

PASSEPORT

pilote vol libre





Nom:

Prénom:

Adresse:

Né(e) le:

Téléphone (s):

E.mail:

Passeport délivré le:

par: N° de licencié:

Conception DTN Vol Libre / Réalisation : Atelier Design Alysson

Personne à prévenir en cas d'accident

Nom: Téléphone:

Ce passeport vous a été remis lors de votre entrée en formation, dans une école française de vol libre, ou dans un club FFVL.

C'est un document personnel permettant à la fois de baliser la progression, de suivre et de faire valider les étapes de votre formation de pilote.

Il doit vous accompagner en toutes circonstances sur les sites, au sein des clubs et écoles de la Fédération française de vol libre.

*Bons vols en sécurité,
Le président de la FFVL*



Le Brevet Initial

atteste de la compétence à voler sans assistance en conditions calmes sur un site connu et avec du matériel adapté. Sa validation est réalisée par votre moniteur et porte sur les compétences techniques et théoriques acquises jusqu'au niveau vert de la progression. Il est certifié par le directeur de l'école. Il est accessible à l'âge de 13 ans.



Le Brevet de Pilote

valide la compétence à rechercher et analyser les informations permettant de voler sans assistance en local sur tout site avec du matériel adapté, en conditions aérologiques variées. Il est accessible à l'âge de 14 ans.

- La validation de la partie pratique est réalisée par votre moniteur.
- Un questionnaire de 60 questions à choix multiple à réaliser en 1 h. (270 pts / 360 pts) Il atteste de vos connaissances théoriques.
- Le Brevet de Pilote est alors enregistré par le responsable régional de la formation.



Le Brevet de Pilote Confirmé

atteste de l'autonomie en toutes formes de vol. Il est validé uniquement au niveau régional pour les parties pratique et théorique. Il est accessible à l'âge de 16 ans.

- La partie pratique correspond à la validation progressive de toutes les compétences du niveau marron de votre passeport, regroupées en 4 modules.
- La partie théorique consiste en :
 - un questionnaire de 30 questions à choix multiple (135 pts / 180 pts),
 - 2 questions ouvertes,
 - un entretien éventuel.

Les certifications sont à inscrire dans les pages "Étapes de la formation & Brevets"

introduction

3 cycles

- > Des premiers pas vers l'expertise, **trois cycles** composent la progression du pilote de vol libre. Chacun de ces cycles est sanctionné par un brevet correspondant à un ou plusieurs niveaux de couleur.

- > L'ensemble des compétences nécessaires à une pratique réfléchie, responsable et sécuritaire, est partagé tout au long de la formation en quatre domaines à la fois distincts et indissociables :



l'Analyse

- L'ensemble des connaissances et leur mobilisation dans la pratique font appel à l'Analyse.



la Technique

- Les apprentissages liés au pilotage de l'engin relèvent de la Technique.



le Mental

- Les données psychologiques pour le pilote, en relation à lui-même et aux autres, sont de l'ordre du Mental.



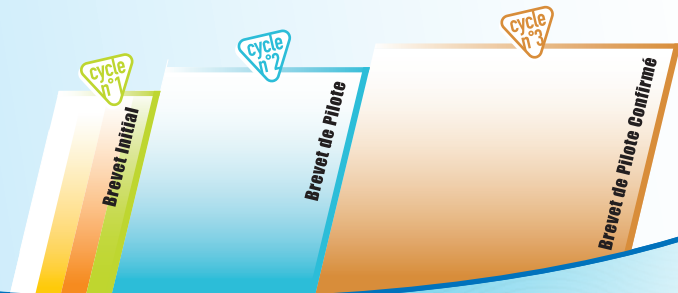
le Cadre de pratique

- Le cadre de pratique regroupe tous les aspects réglementaires, environnementaux, et sociaux, de notre milieu d'évolution.

Ce passeport est avant tout un outil pour le pilote.

La validation des différents niveaux est résolument tournée vers la notion de compétences individuelles. À cette fin, les 2 colonnes présentées dans chaque niveau favorisent l'auto-évaluation.

Votre moniteur vous y aidera, avant de valider la fin d'un cycle, une fois l'ensemble des compétences acquises.



4 domaines

niveau blanc



Découverte de l'activité et manipulation du matériel

l'Analyse



- Repérer le sens et l'intensité du vent
- Prendre en compte la forme du terrain
- Systématisation de la prévol (points de sécurité)



la Technique



Préparer le matériel

- Orientation face au vent
- ∞ - Démêlage
- ➔ - Montage de l'aile
- ∞ - Installation sellette (tour de sellette)
- ∞ - Prise des commandes
- ➔ - Procédure d'accrochage, soulèvement de l'aile

Construire, mettre en mouvement

- Choix du moment
- ∞ - Gonflage (face/dos, prégonflage)
- ∞ - Recentrage, course
- ∞ - Freinage/arrêt : faire retomber l'aile sous le vent du pilote
- ➔ - Portage dynamique
- ➔ - Méthode directe ou méthode traditionnelle (rotation des mains)
- ➔ - Pousser final/arrêt



-> Connaissances théoriques nécessaires :

- Aérologie : vent (direction/intensité)
- Mécanisme : équilibre aile/pilote (au sol), axes de tangage, roulis, lacet, pourquoi ça vole ? (poids, vent relatif), ➔ principe du virage, contre
- Matériel : description, utilisation des commandes

la Technique (suite)



Piloter l'aile au sol et en sustentation

- Gestion des mouvements de l'aile sur les axes de tangage et de roulis
- Respect du cap

le Mental



- Observer le milieu
- Respecter le matériel
- Se concentrer avant la mise en mouvement
- Partager son ressenti



le Cadre de pratique



- Connaître les obligations légales (assurance, autorisation)



objectif

Préparer et piloter son aile au sol.

niveau JAUNE

Petits vols en pente école



l'Analyse



- Repérer les variations d'intensité et d'orientation de l'alimentation
- Choisir l'emplacement sur la pente
- Choisir le moment de la mise en action
- Prévolo autonome



la Technique



Réaliser un décollage

- ↻ - Respect des 3 phases (gonflage, contrôles, décision)
- Accélération (attitude corporelle : appui sur la ventrale, centre de gravité, foulée)
- Gestion de l'équilibre aile/pilote (incidence, vitesse aile/pilote, axe de course)

Suivre un plan de vol simple

- Respect d'un cap en vol droit
- Corrections et légers changements de cap

Réaliser un atterrissage

- Finale (réserve de vitesse, stabilité en roulis)
- ↻ - Arrondi, posé (amplitude du freinage, position du pilote, réception)
- ➔ - Poussé (amplitude, position, réception) avec une aile pente école et une aile grand vol



-> Connaissances théoriques nécessaires :

- **Aérologie** : notion d'écoulements (au vent, sous le vent, turbulences)
- **Mécavol** : fondamentaux (forces, angles) du vol rectiligne stabilisé, vitesse air/sol, trajectoires, régimes de vol, configurations pendulaires
- **Pilotage** : utilisation des commandes (préhension, gestuelle)

le Mental



- Prendre en compte les procédures et règles de sécurité
- Réagir correctement aux consignes
- Etre prêt mentalement pour le premier grand vol



le Cadre de pratique



- Respecter l'environnement des zones de pratique (accès, terrains privés, riverains, autres utilisateurs)



-> Le Biplane et le treuil sont des moyens d'accès au vol qui peuvent être intégrés à tout moment de la progression. Attention à l'accès trop rapide au niveau orange, qui nécessite des acquis solides pour une gestion sereine des premiers grands vols.



objectif

**Respecter un plan de vol simple en pente-école
➔ avec une aile grand vol.**

niveau orange

Premiers grands vols

cycle
n°1

l'Analyse



- Prendre des repères topographiques (configuration de pente au décollage, dénivelée du vol, zone d'approche et atterrissage)
- Lire l'aérogologie (alimentation, force et orientation)
- Assimiler le debriefing de chaque vol



la Technique



Gérer le décollage

- Adaptation de la technique à la configuration de la zone d'envol
- Maintien du cap, éloignement du relief

S'installer en position de pilotage

- ☞ - Passage assis dans la sellette
- ☞ - Installation confortable (sensation de mobilité latérale et avant/arrière)
- ➔ - Passage montant/barre de contrôle
- ➔ - Passage couché

Manœuvrer

- ☞ - Mise en virages (90°, 180°, 360°)
- ☞ - Pilotage (sellette, commandes)

Tenir un plan de vol

- Situation dans l'espace (cap, repères sol)
- Déplacements, respect des zones d'évolution



-> Connaissances théoriques nécessaires :

- **Aérogologie** : évolution des conditions d'une Journée, régime de brise (pente, vallée) • **Mécavol** : mécanique de la mise en virage • **Matériel** : sellette (réglages, préconisations pour l'utilisation du parachute de secours) ➔ harnais (différents types de harnais, barreau, redingote...) • **Pilotage** : mise en virage, utilisation des commandes (amplitude, vitesse d'exécution, durée), appui sellette
- **Technique de vol** : Plan de vol (axes, dérives, repères au sol, perte d'altitude) prise de terrain (placement / terrain / vent, différentes approches), prise de vitesse
- **Réglementation** : règles de priorité, règles d'utilisation des sites.

la Technique (suite)



Réaliser une approche, un atterrissage

- Perte d'altitude
- Prise de terrain en U, en S
- Finale (régime de vol adapté, équilibre aile/pilote)
- ☞ - Sortie de la sellette, arrondi, posé

le Mental



- Gérer l'anxiété liée au changement des repères et à la hauteur sol
- Prendre conscience de son fonctionnement et le respecter (aspect émotionnel, envie/appréhension)



le Cadre de pratique



- Respecter les règles d'utilisation des sites
- Appliquer les règles de priorité en vol



Réaliser un grand vol avec assistance en conditions calmes.

l'Analyse



- S'initier à debriefer ses vols
- Réaliser sa propre analyse avant le vol
- Effectuer seul une prévol complète
- Décider du moment de décollage
- Prendre en compte l'environnement pendant le vol



la Technique



Réaliser un vol sans assistance

- Sevrage progressif radio
- Choix d'un plan de vol

Piloter l'aile

- Tangage : faible amplitude (ressource, abattée, accélération)
- Roulis : inversions de virages à faible inclinaison
- Connaître la position des commandes sur l'ensemble de la plage de vitesse en air calme
- ∞ - Oreilles

S'adapter à l'évolution des situations

- Anticiper les trajectoires lors du vol à plusieurs
- ∞ - Gestion de problèmes d'installation, de commandes, de clef
- Adaptation du plan de vol aux conditions du moment

Réaliser une approche sans assistance

- Construction de différentes approches
- Approche à plusieurs



-> Connaissances théoriques nécessaires :

- **Météo/ Aéro** : classification des nuages, différence vent / brises, pièges aérologiques, différents types d'ascendances
- **Mécavol** : notion de polaire des vitesses, mécanique du virage et mouvements pendulaires associés
- **Matériel** : pliage adéquat, facteurs de vieillissement, vrillage commandes, montage et conditions d'utilisation du parachute de secours, radio
- **Réglementation** : bases de la réglementation aérienne (P.U.L., règles de vol à vue, règles d'utilisation de la radio), cursus fédéral de formation du pilote

la Technique (suite)



Contrôler l'aile au sol dans le vent (10/15km/h)

- Contrôle statique (∞ dos et face voile)
- ∞ - Techniques d'affalement

le Mental



- Savoir renoncer
- Mesurer le niveau atteint, les exigences et les risques de l'activité



le Cadre de pratique



- S'inscrire dans une pratique sécuritaire (formation en école, suivi en club)
- Préparer le brevet initial



-> À tout niveau, le pilotage au sol permet le développement des sensations et une meilleure maîtrise de l'aile.



Voler sans assistance technique en conditions calmes sur site connu avec du matériel adapté

-> La compétence à l'analyse des conditions étant encore incomplète à ce niveau de la progression, l'autonomie sur site est validée au cours du niveau bleu.

niveau bleu

Vol sur sites en conditions variées

cycle
n°2

BREVET PILOTE

L'Analyse



- Lire le site (repères topographiques et aérologiques)
- Confronter les prévisions météorologiques et l'observation des conditions sur le site
- Prévoir les conditions de vol et l'évolution possible sur la journée
- Choisir le meilleur créneau de vol
- Comparer le vol projeté et sa réalisation



le Mental



- Avoir une attitude responsable sur site fréquenté (au sol, en vol)
- Développer la capacité à l'auto évaluation
- Pouvoir voler au moins une heure (gestion de la fatigue, euphorie, attention)
- Savoir prendre la décision de ne pas décoller et/ou d'aller se poser (évolution des conditions, état de forme, niveau personnel)
- Avoir la démarche de solliciter les personnes ou structures reconnues compétentes pour poursuivre sa progression



-> Connaissances théoriques nécessaires :

- **Météo/aérologie** : bases (grands échanges, dépression / anticyclone, frontologie, nuages, notions de stabilité / instabilité), compréhension des bulletins (phénomènes généraux), phénomènes météo dangereux
- **Mécavol** : évolution de la portance avec l'incidence, effets de l'utilisation de l'accélérateur, effets de la réalisation des oreilles, neutralité spirale, stabilité pendulaire, $\Rightarrow$ décrochage et rappel au neutre
- **Technique de vol** : différentes techniques de «posé» selon les situations
- **Pilotage** : phases transitoires (entrées et sorties de thermique, gradient), fermetures (causes, effets, conduite à tenir), utilisation de la plage de vitesse, exploitation de la polaire de l'aile
- **Matériel** : accélérateur (montage, utilisation), alti-vario, différentes catégories d'ailes et leurs exigences de pilotage, parachute de secours (utilisation, configuration aile / secours, contraintes liées aux incidents de vol), $\Rightarrow$ résistance des matériaux
- **réglementation** : Réglementation aérienne (lecture de cartes, Notam, Sup AIP, recherche d'informations)

le Cadre de pratique



- Identifier les différents types de pratique et leurs exigences
- Avoir conscience de l'importance de ses actes pour la reconnaissance et l'avenir de l'activité
- Participer à la vie fédérale
- Préparer le brevet de pilote
- Partager ses retours d'expérience (base de données)



objectif

**Voler sans assistance en local de différents types de sites et en conditions variées.
Être capable d'exploiter les conditions du jour.**

la Technique



Utiliser différents types de décollages

- ∞ - Adapter les techniques dos et face à l'aile selon la force du vent (nul à soutenu) et l'inclinaison de la pente
- ∞ - Gonfler et décoller avec un vent de travers (45° maximum)
- ⇒ - Décoller par vent nul à soutenu

Développer un pilotage actif (∞ / action alternée ou simultanée des commandes et de la sellette)

- ∞ - Induire et stopper les mouvements pendulaires et l'énergie associée sur les différents axes (tangage, lacet, roulis) lors de virages à 360°, virages cadencés (wings), abattées
 - Utiliser les différents régimes de vol et se positionner par rapport au relief afin d'exploiter une ascendance dynamique
 - Maintenir une incidence correcte, modifier son rayon de virage, afin d'exploiter une ascendance thermique homogène (suffisamment large et peu turbulente)
- ∞ - Réagir correctement (trajectoire, incidence, mouvements pendulaires) en situation de fermeture frontale et asymétrique de faible amplitude
 - ⇒ - Réagir correctement (trajectoire, incidence) en turbulences
 - ⇒ - Stabiliser son aile en prise de vitesse

la Technique (suite)

Adapter la technique de vol

- Élaborer et réaliser un plan de vol en local du site en conditions aérologiques variées
- Exploiter les ascendances dynamiques et thermiques homogènes
- Respecter les priorités en vol (proche et éloigné du relief, en vol thermique)
- ∞ - Utiliser l'accélérateur sur des situations simples (vent, oreilles)
- ∞ - Faire les oreilles associées à l'accélérateur et contrôler sa trajectoire
 - Exploiter une zone de descendance
 - Construire une approche sur une aire d'atterrissage repérée en conditions aérologiques variées
 - Gérer les angles de dérive près du sol ("craber" pour perdre de l'altitude sans avancer sur le terrain)
 - Se poser avec précision en utilisant les régimes de vol adaptés lors de la phase finale et de l'arrondi
- ⇒ - Utiliser le "drag-chute"

Régler et entretenir le matériel

- ⇒ - Régler le harnais et la hauteur d'accrochage
- ∞ - Régler une sellette (assise, ventrale)
- ∞ - Régler l'accélérateur
 - Prendre en compte les différents facteurs d'usure du matériel de vol
 - Comptabiliser le temps d'utilisation de son aile
 - Être sensibilisé au suivi du parachute de secours (aiguilles, poignée, aération, pliage, conditionnement)

étapes de la formation & brevets

Initiation, progression, pilotage avancé, **SIV**,
performance, Envol treuillé, tracté en delta...

Reporter dans les tableaux ci-dessous les différents
temps de formation et les brevets et qualifications obtenus

Date	Intitulé	Lieu	Organisme de formation	Responsable de formation
------	----------	------	---------------------------	-----------------------------

Validation des modules techniques et de la théorie

N° de licencié :

Gestion du décollage

Date:
Lieu:
Formateur:

Gestion sécurité*

Date:
Lieu:
Formateur:

Gestion de l'aile au sol

Date:
Lieu:
Formateur:

Gestion sécurité*

Date:
Lieu:
Formateur:

Gestion de l'approche & de l'atterrissage

Date:
Lieu:
Formateur:

Validation du module théorique

Date:
Lieu:
Formateur:

Gestion de l'aile en vol

Date:
Lieu:
Formateur:

Validation du module théorique

Date:
Lieu:
Formateur:

Validation :

BREVET INITIAL

Cachet de la structure

Date:.....

Validation :

BREVET PILOTE

Cachet de la Ligue

N° de Brevet :

*Module sécurité: Analyse des conditions, environnement pilote-matériel,

sécurité passive et active, facteurs humains...

niveau marron

Optimisation du pilotage

cycle
n°3



L'Analyse



Faire une prévision de la journée aérogologique

- Rechercher et confronter les données météorologiques
- Faire l'observation sur secteur
- Anticiper l'aérogologie d'un secteur à partir d'une carte topographique

Poursuivre l'analyse objective de l'évolution des conditions tout au long de chaque vol

Savoir choisir une zone de décollage lors d'une pratique hors site

Anticiper le choix d'un atterrissage en campagne

Le Cadre de pratique



- Agir en commandant de bord, en respect de l'espace aérien et des zones protégées
- S'inscrire dans une démarche de poursuite de progression (évolution du matériel, autres formes de pratique, compétition)
- Connaître les voies d'accès aux qualifications fédérales ou d'Etat

-> Connaissances théoriques nécessaires :

- **Météo / Aérogologie** : frontologie détaillée, notions de stabilité/instabilité appliquées à la pratique, phénomènes particuliers liés à une région, phénomènes de confluences
- **Mécavol** : polaire des vitesses appliquée au vol (influence vent et rafales), incidents de vols, sortie du domaine de vol
- **Pilotage** : exploiter les ascendances, régimes de vol en transition, descentes rapides
- **Matériel** : homologation, exigences liées à la mise en œuvre d'un matériel de vol plus performant (ailes, sellettes, secours)
- **Réglementation** : connaissance des différents cadres réglementaires (interlocuteurs, institutions)

Le Mental



- Avoir conscience des exigences liées à la pratique du vol de performance
- Intégrer les facteurs humains
- Savoir gérer sa fatigue et son «mental» en vol long
- Se concentrer sur les choix et actions à venir tout en pilotant
- Rester à l'écoute de ses possibilités du jour et savoir renoncer



à savoir

> Accès qualifications fédérales et compétition :
18 ans + BPC.

la Technique



Maîtriser différents types de décollages

- Adapter sa technique à la situation (alimentation, pente, aile)
- Neutraliser son aile dans le vent (empêcher l'aile de décoller le pilote)

Avoir un pilotage sensitif (réactivité, équilibre dans sa sellette, dosage précis des amplitudes aux commandes) **et dynamique** (utilisation et gestion des mouvements pendulaires) **pour :**

- ∞ - Anticiper et gérer les incidents de vol (Stage SIV ou pilotage au dessus de l'eau recommandé)
- Exploiter les différents types de thermiques
- Aborder le vol en turbulence en fonction de son niveau de pilotage et de son matériel de vol
- Adapter et varier les techniques de vol

Optimiser la technique de vol

- Prospector le thermique (identifier les sources potentielles, repérer l'orientation et la force du flux, se positionner par rapport au relief, aux nuages)
- Adapter son mode de déplacement à la situation (transiter, cheminer, se mettre en attente)
- Savoir utiliser l'accélérateur pour améliorer les performances en vol
- Utiliser la technique de descente rapide adaptée à la situation (conditions, proximité relief)
- Utiliser les basses vitesses près du sol à bon escient



la Technique (suite)



- Gérer la vitesse en fonction des conditions de vol
- ➔ - Gérer un décrochage statique

Mettre en place la tactique de vol

- Créer un scénario de vol et savoir l'adapter
- Se repérer lors de son déplacement et se positionner par rapport aux reliefs, au sol et aux autres pilotes
- Utiliser les informations essentielles fournies par les instruments de vol (altitude, vario, position)

Gérer son matériel

- Suivre les signes de vieillissement (drisses de freins, état du tissu, des coutures, du suspentage câbles, structure)
- ∞ - Adapter le réglage de sa sellette à son pilotage
- Gérer son parachute de secours (simulation d'utilisation, aérer, replier et réinstaller)
- Connaître le fonctionnement et savoir utiliser les instruments de vol (alti-vario, GPS...)



objectif

Être autonome dans l'analyse et l'exploitation des conditions afin de se déplacer

étapes de la formation & brevets

Initiation, progression, pilotage avancé, **SV**,
performance, Envol treuillé, tracté en delta...



N° de licencié :

Validation des modules techniques

Maîtrise de l'aile au sol

Date :

Lieu :

Responsable de la formation :

Maîtrise de l'aile en vol

Date :

Lieu :

Responsable de la formation :

Gestion sécurité

Date :

Lieu :

Responsable de la formation :

Performance

(vols significatifs; cf carnet de vol)

Date :

Lieu :

Responsable de la formation :

Validation du module théorique :

Date :

Lieu :

Cachet de la structure :

Responsable de la formation :

N° de Brevet :



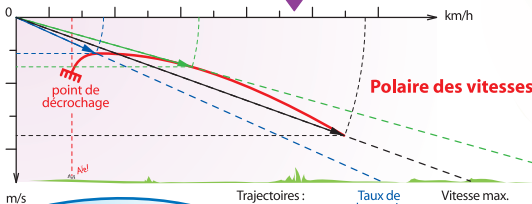
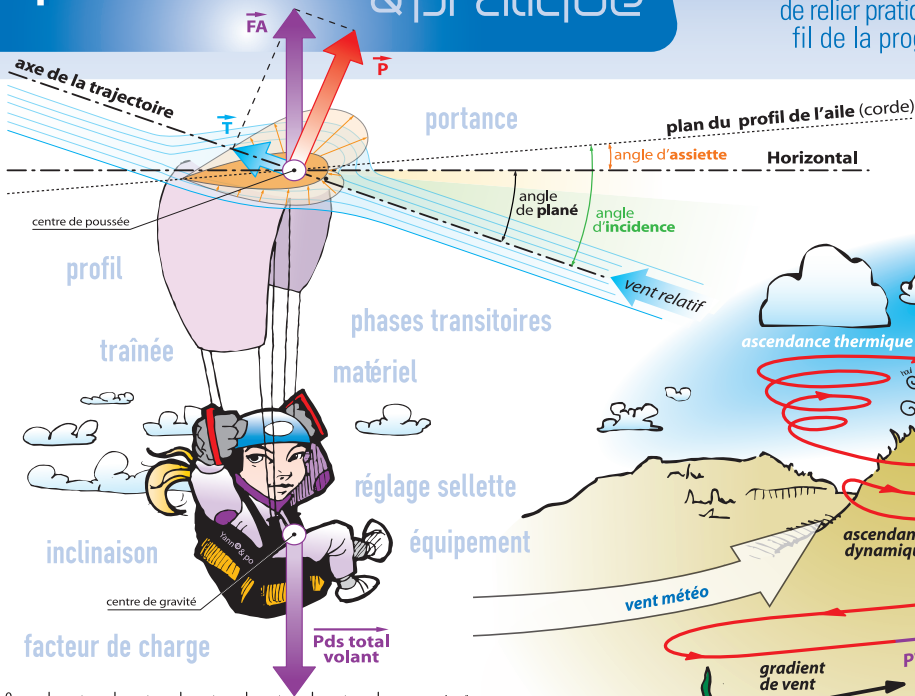
Cachet de la Ligue :

piloter

théorie & pratique

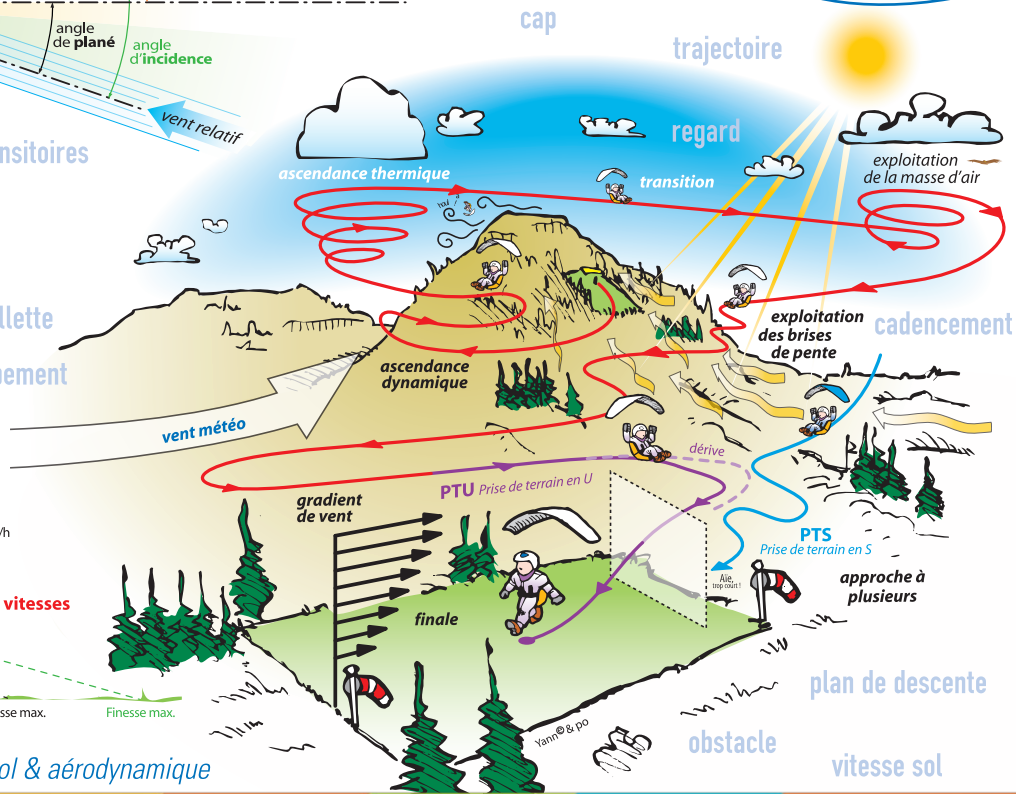
Savoir faire c'est bien, comprendre c'est mieux...

Le manuel du pilote de vol libre est l'outil de référence permettant de relier pratique et théorie. Les connaissances sont organisées au fil de la progression et validées lors du passage des brevets.



technique & tactique

pilotage



mécavol

mécanique de vol & aérodynamique

milieu

tropopause

hémisphère nord

météo

prévision

pression

humidité

température

isobare

carte aéronautique

vol à vue

visibilité

aérodromes

interdictions

cadre
de pratique

nuages

analyse

brise

espace aérien

environnement

RCA

autorisations

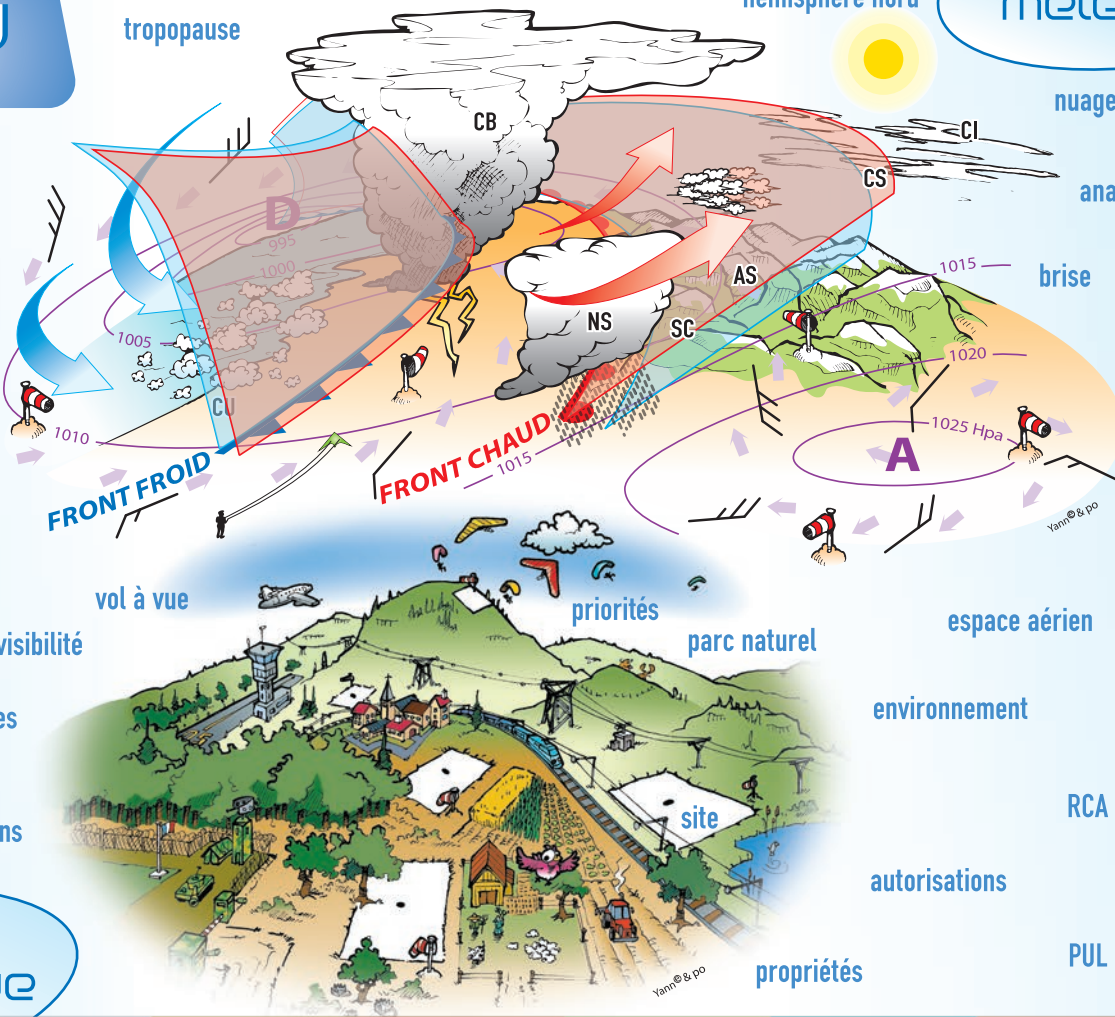
PUL

priorités

parc naturel

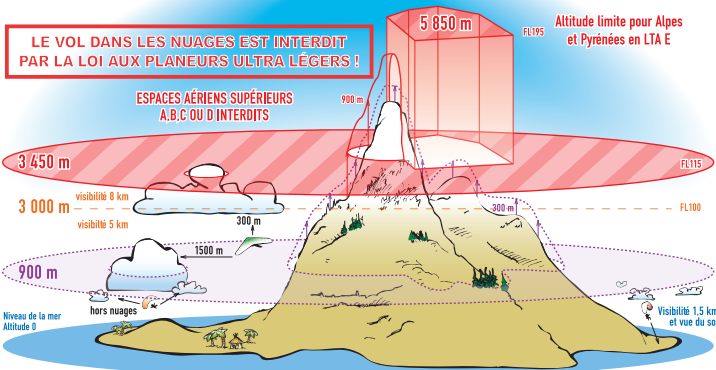
propriétés

site



règles de priorité altitudes et distances

Hauteurs de survol applicables en vol libre



Situation de vol du pilote de vol libre

Hauteur de survol minimum

1] Décollage, atterrissage et toutes manœuvres qui s'y rattachent :

2] Vol de pente :

3] Survol (hors n°1 et n°2) du sol, de l'eau ou d'obstacles isolés :

4] Survol (hors n°1) de villes, agglomérations rassemblement de personnes :

5] Survol (hors n°1) de Parcs et réserves naturelles :

6] Survol (hors n°1) d'installations portant marque distinctive  sur carte aéronautique :

Pas de minimum, sous réserve de n'entraîner aucun risque pour les personnes et les biens à la surface.

300 m dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef

conditions spécifiques pour chaque Parc et Réserve (*)

300 m

(*) Liste disponible dans Le Complément aux cartes aéronautiques, les conditions publiées pouvant être assouplies par des conventions écrites spécifiques.

Planeurs, parapentes, deltas, ailes rigides : même niveau de priorité.

En vol, le pilote doit **VOIR** et **ÊTRE VU** pour éviter l'abordage.

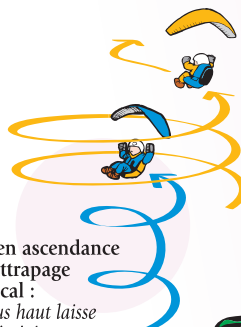
"Une priorité se donne mais ne se prend pas !"



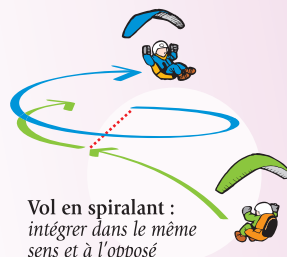
Face à face :
chacun dégage à droite



Routes convergentes :
priorité à droite



Vol en ascendance
et rattrapage
vertical :
le plus haut laisse
la priorité



Vol en spiralant :
intégrer dans le même
sens et à l'opposé

Vol de pente :
pente à droite prioritaire
et pas de dépassement



Respectez ces règles pour :

- 1/ LA SÉCURITÉ DE TOUS - 2/ CONSERVER NOS ACCÈS AUX SITES
- 3/ CONSERVER L'ACCÈS À L'ESPACE AÉRIEN



règlementation aérienne du vol libre

RÈGLEMENTATION AÉRIENNE DU VOL LIBRE

Résumé, valable au 01/01/2007

Le non-respect de la réglementation aérienne du code de l'Aviation civile est un délit pénal.
Il entraîne aussi la perte de la couverture de l'assurance fédérale.

Les principales INTERDICTIONS

- Vol en espace aérien contrôlé classé A ou B ou C ou D
- Vol dans les zones à statut particulier P ou R actives (*)
- Vol dans les NUAGES
- Vol de NUIT (sauf autorisation écrite du district aéronautique)
- Vol au dessus de **3 450 m** mer (FL115) et, au delà, au-dessus de **900 m** du relief à l'exception des espaces LTA classés E des Alpes ou des Pyrénées
- Atterrir sur les aérodromes contrôlés ou voler dans la circulation de ces aérodromes
- Voler sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue
- Voltige au-dessus de zones urbanisées ou rassemblements

Les principales OBLIGATIONS

- Être assuré en RESPONSABILITÉ CIVILE couvrant les risques terrestres, aériens
- DÉCOLLER et ATERRIR sur des terrains pour lesquels le propriétaire a donné son ACCORD
- Ne pas METTRE EN DANGER les PERSONNES et les BIENS au SOL
- Mettre tout en oeuvre pour ÉVITER LES ABORDAGES
- PRENDRE CONNAISSANCE DE L'INFORMATION AÉRONAUTIQUE
- Respecter les RÈGLES DE L'AIR et du VOL A VUE
- Respecter la RÉGLEMENTATION FÉDÉRALE

(*) Pour connaître les horaires d'activation des zones R: N° Vert 0800 245 466 ou site web
Adresse SIA : www.sia.aviation-civile.gouv.fr

RECOMMANDATIONS :

1) Consulter les panneaux de site - 2) Se renseigner auprès de pilotes locaux, des clubs ou écoles gestionnaires - 3) Respecter l'environnement, les propriétés privées, les usagers et les accords en vigueur



**Pour signaler tout accident,
composer le 112**

ou le n° local :

**depuis n'importe quel téléphone.
Donner très clairement
les informations suivantes :**

fiche réflexe secours

1] Identité et lieu d'appel

Annoncez votre identité et le n° de téléphone d'où vous appelez (important pour la coordination de secours)

2] Localisation de l'accident

3] État de la victime

- consciente ou pas ? parle-t-elle ?
- peut-elle bouger ? les jambes ? les bras ?
- respire-t-elle normalement ?
- y a-t-il quelqu'un avec elle ?

4] Couleur de l'appareil

Ne pas oublier de replier la voilure dès qu'elle a été repérée par l'hélicoptère

5] Conditions d'accès

6] Risques particuliers

Éventuellement fréquence secours du site



secours :

conseils aux pratiquants

Avant d'aller voler

- Prenez connaissance de la météo du jour et de son évolution
- Consulter les balises
- Prenez des informations, auprès des locaux et des éventuels régulateurs vol libre, sur les procédures particulières à certains sites et sur www.ffvl.fr
- Informez vos proches de vos intentions de vols
« site d'évolution, et éventuel parcours envisagé »
- Préférez le vol en groupe

Vous êtes « branché » ou en falaise

Vous n'avez pas besoin d'aide :

- Appeler quand même le 112 afin d'éviter un déplacement
- Inutile des secours et signalez votre position.

Vous avez besoin d'aide :

- Sécurisez-vous en vous attachant solidement (voir Kit FFVL)
- Si vous êtes équipé d'un parachute de secours, signalez-le aux secouristes.

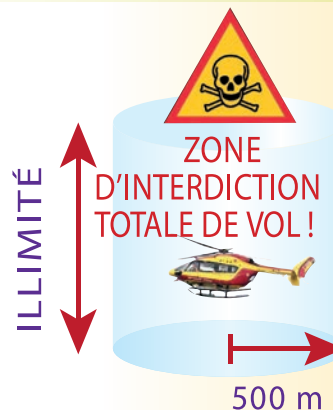
Vous êtes dans une ligne électrique

- Évitez toutes manoeuvres pouvant engendrer un arc électrique ou un décrochage de la voile.
- Si vous êtes témoin, restez à distance.

• Évitez de faire déplacer les secours pour une voile dans un arbre alors que vous avez quitté la zone par vos propres moyens.

• Informez les secours après avoir retiré votre voile des arbres, un autre accident peut survenir dans le même secteur et doit être identifié en tant que tel.

! PRIORITÉ AUX SECOURS !



Un secours peut durer de 1 heure à 1 heure 30



Le Kit secours personnel conseillé

- Une sangle dynéma avec mousqueton de sécurité : sécurisation de sa position.
- Cordelette 20 m : hissage de matériel (corde des secouristes)
- Couteau multi-usage : lest éventuel de la cordelette



Hors site, une voile dépliée un long moment, peut être considérée comme un signal de détresse

Ne décollez plus pendant toute la période d'intervention de l'hélicoptère sur zone.

En vol gardez votre téléphone allumé, c'est une aide à la localisation

sécurité: parachute de secours

Chaîne de déploiement

1 - Connectique

1a - Maillons carrés

1b - Joint torique

1c - Tête d'alouette

2 - Élévateurs en Y

3 - Mono élévateur court

4 - Gaine de protection des élévateurs

5 - Container secours

6 - Drisse en boucle, verrouillage container

7 - Faisceau de supentes secours (1 mètre hors pod)

8 - Elastique en boucle, verrouillage pod

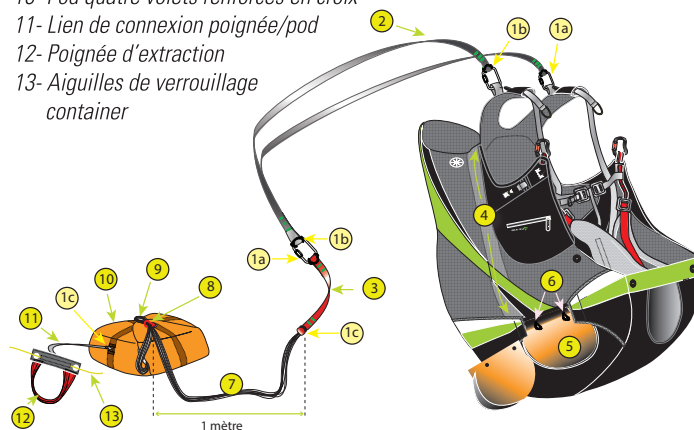
9 - Faisceau suspentage en boucle pour verrouillage du pod

10- Pod quatre volets renforcés en croix

11- Lien de connexion poignée/pod

12- Poignée d'extraction

13- Aiguilles de verrouillage container



Le parachute hémisphérique à «pull-down»



Est facile à gérer, il est le modèle le plus abordable,

Le choix d'un modèle se fait essentiellement pour son taux de chute et sa stabilité. Le pliage d'un parachute rond, mis en tension, est facile. C'est

pourquoi il est justifié que des pilotes se donnent le temps et les moyens de son apprentissage. Sa contrainte première est de ne pas être pilotable, ce qui rend l'emplacement du retour au sol aléatoire.



Le parachute carré

Se distingue par un suspentage court, une ouverture rapide et une bonne stabilité, celle-ci joue sur la constance de son taux de chute et sa rapidité à

être efficace. Sa rapidité d'ouverture est un atout qui néanmoins augmente en conséquence le choc de l'ouverture. Le pliage du parachute carré est généralement plus exigeant que celui de l'hémisphérique.



Le parachute de type Rogallo

Cumule une bonne stabilité, une ouverture rapide et un bon taux de chute. Il est le seul dispositif de secours dirigeable. Le pilote qui envisage de

s'en équiper, doit s'informer des conditions exigeantes et particulières de son utilisation. Il offre par son vol une certaine manœuvrabilité, de la finesse et un meilleur taux de chute. Le pliage des parachutes de type Rogallo est délicat et impose un apprentissage rigoureux.



Le bon fonctionnement de votre secours dépend autant du soin et de la périodicité du pliage (selon préconisations du constructeur) que de l'entretien et du contrôle méthodique des éléments de la chaîne de déploiement.

Le vol libre, sport de nature

Vous découvrez l'un des plus fantastiques des sports de nature, et ses terrains de jeu en trois dimensions. Respectez votre nouvel environnement !

Les pentes école et les sites sont souvent fragiles, l'espace aérien est « un bonheur partagé » avec d'autres utilisateurs. Dans toutes les phases de votre progression, de la découverte à la performance, il est donc très important pour vous, et capital pour nos pratiques, de bien en comprendre les enjeux, pour que dure le plaisir.



Soyez attentifs au discours de vos moniteurs, renseignez-vous auprès des libéristes et clubs locaux, et vivez ainsi durablement votre passion...

Le respect de la propriété et des autres usagers de la nature est incontournable.

Le covoiturage, le stationnement organisé, un peu de marche à pied, la propreté de tous, pratiquants et accompagnateurs, sont des réflexes de bon sens qui contribuent à protéger et préserver notre environnement au sens large.

La flore, la faune, et notamment grands oiseaux et ongulés, nous acceptent dans leurs espaces et attendent de notre part des comportements responsables.

- En voiture, limitez les nuisances de toutes sortes.
- Accédez aux décollages en utilisant les chemins et les sentiers.
- Ne laissez aucun déchet sur votre passage, ramassez même ceux des autres.
- Avant de décoller, prenez connaissance des panneaux d'information.
- En vol, soyez attentifs aux règles de survol de toutes les zones sensibles (parcs nationaux, réserves naturelles, et autres périmètres de protection).
- N'effrayez pas les animaux, apprenez à mieux comprendre leurs comportements, leurs besoins, leurs habitudes.
- Respectez leurs zones de quiétude.



Le vol libre s'inscrit dans les démarches de développement durable. La FFVL est signataire de plusieurs conventions avec des organismes de gestion ou de protection des espaces naturels"

soyons responsables



*Avant de voler,
je m'informe...*

- des conditions météorologiques,
- de la réglementation particulière du site,
- des contraintes de l'espace aérien.

*Avant de décoller,
je m'accroche !
et je m'assure...*

- de l'adéquation entre mon niveau, mon mental, mon matériel, les conditions,
- d'être correctement équipé, accroché,
- du dégagement de l'espace d'évolution.



Sport ou loisir, à vous de choisir !

Delta, parapente, cerf-volant, kite, speed riding
boomerang vous invitent à venir prendre l'air.

Créée en 1974, la FFVL gère aujourd'hui six disciplines : l'aile delta, le parapente, le speed-riding, le kite, le cerf-volant et le boomerang.

Elle pérennise les espaces de pratique, sensibilise les pratiquants aux problèmes d'environnement, forme des cadres, organise la compétition...

Vous avez choisi d'entrer dans le monde fabuleux de la troisième dimension, et de progresser grâce à l'une de nos 350 structures d'enseignement. Vous rejoindrez ainsi les 40 000 membres licenciés de notre fédération, toutes disciplines confondues.

Dès maintenant, l'un de nos 600 clubs peut vous accueillir, vous offrant ainsi la possibilité de vivre et de partager notre passion commune, l'air.

www.efvl.fr



Ces pages permettent la description et l'analyse succincte de vols réalisés en début d'apprentissage. Le retour sur l'expérience vécue est un gage de progression en sécurité. Par la suite, la tenue d'un carnet de vol est la marque d'une pratique réfléchie...

[illegible]

premiers vols

Ces pages permettent la description et l'analyse succincte de vols réalisés en début d'apprentissage. Le retour sur l'expérience vécue est un gage de progression en sécurité. Par la suite, la tenue d'un carnet de vol est la marque d'une pratique réfléchie...

QUEL QUE SOIT VOTRE NIVEAU, LE RETOUR EN PENTE-ECOLE EST UN GAGE DE SECURITÉ

[illegible]

premiers vols

Ces pages permettent la description et l'analyse succincte de vols réalisés en début d'apprentissage. Le retour sur l'expérience vécue est un gage de progression en sécurité. Par la suite, la tenue d'un carnet de vol est la marque d'une pratique réfléchie...

QUEL QUE SOIT VOTRE NIVEAU, LE RETOUR EN PENTE-ÉCOLE EST UN GAGE DE SÉCURITÉ

[illegible]

premiers vols

Ces pages permettent la description et l'analyse succincte de vols réalisés en début d'apprentissage. Le retour sur l'expérience vécue est un gage de progression en sécurité. Par la suite, la tenue d'un carnet de vol est la marque d'une pratique réfléchie...

QUEL QUE SOIT VOTRE NIVEAU, LE RETOUR EN PENTE-ÉCOLE EST UN GAGE DE SÉCURITÉ

[illegible]



 **SAAM**
Le courtier
de la Fédération Française de Vol Libre



SAAM

VERSPIEREN GROUP

...PARTENAIRE DE LA FFVL



www.saam-assurance.com
FFVL@saam-assurance.com