

# Directives de la Fédération Suisse de Vol Libre (FSVL)

concernant

## l'examen d'aptitude pour pilotes de biplace en delta

### niveau 1

#### 1 Généralités

- 1.1** Une fois réussi, l'examen d'aptitude pour pilote de biplace en delta, niveau 1, permet d'effectuer:
- des vols en biplace avec d'autres pilotes de vol libre;
  - des vols en biplace avec des élèves en cours de formation au vol libre, sous la surveillance directe d'un instructeur titulaire de la licence officielle d'instructeur de delta et de pilote de biplace en delta, niveau 3.
- 1.2** L'examen d'aptitude pour l'obtention de la licence officielle de pilote de biplace en delta, niveau 1, comprend deux groupes d'épreuves à passer dans l'ordre suivant:
- une partie pratique «Vols solo»,
  - une partie pratique «Vols biplaces».
- Un candidat est dispensé de la partie pratique «Vols solo» dès lors qu'il a déjà réussi cette épreuve pratique lors de l'examen d'aptitude pour instructeurs de delta (dans le respect des dispositions du point 1.6).
- 1.3** Les vols de formation en biplace ne sont autorisés qu'après la réussite à la partie pratique «Vols solo».
- 1.4** La FSVL nomme les examinateurs chargés de faire passer l'examen.
- 1.5** Un candidat ayant échoué à l'examen partiel pratique «Vols solo» ne pourra se représenter au plus tôt qu'après une nouvelle période de préparation de 2 mois. Un candidat ayant échoué à l'examen partiel pratique «Vols biplaces» ne pourra se représenter au plus tôt qu'après une nouvelle période de préparation de 12 jours.
- 1.6** L'ensemble de l'examen d'aptitude doit être réussi dans les 36 mois qui suivent la réussite de la première partie. S'il y a plus de 36 mois entre la réussite de la première partie et la date de la deuxième partie de l'examen, la première partie doit d'abord être repassée et réussie.
- 1.7** La licence officielle de pilote de biplace en delta, niveau 1, est délivrée au candidat dans les 30 jours après la réussite de l'examen.
- 1.8** Une licence provisoire valable 30 jours est délivrée aux pilotes ayant réussi l'examen; elle leur permet de pratiquer l'activité en question.
- 1.9** En ce qui concerne les personnes titulaires d'une licence étrangère, la FSVL se réserve le droit de réduire, selon les cas, le programme de l'examen d'aptitude en fonction des données individuelles et délivre au candidat un justificatif en conséquence. Le candidat doit présenter le justificatif à l'examineur.
- 1.10** Lors de l'examen, les candidats doivent pouvoir justifier de leur identité à l'aide d'une pièce d'identité officielle avec photo.
- 1.11** Dans le cadre de l'examen, les examinateurs sont compétents. Leurs instructions font foi. Tout contrevenant est exclu de l'examen.
- 1.12** Si, pour des raisons médicales, il y a lieu de craindre, avec un degré de probabilité élevé, que le candidat puisse mettre en danger des passagers ou des tiers, celui-ci peut être invité à présenter un avis ou un certificat médical justifiant la crainte réelle. La FSVL peut ensuite demander à obtenir des clarifications supplémentaires et exiger du candidat qu'il produise des documents complémentaires. Avant toute décision définitive, les nouveaux documents et les informations dont la FSVL a connaissance doivent être de nouveau présentés au candidat concerné pour qu'il puisse s'exprimer. L'exclusion du candidat se manifeste soit par une interdiction d'assister aux cours ou aux examens, soit par le refus de lui accorder une licence. Toute exclusion définitive est prononcée suite à une décision susceptible de faire l'objet d'un recours. Pendant toute la durée de la procédure, le candidat n'est autorisé à participer qu'aux cours et aux examens qui ne présentent absolument aucun risque pour les passagers ou des tiers (cours et examens théoriques, par exemple).

## 2 Inscription

- 2.1 Les candidats s'informent du lieu, de la date et de l'heure de l'examen en consultant le calendrier des examens publié par la FSVL.
- 2.2 L'inscription à la partie pratique «Vols solo» doit parvenir par écrit au bureau de la FSVL au moins deux semaines avant la date de l'examen en question. L'inscription à la partie pratique «Vols biplaces» doit parvenir par écrit au bureau de la FSVL au moins 7 jours avant la date de l'examen en question.
- 2.3 Un candidat ne peut s'inscrire à la partie pratique «Vols biplace» que s'il a réussi la partie pratique «Vols solo». Les conditions d'admission à l'examen «Vols solo» énumérées au point 4.1 ci-après doivent être remplies au moment de l'inscription à cet examen. Les conditions d'admission à l'examen «Vols biplaces» énumérées au point 5.1 ci-après doivent être remplies au moment de cet examen. Dans les deux cas, le candidat doit être en possession de tous les documents nécessaires au moment de l'examen.
- 2.4 Une fois inscrits, les candidats reçoivent une confirmation écrite.
- 2.5 20 candidats maximum peuvent prendre part à l'examen «Vols solo». 25 candidats maximum peuvent prendre part à l'examen «Vols biplaces». Les candidats sont retenus dans l'ordre d'arrivée de leur inscription.

## 3 Frais d'inscription

- 3.1 Le candidat s'acquitte des frais d'inscription conformément au règlement sur le paiement de droits et taxes établi par l'Office fédéral de l'aviation civile (Oemol-OFAC, RS 748.112.11) et au règlement de la FSVL concernant les frais d'inscription. Ils sont à verser sur le compte bancaire indiqué à ces fins par la FSVL.

## 4 Partie pratique «Vols solo»

- 4.1 À la partie pratique «Vols solo» ne sont admis que les candidats qui:
  - sont titulaires de la licence officielle de pilote de delta depuis au moins deux ans,
  - après l'obtention de la licence officielle de pilote de delta, peuvent justifier d'au moins 200 grands vols,
  - peuvent présenter à l'examineur les licences requises ainsi que l'attestation d'assurance responsabilité civile obligatoire,
  - confirment, par leur signature sur le rapport d'examen remis par l'examineur avant l'examen:
    - qu'ils ont pris connaissance des présentes directives, et
    - qu'ils considèrent avoir atteint un niveau adapté pour passer l'examen.
- 4.2 Le candidat emportera l'équipement suivant: un parachute de secours, un casque adapté, des chaussures adéquates et un delta dont l'homologation est reconnue par la FSVL et que le pilote utilise dans la plage de poids autorisée.
- 4.3 Au cours de l'examen, au moins un examinateur est présent au terrain de décollage, et un au terrain d'atterrissage.
- 4.4 Cette épreuve se déroule sur un site de vol garantissant un dénivelé suffisant entre le terrain de décollage et le terrain d'atterrissage pour permettre une exécution sans entrave, avec des deltas adaptés, du programme exigé. La cible d'atterrissage doit être clairement balisée et munie d'une manche à air facilement repérable.
- 4.5 Le site de vol définitif est déterminé par les examinateurs au plus tard le jour même de l'examen. Un changement de site peut être envisagé en cours d'épreuve si l'évolution des conditions météorologiques l'exige. Un candidat n'ayant pas pu passer toutes les épreuves dans le délai prévu parce que l'examen a été interrompu par les examinateurs peut poursuivre lors d'un examen ultérieur organisé par la FSVL. Pour pouvoir achever un examen interrompu, le candidat doit à nouveau s'inscrire auprès du secrétariat de la FSVL.
- 4.6 Les caractéristiques du terrain, les conditions météorologiques et les exigences de vol doivent permettre une appréciation irréprochable des capacités de vol du candidat. Avec son premier décollage, le candidat accepte implicitement le site choisi, les conditions imposées pour le passage de l'examen ainsi que les examinateurs présents.
- 4.7 La partie pratique «Vols solo» comprend 4 épreuves, chacune englobant plusieurs exercices. Pendant toute la durée des épreuves, le candidat ne se sert que du delta qu'il a emporté. En cas de défaut technique pouvant entraver la sécurité en vol, il lui sera permis de poursuivre avec un modèle de delta du même type; l'examineur doit alors être informé au préalable.

**4.7.1 1<sup>re</sup> épreuve**

- a Préparation au vol et au décollage: la préparation au vol comprend les réflexions du candidat relatives à la zone de décollage, la trajectoire de vol, la zone d'atterrissage, les conditions météorologiques, l'espace aérien, les règles en vigueur et le contrôle en 10 points. La préparation au décollage comprend le contrôle en 5 points conformément au règlement de formation de la FSVL.
- b Décollage: sans modification de l'angle d'incidence de la course d'élan jusqu'au décollage, avec les mains sur les barres latérales du trapèze pendant au moins 9 secondes à partir du début de la course d'élan.
- c Programme de vol: deux tours complets successifs à droite sans interruption, le tout amorcé et terminé sur un axe donné, en maximum 15 secondes. Ensuite, debout dans le trapèze, un tour complet à gauche, puis un tour complet à droite, avec entrée et sortie de virage sur un axe donné et sans interruption. Le programme de vol doit être effectué au niveau de la zone d'observation et à l'altitude déterminées au préalable par l'examineur.
- d Prise de terrain: la prise de terrain débute au vent du point d'atterrissage, du secteur préalablement défini par l'examineur, où il convient d'éliminer le surplus d'altitude dans le sens de la volte préalablement déterminé par l'expert. Après la phase vent-arrière, un virage est effectué pour passer en base, puis un nouveau virage pour passer en finale. Le pilote doit voler tout droit pendant les 5 dernières secondes avant le poser. Pour détruire un surplus de hauteur en finale, il est possible d'effectuer des S (pas de virage à plus de 180°).
- e Atterrissage: l'atterrissage doit être effectué face au vent, avec un poser impeccable sur les pieds dans les limites d'une cible de 50 m de diamètre. Le candidat n'a pas le droit de toucher le sol en dehors de cette cible avant l'atterrissage. Aucune partie du corps autre que les pieds du candidat ne doit toucher le sol à l'atterrissage. La pointe (le nez) de l'aile ne doit pas toucher le sol pendant un délai de 3 secondes après l'arrêt complet.

**4.7.2 2<sup>e</sup> épreuve**

- a Préparation au vol et au décollage: la préparation au vol comprend les réflexions du candidat relatives à la zone de décollage, la trajectoire de vol, la zone d'atterrissage, les conditions météorologiques, l'espace aérien, les règles en vigueur et le contrôle en 10 points. La préparation au décollage comprend le contrôle en 5 points conformément au règlement de formation de la FSVL.
- b Décollage: sans modification de l'angle d'incidence de la course d'élan jusqu'au décollage, avec les mains sur les barres latérales du trapèze pendant au moins 9 secondes à partir du début de la course d'élan.
- c Programme de vol: un tour complet à gauche suivi sans interruption d'un tour complet à droite, le tout amorcé et terminé sur un axe donné, en maximum 20 secondes. Ensuite, redressé et en pilotant avec les mains sur les barres latérales du trapèze, un virage à 90° à gauche suivi d'un virage à 90° à droite, avec entrée et sortie de virage sur un axe donné et sans interruption. Le programme de vol doit être effectué au niveau de la zone d'observation et à l'altitude déterminées au préalable par l'examineur.
- d Prise de terrain: la prise de terrain débute au vent du point d'atterrissage, du secteur préalablement défini par l'examineur, où il convient d'éliminer le surplus d'altitude dans le sens de la volte préalablement déterminé par l'expert. Après la phase vent-arrière, un virage est effectué pour passer en base, puis un nouveau virage pour passer en finale. Pour détruire un surplus de hauteur en finale, il est possible d'effectuer des S (pas de virage à plus de 180°). En finale, le pilote doit passer une ligne à env. 2 m du sol et à une vitesse suffisante pour lui permettre de se poser au plus tôt 4 secondes après l'avoir franchie.
- e Atterrissage: l'atterrissage doit être effectué face au vent, avec un poser impeccable sur les pieds dans les limites d'une cible de 50 m de diamètre. Le candidat n'a pas le droit de toucher le sol en dehors de cette cible avant l'atterrissage. Aucune partie du corps autre que les pieds du candidat ne doit toucher le sol à l'atterrissage. La pointe (le nez) de l'aile ne doit pas toucher le sol pendant un délai de 3 secondes après l'arrêt complet.

**4.7.3 3<sup>e</sup> épreuve**

- a Préparation au vol et au décollage: la préparation au vol comprend les réflexions du candidat relatives à la zone de décollage, la trajectoire de vol, la zone d'atterrissage, les conditions météorologiques, l'espace aérien, les règles en vigueur et le contrôle en 10 points. La préparation au décollage comprend le contrôle en 5 points conformément au règlement de formation de la FSVL.
- b Décollage: sans modification de l'angle d'incidence de la course d'élan jusqu'au décollage, avec les mains sur les barres latérales du trapèze pendant au moins 9 secondes à partir du début de la course d'élan.
- c Programme de vol: «Lazy 8», soit un demi-cercle à droite avec une inclinaison d'au moins 45°, sachant qu'au milieu du virage, l'aile atteint l'inclinaison la plus importante et la vitesse la moins élevée; ensuite, un

vol rectiligne stable d'au moins 3 secondes, puis un demi-tour à gauche avec une inclinaison d'au moins 45°, sachant qu'au milieu du virage, l'aile atteint l'inclinaison la plus importante et la vitesse la moins élevée; le tout avec entrée et sortie de virage sur un axe donné et sans interruption. Le programme de vol doit être effectué au niveau de la zone d'observation et à l'altitude déterminées au préalable par l'examineur.

- d Prise de terrain: la prise de terrain débute au vent du point d'atterrissage, du secteur préalablement défini par l'examineur, où il convient d'éliminer le surplus d'altitude dans le sens de la volte préalablement déterminé par l'expert. Après la phase vent-arrière, un virage est effectué pour passer en base, puis un nouveau virage pour passer en finale. Le pilote doit voler tout droit pendant les 5 dernières secondes avant le poser. Pour détruire un surplus de hauteur en finale, il est possible d'effectuer des S (pas de virage à plus de 180°). Le pilote effectue les parties vent-arrière, base et finale avec les mains sur les barres latérales du trapèze.
- e Atterrissage: l'atterrissage doit être effectué en pilotant avec les mains sur les barres latérales du trapèze, face au vent, avec un poser impeccable sur les pieds dans les limites d'une cible de 80 m de diamètre. Le candidat n'a pas le droit de toucher le sol en dehors de cette cible avant l'atterrissage. Aucune partie du corps autre que les pieds du candidat ne doit toucher le sol à l'atterrissage. La pointe (le nez) de l'aile ne doit pas toucher le sol pendant un délai de 3 secondes après l'arrêt complet.

#### 4.7.4 4<sup>e</sup> épreuve

- a Préparation au vol et au décollage: la préparation au vol comprend les réflexions du candidat relatives à la zone de décollage, la trajectoire de vol, la zone d'atterrissage, les conditions météorologiques, l'espace aérien, les règles en vigueur et le contrôle en 10 points. La préparation au décollage comprend le contrôle en 5 points conformément au règlement de formation de la FSVL.
  - b Décollage: sans modification de l'angle d'incidence de la course d'élan jusqu'au décollage, avec les mains sur les barres latérales du trapèze pendant au moins 9 secondes à partir du début de la course d'élan.
  - c Programme de vol: pas de programme de vol.
  - d Prise de terrain: le pilote effectue les 50 derniers mètres avant l'atterrissage totalement redressé et en ligne droite face à la pente.
  - e Atterrissage: l'atterrissage a lieu sur une pente de 15 à 30 degrés d'inclinaison, avec un poser impeccable sur les pieds dans les limites d'une cible de 50 m de diamètre. Le candidat n'a pas le droit de toucher le sol en dehors de cette cible avant l'atterrissage. Aucune partie du corps autre que les pieds du candidat ne doit toucher le sol à l'atterrissage. La pointe (le nez) de l'aile ne doit pas toucher le sol pendant un délai de 3 secondes après l'arrêt complet.
- 4.8** Un candidat qui se pose à plus de 200 mètres du centre de la cible a échoué à la partie «Vols solo» de l'examen.
- 4.9** Un examineur peut suspendre un examen à tout moment si le candidat est manifestement mal préparé, ou s'il met en péril sa sécurité ou celle de tiers. Il aura dans ce cas raté son examen.
- 4.10** Après un décollage raté ou si le delta subit un dommage par la faute du candidat, ce dernier a échoué à la partie «Vols solo» de l'examen.
- 4.11** Un candidat qui transgresse les prescriptions de l'Ordonnance sur les aéronefs de catégories spéciales (OACS, RS 748.941) a échoué à la partie «Vols solo» de l'examen.
- 4.12** Chaque exercice est évalué individuellement par l'examineur, qui note les résultats sur un compte-rendu d'examen.
- 4.13** Une épreuve est considérée comme réussie lorsque tous les exercices requis ont été effectués correctement. Le candidat dispose de 6 essais en tout pour réussir les 4 épreuves. Une épreuve doit être répétée dans son intégralité si un ou plusieurs exercices n'a pas été effectué correctement.
- 4.14** Les résultats doivent être communiqués aux candidats dès la fin de l'examen. Les candidats qui n'ont pas réussi la partie «Vols solo» de l'examen doivent la repasser dans son intégralité.
- 4.15** Tous les compte-rendu d'examen ainsi que les fiches de contrôle de formation doivent être envoyés au secrétariat de la FSVL par les examineurs dans un délai de 3 jours.

## 5 Partie pratique «Vols biplaces»

- 5.1** Ne sont autorisés à se présenter à l'examen que les candidats qui:
- ont réussi la partie pratique «Vols solo» de l'examen,

- depuis la réussite à l'examen partiel «Vols solo», ont effectué au moins une journée de formation de base avec une aile solo ainsi qu'au moins un vol de formation avec un instructeur titulaire de la licence officielle d'instructeur de delta et de pilote de biplace en delta, niveau 3,
  - ont effectué au moins 10 vols de formation avec un pilote de vol libre, sous la surveillance directe d'un instructeur titulaire de la licence officielle d'instructeur de delta et de pilote de biplace en delta, niveau 3; à l'issue de la formation, l'instructeur de delta doit confirmer par sa signature sur la fiche de contrôle de formation que le candidat a atteint un niveau adapté pour passer l'examen.
  - confirment, par leur signature sur le rapport d'examen,
    - qu'ils ont pris connaissance des présentes directives et
    - qu'ils considèrent avoir atteint un niveau adapté pour passer l'examen.
  - sont accompagnés d'un pilote de vol libre qui ne soit pas lui-même détenteur de la licence de pilote de biplace en delta, niveau 1, 2 ou 3, ni candidat à l'examen en question (le passager),
  - peuvent présenter à l'examineur les licences requises ainsi que l'attestation d'assurance responsabilité civile obligatoire pour biplace.
- 5.2** Le candidat emportera l'équipement de vol suivant: un parachute de secours biplace, des casques adaptés, des chaussures adéquates et un delta biplace dont l'homologation est reconnue par la FSVL et que le pilote utilise dans la plage de poids autorisée.
- 5.3** Au cours de l'examen, au moins un examinateur est présent au terrain de décollage, et un au terrain d'atterrissage.
- 5.4** Cet examen se déroule sur un site de vol garantissant un dénivelé suffisant entre le terrain de décollage et le terrain d'atterrissage pour permettre une exécution sans entrave, avec des deltas adaptés, du programme exigé. La cible d'atterrissage doit être clairement balisée et munie d'une manche à air facilement repérable.
- 5.5** Le site de vol définitif est déterminé par les examinateurs au plus tard le jour même de l'examen pratique. Un changement de site peut être envisagé en cours d'épreuve si l'évolution des conditions météorologiques l'exige. Un candidat n'ayant pas pu passer toutes les épreuves dans le délai prévu parce que l'examen a été interrompu par les examinateurs peut poursuivre lors d'un examen ultérieur organisé par la FSVL. Pour pouvoir achever un examen interrompu, le candidat doit à nouveau s'inscrire auprès du secrétariat de la FSVL.
- 5.6** Les caractéristiques du terrain, les conditions météorologiques et les exigences de vol doivent permettre une appréciation irréprochable des capacités de vol du candidat. Avec son premier décollage, le candidat accepte implicitement le site choisi, les conditions imposées pour le passage de l'examen ainsi que les examinateurs présents.
- 5.7** L'examen se compose de 2 épreuves comprenant 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 ne se sert que du delta qu'il a emporté. En cas de défaut technique pouvant entraver la sécurité en vol, il lui sera permis de poursuivre avec un modèle de delta du même type; l'examineur doit alors être informé au préalable.
- 5.8** Lors de chaque épreuve, différents exercices doivent être effectués. En ce qui concerne la préparation au vol et au décollage, le décollage, la prise de terrain et l'atterrissage, les exigences sont les mêmes:
- a Préparation au vol et au décollage: la préparation au vol comprend les réflexions du candidat relatives à la zone de décollage, la trajectoire de vol, la zone d'atterrissage, les conditions météorologiques, l'espace aérien, les règles en vigueur et le contrôle en 10 points, ainsi que l'encadrement du passager. La préparation au décollage comprend le contrôle en 5 points conformément au règlement de formation.
  - b Décollage: sans modification de l'angle d'incidence de la course d'élan jusqu'au décollage.
  - c Prise de terrain: la prise de terrain débute au vent du point d'atterrissage, du secteur préalablement défini par l'examineur, où il convient d'éliminer le surplus d'altitude dans le sens de la volte préalablement déterminé par l'examineur. Après la phase vent-arrière, un virage est effectué pour passer en base, puis un nouveau virage pour passer en finale. Le pilote doit voler tout droit pendant les 5 dernières secondes avant le poser. Pour détruire un surplus de hauteur en finale, il est possible d'effectuer des S (pas de virage à plus de 180°).
  - d Atterrissage: l'atterrissage doit être effectué face au vent, avec un poser impeccable sur les pieds – aussi bien du pilote que du passager – dans les limites d'une cible de 80 m de diamètre. Le candidat et son passager n'ont pas le droit de toucher le sol en dehors de cette cible avant l'atterrissage. Aucune partie du corps autre que les pieds du candidat et du passager ne doit toucher le sol à l'atterrissage. La pointe (le nez) de l'aile ne doit pas toucher le sol pendant un délai de 3 secondes après l'arrêt complet. Un atterrissage sur les roues est autorisé et évalué de manière positive dans la mesure où le poser au sol est

effectué à vitesse réduite, que le poser reste dans le cercle de 80 m du premier contact avec le sol jusqu'à l'arrêt complet et que l'aile ne redécalle pas entre les deux.

- 5.8.1** Programme de vol I: phase de vol rapide sur un axe donné à une vitesse nettement accélérée. Deux tours complets et successifs à droite sans interruption, amorcés et terminés sur un axe donné en maximum 20 secondes. La figure de vol doit être effectuée au niveau de la zone d'observation et à l'altitude déterminées au préalable par l'examineur.
- 5.8.2** Programme de vol II: un tour complet à gauche, puis un tour complet à droite sans interruption, amorcés et terminés sur un axe donné en maximum 25 secondes. La figure de vol doit être effectuée au niveau de la zone d'observation et l'altitude déterminées au préalable par l'examineur.
- 5.9** Un candidat qui se pose à plus de 200 mètres du centre de la cible a échoué à l'examen.
- 5.10** Un examinateur peut suspendre un examen à tout moment si le candidat est manifestement mal préparé, ou s'il met en péril sa sécurité ou celle de tiers. Il aura dans ce cas raté son examen.
- 5.11** Après un décollage raté ou si le delta subit un dommage par la faute du candidat, ce dernier a échoué à la partie «Vols biplace» de l'examen.
- 5.12** Un candidat qui transgresse les prescriptions de l'Ordonnance sur les aéronefs de catégories spéciales (OACS, RS 748.941) a échoué à l'examen.
- 5.13** Chaque épreuve de l'examen est évaluée individuellement par un examinateur qui note les résultats sur un compte-rendu d'examen. Une épreuve dont tous les exercices ont été accomplis correctement est créditée de deux points. Une épreuve dont un exercice maximum n'a pas été effectué correctement est créditée d'1 point; aucun point n'est attribué lorsque deux ou plusieurs exercices d'une même épreuve n'ont pas été réussis. Un candidat a réussi l'examen s'il obtient 4 ou 5 points après 3 vols maximum et si tous les exercices ont été effectués correctement au moins 2 fois. Une épreuve peut être répétée une fois lorsqu'un ou plusieurs des exercices requis a été raté. Lors d'un éventuel 3<sup>e</sup> vol, un candidat ayant réussi les figures de vol lors des épreuves 1 et 2 devra répéter la figure de vol requise à l'épreuve n° 1. Un candidat n'ayant pas réussi l'une des figures de l'une des deux épreuves devra répéter cette figure au cours d'un 3<sup>e</sup> vol.
- 5.14** Les résultats doivent être communiqués aux candidats dès la fin de l'examen. Les candidats qui n'ont pas réussi l'examen doivent le repasser dans son intégralité.
- 5.15** Tous les compte-rendu d'examen ainsi que les fiches de contrôle de formation et les licences des candidats reçus à l'examen doivent être envoyés au secrétariat de la FSVL par les examinateurs dans un délai de 3 jours.

## 6 Réclamations

- 6.1** En cas d'échec à l'examen, un candidat dispose d'un délai de 5 jours à compter de la publication du résultat pour adresser un recours écrit à la Fédération suisse de vol libre, afin d'obtenir une justification écrite et payante.
- 6.2** Un candidat peut faire appel de la justification écrite et du résultat de l'examen auprès du Tribunal administratif fédéral, Case postale, 9323 Saint-Gall. L'appel doit être interjeté dans un délai de 30 jours après réception de la justification écrite. Le délai d'appel débute le lendemain de la réception de la justification écrite. L'appel doit être soumis en deux exemplaires. Rédigé dans une langue officielle, il contient la requête, ses motifs avec indication des preuves et la signature du requérant ou de son représentant. Dans la mesure où le requérant les a en sa possession, il joint à sa requête le résultat de l'examen contesté, l'exposé des motifs et les documents invoqués en preuve.

## 7 Dispositions finales

- 7.1** Les présentes directives remplacent celles approuvées par l'Office fédéral de l'aviation civile le 12.07.2022.
- 7.2** La version allemande fait foi en ce qui concerne l'interprétation des présentes directives.
- 7.3** Les présentes directives entrent en vigueur à compter du 1er janvier 2024.

Approuvé le 13 juillet 2023

Fédération Suisse de Vol Libre

Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC)

Urs Frei, Président    Christian Boppart, Directeur

Fritz Messerli, Vice-directeur