

Directives de la Fédération suisse de vol libre (FSVL)

concernant

l'examen d'aptitude pour pilotes de vol libre

catégorie

Delta Biplace A (pilote – passager)

1 Généralités

- 1.1 L'examen d'aptitude pour l'obtention de la licence officielle spéciale de vol libre autorisant au pilotage biplace A, catégorie delta, comprend deux groupes d'épreuves:
 - a la partie théorique et
 - b la partie pratique.Les épreuves doivent être passées dans cet ordre.
- 1.2 Le ou les examinateur(s) chargé(s) du déroulement de cet examen est/sont nommé(s) par la FSVL.
- 1.3 Un examen n'est organisé que lorsque 10 candidats au minimum se sont inscrits en bonne et due forme.
- 1.4 Le candidat échouant dans l'une ou l'autre partie d'examen ne pourra répéter celle-ci, qu'après avoir suivi une période de préparation minimale de 12 jours.
- 1.5 La partie pratique de l'examen d'aptitude doit être réussie dans les 36 mois suivant le passage de la partie théorique. Le candidat n'ayant pas respecté ce délai, devra d'abord repasser le premier groupe d'épreuves.
- 1.6 La licence officielle de pilotage biplace A, catégorie delta sera délivrée au candidat au plus tard 30 jours après la réussite de l'examen.
- 1.7 Un permis provisoire valable pour 30 jours est délivré au terme de l'examen aux pilotes reçus, pour autant que les conditions ultérieures nécessaires à la remise d'une licence aient été remplies.
- 1.8 Les candidats titulaires d'une licence de pilotage biplace A, catégorie parapente, ne devront se soumettre à l'occasion des épreuves théoriques qu'aux deux disciplines "connaissance du matériel" et "pratique du vol".
- 1.9 Dans le cadre de l'examen, les examinateurs sont compétents. Leurs instructions font foi. Des violateurs sont exclus de l'examen.
- 1.10 Si, au cours des trois dernières années, un incident documenté peut être attribué à un candidat qui laisse planer un doute sur son aptitude à prendre des risques ou sur sa santé ou son caractère, la FSVL peut exiger du candidat une expertise médicale ou psychologique qui prouve son aptitude. Les frais sont à la charge du candidat.

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 écrite à l'examen d'aptitude, et notamment aux différents groupes d'épreuves, doit parvenir au bureau de la FSVL au minimum 30 jours avant la date du déroulement de l'examen en question.
- 2.3 L'inscription à l'examen d'aptitude doit être assortie de tous les documents dûment remplis exigés sous les points 4.1 et 5.1, les conditions d'admission doivent être remplies au moment de l'inscription à l'examen.
- 2.4 Les candidats reçoivent une convocation écrite en annexe des présentes directives au plus tard 10 jours avant le début de chaque groupe d'épreuves.
- 2.5 30 candidats maximum peuvent prendre part à chaque examen. Les candidats sont retenus dans 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, SR 748.112.11) et au règlement FSVL sur les émoluments. Ils sont à verser sur le compte bancaire indiqué à ces fins par la FSVL.

4 Partie théorique de l'examen

- 4.1 Ne sont autorisés à se présenter à cet examen, que les candidats qui
- ont 20 ans révolus
 - sont titulaires de la licence officielle spéciale de vol libre, pilotage biplace B, cat. delta.
- 4.2 L'examen partiel théorique comprend les matières suivantes :
- Aérodynamique
 - Météorologie
 - Législation
 - Connaissance du matériel
 - Pratique du vol
 - Encadrement du passager
- 4.3 La méthode QCM (questionnaire à choix multiple) comprenant un questionnaire et une feuille-réponse est employée par la FSVL pour ce premier groupe d'épreuves écrites. Les questions posées puisent dans le programme d'étude de la FSVL. L'examen ne doit pas dépasser les 90 minutes prévues pour répondre à toutes les questions, chaque candidat ne se sert 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'examineur.
- 4.4 Le candidat est reçu à l'examen théorique lorsqu'il a répondu correctement à au moins 80 % des questions posées dans chaque matière. Le résultat lui est communiqué dès la fin de l'épreuve. Les candidats qui n'ont pas réussi l'une ou l'autre matière pourront la répéter lors d'un examen ultérieur. Les candidats qui ont échoué à plus de la moitié des matières devront repasser l'ensemble des matières. En règle générale, des questionnaires différents sont remis aux candidats qui répètent l'examen.
- 4.5 Tous les formulaires de réponses des candidats avec mention du résultat de l'examen doivent être transmis par l'examineur au secrétariat de la FSVL dans un délai de 3 jours (même en cas d'échec à l'examen).

5 Partie pratique de l'examen

- 5.1 Ne sont autorisés à se présenter à cette partie de l'examen que les candidats qui:
- ont réussi la partie théorique,
 - peuvent, au moment de l'inscription, justifier d'au moins 40 grands vols après obtention de la licence officielle spéciale de vol libre, pilotage biplace B/cat. delta avec un pilote de vol libre, cat. delta. Chaque vol doit être certifié par le pilote-passager en question (apposition de signature).
 - sont accompagnés d'un pilote breveté de la catégorie delta ayant 20 ans révolus, lui-même ni détenteur de la licence officielle spéciale de vol libre, pilotage biplace B ou A, cat. delta ni candidat à l'examen en question, et pesant 70 kg au minimum (le passager).
 - peuvent présenter à l'examineur les licences requises ainsi que l'attestation d'assurance responsabilité civile obligatoire.
- 5.2 L'équipement requis pour ces épreuves comprendra: une aile delta, dont l'homologation est reconnue par la FSVL, se prêtant à l'exécution du programme de vol prévu, des secours appropriés aux deltas, un casque approprié et des chaussures adéquates.
- 5.3 Au cours de l'examen, un examinateur sera présent au point de décollage et un autre au terrain d'atterrissage.
- 5.4 Le site de vol doit garantir une dénivellation suffisante entre le lieu de décollage et le lieu d'atterrissage pour permettre une exécution sans entraves du programme exigé avec un delta approprié. La cible d'atterrissage d'un diamètre de 50 m ou 80 m doit être balisée clairement et munie d'une manche à air facilement repérable.
- 5.5 Le site définitif pour l'examen sera déterminé par les examinateurs au plus tard le jour même de l'examen. Un changement de site pendant le déroulement des épreuves peut s'avérer nécessaire en fonction de l'évolution

météorologique du temps. Le ou les candidat(s) ne pouvant pas passer toutes les épreuves ce même jour pour une raison précise (par ex.: interruption des épreuves par les examinateurs) pourront compléter leur examen au cours d'une prochaine séance organisée par la FSVL.

5.6 Les caractéristiques du relief, les conditions météorologiques et les 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 examinateurs présents.

5.7 La partie pratique de l'examen comprend 5 épreuves, chacune d'entre elles comprend plusieurs exercices. Pendant toute la durée des épreuves, le candidat ne se servira que des deux ailes delta emportées (mono et biplace). Ce n'est qu'en cas de défaut technique pouvant entraver la sécurité en vol, qu'il sera permis, pour la suite des épreuves, de remplacer l'aile delta concernée par une aile du même type de construction. Le cas échéant, l'examineur devra être informé antérieurement du changement.

5.7.1 1ère épreuve: vol en monoplace

- 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 des 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 gauche (90° d'inclinaison par rapport à l'horizon) sur un axe donné. Dans un laps de temps de 50 secondes, tracer consécutivement deux virages vers la gauche, deux virages vers la droite, un virage de 180° vers la droite et un autre de la même inclinaison vers la gauche. Le programme de vol doit être effectué au niveau de la zone d'observation et dans la hauteur indiquées préalablement par l'examineur.
- d Prise de terrain: l'approche commence au début de la partie vent-arrière, où il conviendra d'éliminer le surplus de hauteur dans le sens giratoire de la volte exigée par l'examineur. Arrivé au bout de la trajectoire vent-arrière, virage en base puis pour finir virage en finale. Une approche trop haute peut être corrigée en finale par l'insertion de virages en "S" (pas de virage excédant 180°). Enfin, il s'agira de survoler avec un excès de vitesse à 2 mètres environ du sol, une ligne, de façon à n'atterrir qu'au plus tôt 4 secondes après son franchissement.
- e Atterrissage: celui-ci devra être réalisé avec vent de face et pose impeccable sur les pieds dans les limites d'une cible de 50 m de diamètre. Aucune partie du corps autre que les pieds du candidat ne doit toucher le sol à l'atterrissage. Le nez de l'aile delta ne devra pas entrer en contact avec le sol pendant au moins 3 secondes après l'immobilisation.

5.7.2 2e épreuve: vol en monoplace

- 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 des 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: pas de programme prévu.
- d Prise de terrain: sur les derniers 50 mètres, s'avancer en ligne droite vers la pente le corps redressé.
- e Atterrissage: un poser impeccable sur les pieds devra être effectué dans les limites d'une cible de 50 mètres de diamètre, délimitée 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. Aucune partie du corps autre que les pieds du candidat ne doit toucher le sol à l'atterrissage. Le nez de l'aile delta ne devra pas entrer en contact avec le sol pendant au moins 3 secondes après l'immobilisation.

5.7.3 3e épreuve: vol en biplace avec «passager»

- 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 des 5 points conformément au règlement de formation de la FSVL.

- b Décollage: accélération continue jusqu'au décollage sans modification de l'angle d'attaque.
- c Programme de vol: un 360° à gauche, un 360° à droite et enfin un nouveau 360° à gauche, le tout sans interruption et amorcé sur un axe donné en 35 secondes maximum. Le programme de vol doit être effectué au niveau de la zone d'observation et à une hauteur indiquées préalablement par l'examineur.
- d Prise de terrain: l'approche commence au début de la partie vent-arrière, où il conviendra d'éliminer le surplus de hauteur dans le sens giratoire de la volte exigée par l'examineur. Arrivé au bout de la trajectoire vent-arrière, virage en base puis pour finir virage en finale. Une ligne droite doit être parcourue pendant 5 secondes au moins avant la pose finale. 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 les pieds dans les limites d'une cible de 80 m de diamètre. Ni le candidat, ni le passager-accompagnateur ne devront toucher le sol avant de franchir la cible. Au sein de la cible, seuls les pieds et aucune autre partie du corps du candidat ou du passager-accompagnateur ne devront toucher le sol. Le nez de l'aile delta ne devra pas entrer en contact avec le sol pendant au moins 3 secondes après l'immobilisation. Un atterrissage sur les roues est autorisé et considéré comme positif pour autant que le premier contact au sol est effectué à vitesse réduite, que le premier contact jusqu'à l'arrêt total se trouve dans les limites d'un cible de 80 m de diamètre et que l'aile Delta ne décolle pas entre deux.

5.7.4 4e épreuve: vol en biplace avec «passager»

- a 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 des 5 points conformément au règlement de formation de la FSVL.
- b Décollage: accélération continue jusqu'au décollage sans modification de l'angle d'attaque.
- c Programme de vol: effectuer en 50 secondes, sur un axe donné, les figures suivantes:
 1. Un virage à gauche de 180°
 2. Un virage à droite de 180°
 3. Deux virages successifs à droite.Le programme de vol doit être effectué au niveau de la zone d'observation et dans la hauteur indiquées préalablement par l'examineur.
- d Prise de terrain: l'approche commence au début de la partie vent-arrière, où il conviendra d'éliminer le surplus de hauteur dans le sens giratoire de la volte exigée par l'examineur. Arrivé au bout de la trajectoire vent-arrière, virage en base puis pour finir virage en finale. Une ligne droite doit être parcourue pendant 5 secondes au moins avant la pose finale. 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 les pieds dans les limites d'une cible de 80 m de diamètre. Ni le candidat, ni le passager-accompagnateur ne devront toucher le sol avant de franchir la cible. Au sein de la cible, seuls les pieds et aucune autre partie du corps du candidat ou du passager-accompagnateur ne devront toucher le sol. Le nez de l'aile delta ne devra pas entrer en contact avec le sol pendant au moins 3 secondes après l'immobilisation. Un atterrissage sur les roues est autorisé et considéré comme positif pour autant que le premier contact au sol est effectué à vitesse réduite, que le premier contact jusqu'à l'arrêt total se trouve dans les limites d'un cible de 80 m de diamètre et que l'aile Delta ne décolle pas entre deux.

5.7.5 5e épreuve: vol en biplace avec «passager»

- a 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 des 5 points conformément au règlement de formation de la FSVL.
- b b) Décollage: accélération continue jusqu'au décollage sans modification de l'angle d'attaque.
- c Programme de vol: effectuer en 50 secondes, sur un axe donné, les figures suivantes:
 1. Un carré à commencer vers la gauche en veillant de longer chacun de ses côtés pendant au minimum 2 secondes.
 2. Un virage à droite de 180°
 3. Un virage à gauche de 180°

Le programme de vol doit être effectué au niveau de la zone d'observation et dans la hauteur indiquées préalablement par l'examineur.

- d Prise de terrain: l'approche commence au début de la partie vent-arrière, où il conviendra d'éliminer le surplus de hauteur dans le sens giratoire de la volte exigée par l'examineur. Arrivé au bout de la trajectoire vent-arrière, virage en base puis pour finir virage en finale. Une ligne droite doit être parcourue pendant 5 secondes au moins avant la pose finale. 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 les pieds dans les limites d'une cible de 80 m de diamètre. Ni le candidat, ni le passager-accompagnateur ne devront toucher le sol avant de franchir la cible. Au sein de la cible, seuls les pieds et aucune autre partie du corps du candidat ou du passager-accompagnateur ne devront toucher le sol. Le nez de l'aile delta ne devra pas entrer en contact avec le sol pendant au moins 3 secondes après l'immobilisation. Un atterrissage sur les roues est autorisé et considéré comme positif pour autant que le premier contact au sol est effectué à vitesse réduite, que le premier contact jusqu'à l'arrêt total se trouve dans les limites d'un cible de 80 m de diamètre et que l'aile delta ne décolle pas entre deux.

- 5.8 Aura échoué à la partie pratique de l'examen tout candidat qui se pose à plus de 200 m du centre de la cible.
- 5.9 L'examineur peut à tout moment suspendre l'examen d'un candidat si ce dernier est manifestement mal préparé ou met en péril sa sécurité, voire celle d'un tiers. Il va de soi que le candidat a échoué dans pareil cas.
- 5.10 L'examen pratique est considéré comme raté à la suite d'un faux-décollage ou de l'endommagement de l'aile.
- 5.11 Un candidat qui transgresse les prescriptions de l'Ordonnance sur les aéronefs de catégories spéciales (OACS, RS 748.941) a échoué à l'examen.
- 5.12 Chaque épreuve de l'examen pratique est évaluée individuellement par un examineur qui notera les résultats dans un protocole général de l'examen. Une épreuve sera considérée accomplie, lorsque tous les exercices pratiques ont été effectués correctement. Chaque épreuve dont un ou plusieurs exercices sont insatisfaisants, pourra être répétée une fois.
- 5.13 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.
- 5.14 Le compte-rendu de l'examen ainsi que les licences de tous les candidats reçus à l'examen doivent être envoyés par les examineurs dans un délai de 3 jours au secrétariat de la FSVL.

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 Disposition finale

- 7.1 Les présentes directives remplacent celles approuvées par l'Office fédéral de l'aviation civile le 01.07.2019.
- 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 partir de leur approbation par l'Office fédéral de l'aviation civile.

Approuvé le 29.06.2022

Fédération Suisse de Vol Libre

Urs Frei, Président

Christian Boppart, Directeur

Approuvé le : 12.07.2022

Office fédéral de l'aviation civile OFAC

Fritz Messerli, Vice-directeur