

Directives de la Fédération Suisse de Vol Libre (FSVL)

concernant

l'examen d'aptitude pour pilotes de biplace en parapente

niveau 1

1 Généralités

- 1.1 Une fois réussi, l'examen d'aptitude pour pilote de biplace en parapente, niveau 1, permet d'effectuer:
- des vols en biplace avec d'autres pilotes de parapente;
 - des vols en biplace avec des élèves en cours de formation au parapente, sous la surveillance directe d'un instructeur titulaire de la licence officielle d'instructeur de parapente et de pilote de biplace en parapente, niveau 3.
- 1.2 L'examen d'aptitude pour l'obtention de la licence officielle de pilote de biplace en parapente, 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 parapente (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 parapente, 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 des problèmes de santé du candidat font naître la crainte d'une forte probabilité de mise en danger des passagers ou de tiers, il peut être demandé au candidat de fournir une prise de position ou un certificat médical se référant à la crainte en question. La FSVL peut ensuite procéder à des vérifications supplémentaires et demander au candidat de fournir d'autres documents. Avant de prendre une décision définitive, de nouveaux documents et enseignements doivent être soumis une nouvelle fois au candidat afin qu'il prenne position. L'exclusion est prononcée par voie d'une non-admission aux cours ou aux examens ou par le refus de délivrer la licence. L'exclusion définitive est motivée par une décision avec possibilité de recours. Pendant la durée de la procédure, le candidat est autorisé à participer aux cours et aux examens pour lesquels tout risque pour les passagers ou invités peut être exclu (cours et examens théoriques, p. ex.).

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 parapente depuis au moins deux ans,
 - après l'obtention de la licence officielle de pilote de parapente, peuvent justifier:
 - d'au moins 200 grands vols,
 - d'un vol de distance d'au moins 50 km (selon le règlement sportif de la FSVL) enregistré au XContest,
 - d'avoir accompli, au cours des trois dernières années, un stage SIV reconnu par la FSVL.
 - 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 parapente d'un allongement minimum (à plat) de 5.0 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 parapentes 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 7 épreuves, chacune englobant plusieurs exercices. Pendant toute la durée des épreuves, le candidat ne se sert que du parapente 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 parapente du même type; l'examineur doit alors être informé au préalable.

4.7.1 1^{ère} épreuve

- a Préparation au vol et au décollage: la préparation au vol consiste pour le candidat à examiner la zone de décollage, la trajectoire de vol, la zone d'atterrissage, les conditions météorologiques, les restrictions et règles s'appliquant à l'espace aérien. La préparation au décollage comprend le déploiement correct au sol de l'aile et le contrôle en 5 points (MAVIE), conformément au règlement de formation de la FSVL.
- b Décollage: gonflage de l'aile, puis contrôle visuel et corrections appropriées, ensuite prise de vitesse et décollage en fonction des caractéristiques du vent et du terrain. Au cours de la phase de prise de vitesse, l'aile doit se trouver ouverte au-dessus du pilote; elle est contrôlée et ne présente pas de mouvement notable de roulis ni de tangage.
- c Programme de vol: deux 360° successifs vers la droite sans interruption, le tout amorcé et terminé sur un axe donné en maximum 15 secondes. 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 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. En cas d'altitude trop faible, la base peut être supprimée; si l'altitude est trop élevée, la base peut être répétée par le biais de virages de 200° maximum. En finale, il est possible d'effectuer des S, qui ne doivent cependant pas dévier de plus de 90° de l'axe de la finale, sachant qu'il faut voler tout droit pendant les 5 dernières secondes avant le poser.
- e Atterrissage: l'atterrissage doit être effectué face au vent, avec un poser impeccable sur les pieds dans les limites d'une cible de 15 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. Le pilote n'a complété l'atterrissage qu'une fois que l'aile se retrouve au sol et totalement dégonflée.

4.7.2 2^e épreuve

- a Préparation au vol et au décollage: la préparation au vol consiste pour le candidat à examiner la zone de décollage, la trajectoire de vol, la zone d'atterrissage, les conditions météorologiques, les restrictions et règles s'appliquant à l'espace aérien. La préparation au décollage comprend le déploiement correct au sol de l'aile et le contrôle en 5 points (MAVIE), conformément au règlement de formation de la FSVL.
- b Décollage: gonflage de l'aile, puis contrôle visuel et corrections appropriées, ensuite prise de vitesse et décollage en fonction des caractéristiques du vent et du terrain. Au cours de la phase de prise de vitesse, l'aile doit se trouver ouverte au-dessus du pilote; elle est contrôlée et ne présente pas de mouvement notable de roulis ni de tangage.
- c Programme de vol: un 360° vers la gauche suivi sans interruption d'un 360° vers la droite, le tout amorcé et terminé sur un axe donné en maximum 20 secondes. 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 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. En cas d'altitude trop faible, la base peut être supprimée; si l'altitude est trop élevée, la base peut être répétée par le biais de virages de 200° maximum. En finale, il est possible d'effectuer des S, qui ne doivent cependant pas dévier de plus de 90° de l'axe de la finale, sachant qu'il faut voler tout droit pendant les 5 dernières secondes avant le poser.
- e Atterrissage: l'atterrissage doit être effectué face au vent, avec un poser impeccable sur les pieds dans les limites d'une cible de 15 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. Le pilote n'a complété l'atterrissage qu'une fois que l'aile se retrouve au sol et totalement dégonflée.

4.7.3 3^e épreuve

- a Préparation au vol et au décollage: la préparation au vol consiste pour le candidat à examiner la zone de décollage, la trajectoire de vol, la zone d'atterrissage, les conditions météorologiques, les restrictions et

règles s'appliquant à l'espace aérien. La préparation au décollage comprend le déploiement correct au sol de l'aile et le contrôle en 5 points (MAVIE), conformément au règlement de formation de la FSVL.

- b Décollage: gonflage de l'aile, puis contrôle visuel et corrections appropriées, ensuite prise de vitesse et décollage en fonction des caractéristiques du vent et du terrain. Au cours de la phase de prise de vitesse, l'aile doit se trouver ouverte au-dessus du pilote; elle est contrôlée et ne présente pas de mouvement notable de roulis ni de tangage.
- c Programme de vol: sur un axe donné et en maximum 35 secondes, fermer au moins 50% du bord d'attaque à droite ou à gauche à un angle de 45° par rapport au bord d'attaque, stabiliser sur l'axe, effectuer un virage à 180° du côté ouvert de l'aile, stabiliser sur l'axe pendant 3 s, effectuer un nouveau virage à 180° du côté ouvert de l'aile puis, une fois de retour sur l'axe de départ, rouvrir l'aile. Le programme de vol doit être effectué au niveau de la zone d'observation et à l'altitude déterminées au préalable par l'examinateur.
- d Prise de terrain: la prise de terrain débute au vent du secteur préalablement défini par l'examinateur, 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. En cas d'altitude trop faible, la base peut être supprimée; si l'altitude est trop élevée, la base peut être répétée par le biais de virages de 200° maximum. En finale, il est possible d'effectuer des S, qui ne doivent cependant pas dévier de plus de 90° de l'axe de la finale, sachant qu'il faut voler tout droit pendant les 5 dernières secondes avant le poser. Le candidat effectue les parties vent-arrière, base et finale à l'aide des élévateurs arrière.
- e Atterrissage: l'atterrissage doit être effectué au moyen des élévateurs arrière, 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. Le pilote n'a complété l'atterrissage qu'une fois que l'aile se retrouve au sol et totalement dégonflée.

4.7.4 4^e épreuve

- a Préparation au vol et au décollage: la préparation au vol consiste pour le candidat à examiner la zone de décollage, la trajectoire de vol, la zone d'atterrissage, les conditions météorologiques, les restrictions et règles s'appliquant à l'espace aérien. La préparation au décollage comprend le déploiement correct au sol de l'aile et le contrôle en 5 points (MAVIE), conformément au règlement de formation de la FSVL.
- b Décollage: gonflage de l'aile, puis contrôle visuel et corrections appropriées, ensuite prise de vitesse et décollage en fonction des caractéristiques du vent et du terrain. Au cours de la phase de prise de vitesse, l'aile doit se trouver ouverte au-dessus du pilote; elle est contrôlée et ne présente pas de mouvement notable de roulis ni de tangage.
- c Programme de vol: pas de programme de vol.
- d Prise de terrain: la prise de terrain débute au vent du secteur préalablement défini par l'examinateur, où il convient d'éliminer le surplus d'altitude dans le sens de la volte préalablement déterminé par l'examinateur. Après la phase vent-arrière, un virage est effectué pour passer en base, puis un nouveau virage pour passer en finale. En cas d'altitude trop faible, la base peut être supprimée; si l'altitude est trop élevée, la base peut être répétée par le biais de virages de 200° maximum. En finale, il est possible d'effectuer des S, qui ne doivent cependant pas dévier de plus de 90° de l'axe de la finale, sachant qu'il faut voler tout droit pendant les 5 dernières secondes avant le poser.
- 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 30 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. Le pilote n'a complété l'atterrissage qu'une fois que l'aile se retrouve au sol et totalement dégonflée.

4.7.5 5^e épreuve

- a Préparation au vol et au décollage: la préparation au vol consiste pour le candidat à examiner la zone de décollage, la trajectoire de vol, la zone d'atterrissage, les conditions météorologiques, les restrictions et règles s'appliquant à l'espace aérien. La préparation au décollage comprend le déploiement correct au sol de l'aile et le contrôle en 5 points (MAVIE), conformément au règlement de formation de la FSVL.
- b Décollage: gonflage de l'aile, puis contrôle visuel et corrections appropriées, ensuite prise de vitesse et décollage en fonction des caractéristiques du vent et du terrain. Au cours de la phase de prise de vitesse,

l'aile doit se trouver ouverte au-dessus du pilote; elle est contrôlée et ne présente pas de mouvement notable de roulis ni de tangage.

- c Programme de vol: pas de programme de vol.
- d Prise de terrain: la prise de terrain débute au vent 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 vent arrière, le pilote effectue un virage, passe en base, effectue un nouveau virage et passe en finale. La base peut être supprimée en cas de manque d'altitude ou répétée par des virages à 200° maximum en cas d'altitude excédentaire. En finale, le pilote peut effectuer des S déviant de 90° maximum par rapport à l'axe de la finale, sachant que le pilote doit voler tout droit pendant les 5 dernières secondes avant le poser.
- e Atterrissage: au lieu d'un atterrissage, le pilote effectue un «Touch and go». Lors du «touch», les deux pieds doivent toucher le sol et le pilote doit faire au moins un pas (les pieds ne traînent pas au sol). Le «touch» (premier contact avec le sol) se fait dans un cercle de 30 m de diamètre. Le «go» peut avoir lieu en-dehors du cercle. L'aile ne doit pas toucher le sol.

4.7.6 6^e épreuve

- a Décollage: décollage par vent fort, gonflage face à l'aile en l'espace de 3 minutes. Le décollage comprend le gonflage de l'aile, le contrôle visuel, les corrections appropriées et la prise de vitesse. Cette épreuve peut aussi être effectuée en terrain plat. Cette épreuve peut aussi être combinée à une autre épreuve. Le nombre d'essai est comptabilisé quelle que soit la combinaison.

4.7.7 7^e épreuve

- a Décollage: gonflage de l'aile, puis contrôle visuel et corrections appropriées.
- b Programme: sur une pente école, avec une aile «gonflée», le candidat effectue un slalom sur une distance de 100 à 200 m selon les consignes données au préalable par l'examineur. Le parapente ne doit en aucun cas toucher le sol entre le départ et la fin du slalom. Pendant toute la durée du slalom, le candidat ne doit pas perdre le contact avec le sol. Cette épreuve peut également être effectuée en terrain plat.

4.8 Un candidat qui se pose à plus de 120 mètres du centre de la cible a échoué à la partie «Vols solo» de l'examen.

4.9 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.

4.10 Si le parapente 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 10 essais en tout pour réussir les 7 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 examinateurs 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,
- ont effectué au moins un vol de formation avec un instructeur titulaire de la licence officielle d'instructeur de parapente et de pilote de biplace en parapente, niveau 3,
- ont effectué au moins 20 vols de formation avec un pilote de parapente, sous la surveillance directe d'un instructeur titulaire de la licence officielle d'instructeur de parapente et de pilote de biplace en parapente, niveau 3. À la fin de la formation, l'instructeur doit confirmer par sa signature sur la fiche de contrôle de formation que le candidat est apte à 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 parapente qui ne soit pas lui-même détenteur de la licence de pilote de biplace en parapente, 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 parapente 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 parapentes adaptés, du programme exigé. La zone d'atterrissage définie selon le point 5.8.3 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 parapente 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 parapente 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 consiste pour le candidat à examiner la zone de décollage, la trajectoire de vol, la zone d'atterrissage, les conditions météorologiques, les restrictions et règles s'appliquant à l'espace aérien. La préparation au décollage comprend le déploiement correct au sol de l'aile et le contrôle en 5 points (MAVIE), conformément au règlement de formation de la FSVL.
 - b Décollage: gonflage de l'aile, puis contrôle visuel et corrections appropriées, ensuite prise de vitesse et décollage en fonction des caractéristiques du vent et du terrain. Au cours de la phase de prise de vitesse, l'aile doit se trouver ouverte au-dessus du pilote; elle est contrôlée et ne présente pas de mouvement notable de roulis ni de tangage.
 - c Prise de terrain: la prise de terrain débute au vent du secteur préalablement défini, du côté de la phase vent-arrière, 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. En cas d'altitude trop faible, la base peut être supprimée; si l'altitude est trop élevée, la base peut être répétée par le biais de virages de 200° maximum. En finale, il est possible d'effectuer des S, qui ne doivent cependant pas dévier de plus de 90° de l'axe de la finale, sachant qu'il faut voler tout droit pendant les 5 dernières secondes avant le poser.
 - d Atterrissage: l'atterrissage doit être effectué dans la zone définie selon le point 5.8.3. La zone d'atterrissage est préalablement fixée par l'examineur en fonction du terrain et des conditions. Le candidat et son «passager» n'ont pas le droit de toucher le sol en dehors de cette zone avant l'atterrissage. Aucune partie du corps autre que les pieds du candidat et du «passager» ne doit toucher le sol à l'atterrissage. Le pilote n'a complété l'atterrissage qu'une fois que l'aile se retrouve au sol et totalement dégonflée.

- 5.8.1** Programme de vol I: deux 360° successifs vers la 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 360° vers la gauche puis un 360° vers la 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.
- 5.8.3** Zone d'atterrissage – liste des options:
- un cercle de 34 m de diamètre
- un rectangle de 20 x 45 m
- un rectangle de 15 x 60 m
- 5.9** Un candidat qui se pose à plus de 120 mètres du centre de la zone d'atterrissage 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** Si le parapente subit un dommage par la faute du candidat, ce dernier a échoué à 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^e 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^e 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, 9023 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 29.03.2023.
- 7.2** La version allemande fait foi en ce qui concerne l'interprétation des présentes directives.
- 7.3** Les présentes directives entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2024.

Approuvé le 21.06.2023

Fédération Suisse de Vol Libre

Urs Frei, Président Christian Boppart, Directeur

Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC)

Fritz Messerli, Vice-directeur