



**Principes fondamentaux, procédure (compte-rendu du vol de contrôle incl.)
et sujets concernant la législation
pour la validation d'une licence UL étrangère comme licence FSVL**

1. Principes fondamentaux

- 1.1 Le compte-rendu du vol de contrôle en planeur de pente à moteur électrique constitue la base pour la validation (détenteur d'une licence UL étrangère). La «Connaissance de la législation» est vérifiée à l'aide d'une liste de sujets (voir chap. 3).
- 1.2 *Confidentialité, informations que pour les experts.*
- 1.3 Les instructeurs pour le moteur électrique ont lu les directives de la phase d'introduction et la lettre aux détenteurs d'une autorisation spéciale (voir pièce jointe) ou se sont familiarisés avec le compte-rendu du vol de contrôle.
- 1.4 La rémunération de l'instructeur pour le moteur électrique s'élève à [confidentiel].
- 1.5 Sur la base de ces principes fondamentaux, les détenteurs d'une licence UL étrangère obtiennent exclusivement une licence FSVL de même catégorie. Conformément aux directives de la phase d'introduction, point 2.2, les catégories sont les suivantes: parapente, delta et ailes rigides à pilotage par déplacement du poids du centre de gravité, ailes rigides à pilotage 3 axes.
- 1.6 Lorsqu'il s'agit de délivrer une licence biplace, l'examen doit être effectué avec un passager.

2. Procédure

- 2.1 Les détenteurs d'une licence UL étrangère prennent directement contact avec l'instructeur pour moteur électrique afin de convenir d'une date pour le vol de contrôle et le contrôle des connaissances de la législation.
- 2.2 Une fois que la date pour le vol de contrôle est connue, l'instructeur pour le moteur électrique communique au BAZL et à la FSVL quand, auprès de qui et où le vol de contrôle est prévu. Il n'est pas exclu que Patrick Hofer ou un autre représentant de l'OFAC se présente sans préavis lors d'un vol de contrôle.
- 2.3 Pour le vol de contrôle, l'instructeur pour le moteur électrique utilise le compte-rendu du vol de contrôle. Il comprend les éléments suivants:

	FÉDÉRATION SUISSE	Prénom, nom
	DE VOL LIBRE	Adresse
	SHV - FSVL	Mail
		Téléphone

Concernant le numéro FSVL:

- Si le candidat n'est/n'était pas membre de la FSVL et ne veut pas le devenir, il reçoit son numéro FSVL avec la facture.
- Si le candidat n'est/n'était pas membre de la FSVL et qu'il veut le devenir, il faut impérativement et rapidement remplir un formulaire de demande, de préférence via le site Web de la FSVL (www.shv-fsvl.ch).

Il faut vérifier les conditions préalables formelles:

CONDITIONS PRÉ ALABLES FORMELLES		TYPE DE LICENCE			
<input type="checkbox"/>	Licence étrangère pour planeur de pente à moteur (le vol de contrôle n'est possible que dans la même catégorie!)	Décollage à pied		Trike	
<input type="checkbox"/>	Attestation d'homologation d'un organisme allemand / Auto-déclaration du fabricant NFL II 23/05; aile homologuée	Solo	Bi	Solo	Bi
<input type="checkbox"/>	Assurance RC valable (solo +biplace non commercial: min. CHF 1 million; biplace commercial: min. CHF 5 millions pour le passager; inclus dans l'assurance FSVL)				
<input type="checkbox"/>	Autorisation du chef d'aérodrome				
		PAR APENTE			
		DELTA			
		AILE RIGIDE			

- Licence étrangère pour les planeurs de pente à moteur: les licences issues de l'UE, d'Amérique du Nord et d'Australie/Nouvelle-Zélande ne posent pas de problème. Pour les autres licences, contacter la FSVL. Une autorisation spéciale de l'OFAC (ou document similaire) équivaut à une licence étrangère.
- Attestation d'homologation d'un organisme allemand / Auto-déclaration du fabricant NFL II 23/05: l'attestation d'homologation ou l'auto-déclaration doit être fournie. De plus, l'examen doit être effectué avec une aile homologuée (homologation pour le vol motorisé, voir point 5.2 des «Directives concernant l'examen d'aptitude pour les pilotes de planeur de pente à moteur électrique»). Ce qui prévaut:
 - Parapente: homologation EN
 - Delta: homologation américaine ou allemande connue (ou d'un autre état occidental)
 - Aile de propre construction: non admise. L'homologation doit avoir lieu avant l'examen selon les règles généralement en vigueur (expérimental).
 - Assurance RC valide: l'attestation d'assurance doit être présentée. Concernant les vols commerciaux/non commerciaux, voir l'encadré ci-après.
 - Autorisation du chef d'aérodrome: une autorisation orale suffit.

Quand un vol est-il considéré comme commercial?

Les vols de formation ne sont pas commerciaux.

Pour les vols en biplace en-dehors de la formation, deux conditions doivent être remplies:

- Tu es rétribué lors du vol, c'est-à-dire que le passager ne paye pas seulement les frais du pilote (matériel, prime d'assurance, transport au sol, taxes pour le terrain de décollage/d'atterrissage), mais aussi une rétribution.
- D'une manière générale, tu proposes (toi ou l'entreprise pour laquelle tu travailles) des vols en

biplace pour un nombre indéfini de personnes. Cela veut dire que tu ne voles pas seulement avec des amis ou des connaissances, mais aussi avec des personnes que tu ne connais pas. Le point de vue du passager est prépondérant. Ainsi, un vol est également commercial si le pilote ne fait pas lui-même de la publicité et n'est pas rétribué, mais que l'école de vol/le prestataire de vols en biplace pour le compte duquel il effectue le vol remplit ces deux conditions.

Nombre de vols ou d'heures de vol avec et sans moteur:

EXPÉRIENCE DE VOL (AUTO-DÉCLARATION) SANS MOTEUR° _____ vols et/ou _____ heures	EXPÉRIENCE DE VOL (AUTO-DÉCLARATION) AVEC MOTEUR DE TOUS TYPES° _____ vols et/ou _____ heures
---	---

Pour savoir comment vérifier la connaissance de la législation, voir chapitre 3.

CONNAISSANCE DE LA LÉGISLATION

Réussi

Le vol de contrôle doit être effectué conformément au point 5.8 des «Directives concernant l'examen d'aptitude pour les pilotes de planeur de pente à moteur électrique». L'instructeur peut décider de réduire l'étendue de l'examen de vol, en particulier si le pilote maîtrise manifestement très bien son aile.

VOL DE CONTRÔLE (point 5.8 des directives «Examen d'aptitude pilote»)

Les exercices suivants ont été effectués avec succès sous la surveillance directe d'un instructeur et conformément au type d'aile*:

- Préparation au vol et au décollage
- Décollage
- 8 (figure en vol horizontal)
- Touch and go sur une distance de 100 m
- Prise de terrain
- Atterrissage
- Radio
- _____

* Dans des cas justifiés, l'instructeur peut réduire l'étendue des exercices indiqués.

Vol de contrôle réussi

Un contrôle réussi correspond à une licence limitée à 30 jours.

2.4 À l'issue du contrôle, il faut dans tous les cas (même en cas d'échec) envoyer les documents suivants à la Fédération suisse de vol libre, Seefeldstrasse 224, 8008 Zurich:

- L'original du compte-rendu du vol de contrôle, dûment rempli et signé.
 - Le formulaire d'indemnisation rempli par l'instructeur.
- 2.5 La copie du compte-rendu du vol de contrôle (et le cas échéant une photo) fait office de licence temporaire.
- 2.6 Le candidat reçoit une licence FSVL pour moteur électrique d'une durée illimitée + la facture de CHF 125.- (conformément à l'Ordonnance sur les taxes perçues par l'Office fédéral de l'aviation civile). La délivrance de la licence coûte CHF 100.- (conformément à l'Ordonnance sur les taxes perçues par l'Office fédéral de l'aviation civile). La FSVL prend en charge une partie des coûts pour ses membres, la licence coûte alors CHF 35.-.

3. Liste de sujets concernant la législation

Pour les détenteurs d'une licence PPL, on peut renoncer au contrôle de la théorie.

a) Vol virtuel

L'instructeur de vol pour moteur électrique choisit un parcours de vol sur la carte de vol à voile. Le candidat doit connaître les points suivants: distance par rapport aux nuages, classe de l'espace aérien, règles de vol à vue, altitude du terrain, activités MIL On et MIL Off incl., zones interdites, fréquences, HX et Tempo.

b) DABS

L'instructeur de vol pour moteur électrique choisit le DABS d'une journée quelconque. Le DABS doit être interprété correctement. *Les détails sont confidentiel.*