
- 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 le 18.05.2011

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“