



## COMPTE RENDU .

**Lundi 15 octobre** Accueil à partir de 9 heures

Au fil des 3 journées plus de 60 personnes représentant une trentaine de structures, le syndicat, des élus fédéraux et des cadres techniques participent aux débats. Même si les écoles du massif pyrénéens sont en force certains ont fait le déplacement de bien loin et offrent ainsi une large représentativité nationale (Bretagne, Auvergne, Rhône-Alpes, Vosges), d'autre part dans une assemblée principalement constitué de moniteurs BEES, les moniteurs fédéraux ne sont pas en reste puisque pas moins de 6 clubs-écoles (CEVL) côtoient les 24 Ecoles Françaises (EFVL) et quelques moniteurs indépendants. Le labo-test FFVL (Vincent Teulier), la CTS (Yann Le Moel) ainsi que la DTNe (Yves Goueslain accompagné de 6 cadres techniques) apportent leur contribution active à cette manifestation organisée conjointement par le Syndicat en la personne de Sylvain Piroche et la Commission Formation en la personne de Pierre Braems, Enfin Jean-Claude Benintendre nous fera l'honneur de sa présence, témoin de l'intérêt accordé à cette démarche.

En cette première journée, le débat s'installe sur le **bilan** de l'année écoulée tant du point de vue des écoles professionnelles que des clubs écoles.

**Les EFVL** confirme la tendance au remplissage tardif qui pour autant ne semble pas avoir été mauvais. La MTO capricieuse vécu cet été a certes rendu leur tâche difficile cependant une baisse de 8% des licences-élèves a été enregistrée et ceci pose la question de la réalité du remplissage des écoles et/ou du fait que toutes jouent réellement le jeu fédéral en ce qui concerne la délivrance systématique des licences élèves tel que convenu dans la charte. Par ailleurs certains demandent ce que couvre exactement une RC enseignant, une RC élève et si cette dernière est bien obligatoire ? Nous avons posé la question à l'assureur, vous trouverez sa réponse en annexe de ce document.

**Les clubs-Ecoles** présents décrivent leur fonctionnement et un débat s'installe alors sur les relations entre EFVL et CEVL. Si ponctuellement certaines tensions peuvent exister, il n'en demeure pas moins évident la complémentarité des fonctionnements respectifs, les professionnels amorçant la pompe de l'apprentissage et développant des produits de progression, les clubs assurant le relais du renforcement de la pratique et jouant également un rôle dans le recrutement. La nécessité de favoriser les aller retour entre les deux entités semble évidente à tous. Pierre Braems confirme la volonté fédérale de développer la formation des cadres au sein des clubs afin de renforcer cette complémentarité.

Le débat s'oriente ensuite vers la **notion de réseau des EFVL** et notamment sur les moyens à mettre en œuvre pour le rendre plus efficace en terme de recrutement de nouveaux élèves. Des actions de communications à l'aide d'une charte simplifiée pourrait voir le jour et se concrétiser par une campagne de publicité au printemps 2008, reste à en trouver les moyens. Certains voient également dans cette notion de réseau l'opportunité de traiter des accords avec d'autres partenaires (exemple location de matériel .....).

Le débat rebondit naturellement vers l'énorme **outil de promotion** interne à l'activité qu'est le **biplace**. Il est alors clairement réaffirmé l'acte pédagogique mené lors de la réalisation d'un biplace d'où l'exigence, dans le cadre professionnel de la possession d'un brevet d'état et dans le cadre associatif l'imbrication de cette qualification dans le cursus d'accès au monitorat fédéral. Suite au précédent rassemblement un groupe de travail a produit une charte et une attestation biplace. Ces produits sont d'ores et déjà opérationnels, un débat s'installe sur les modalités de mise en œuvre pour 2008. Un groupe de travail se constitue et en définira les modalités, l'idée majeure étant d'augmenter l'efficacité du recrutement de nouveaux pratiquants par ce biais là. Une présentation est alors faite de l'ensemble des produits réalisés en 2007 et disponibles pour 2008. Une pochette contenant carnet de vol, charte simplifiée, affiches, attestation biplace, passeport en Anglais est remise à chacun des participants.



## COMPTE RENDU .

En guise de clôture de cette journée, Jean-Marc Arduin présente le travail mené sur **les minis voiles** en terme de pratique, conventionnement des sites, formation des moniteurs et matériel. Concernant spécifiquement les moniteurs, il précise que les minis ailes sont, par décision du CD, une pratique parapente, que la fédération propose des stages de formation complémentaire accessibles aux BEES sous réserve de niveau technique. Un espace **Speed Riding** est dédié sur le site fédéral ([http://parapente.ffvl.fr/pratiques/speed\\_riding](http://parapente.ffvl.fr/pratiques/speed_riding)). Voir document ci joint

**Mardi 16 octobre**

Intervention sur le thème « **espace aérien et enseignement** » de Gérard DELACOTE, CTN vol libre en charge de l'espace aérien

Quelle que soit la forme de pratique envisagée, l'accès à une activité telle que le vol libre nécessite une solide phase de formation initiale pour acquérir les bases techniques du pilotage : dans le même temps la sensibilisation à tous les aspects liés au cadre de pratique et au volume d'évolution sont tout aussi indispensables, le pilote d'un PUL ayant un statut de « commandant de bord ». Les apports liés à l'espace aérien font donc partie des domaines prioritaires à aborder dès le début de la formation afin de permettre à chaque pratiquant d'accéder progressivement à l'autonomie en toute connaissance de cause.

° En constituant de fait le premier lien avec les nouveaux pratiquants, les enseignants sont un maillon essentiel pour la prise en compte de ce domaine par tous les pilotes et un relais important pour faciliter la circulation des informations pratiques.

Voir le document complet en annexe.

Un diaporama sous PPS est distribué aux participants

Toutes informations sur le site fédéral à la rubrique dédié spécifiquement : <http://federation.ffvl.fr/taxonomy/term/177>

**LABO TEST**

Vincent Teulier fait un rappel général sur la norme (cf document en annexe), il présente également les travaux en cours du labo test fédéral notamment :

Le travail entrepris sur les vieux parachutes de secours qui révèle qu'en matière de test en structure le vieillissement est satisfaisant puisque tous ont réussi le test.

Des études menées sur l'influence du réglage de la ventrale sur le comportement des ailes révèlent des différences de comportement notable pour une même aile, à charge égale mais à réglage différent. Ces variations pourraient certainement conditionner l'évolution des comportements spirale des ailes. Même si cette étude n'en est qu'à ces débuts, il paraît important de souligner cet aspect et d'inciter les enseignant à être vigilant quant au respect des valeurs d'écartement de la ventrale correspondant à ceux des conditions de la norme. Par ailleurs une démarche de concertation avec les fabricants de matériel est envisagée afin de tenter d'harmoniser la géométrie de l'ABS des modèles.

[http://parapente.ffvl.fr/ffvl\\_cts/Parapente](http://parapente.ffvl.fr/ffvl_cts/Parapente)



COMPTE RENDU .

**BTS MEMO**

Présentation par la société BTS Industrie du memo et des ces implications dans le milieu du vol libre y compris dans l'enseignement et l'entraînement.

[www.bts-industrie.net](http://www.bts-industrie.net)

**Pause repas**

**Le parachute de secours en biplace:**

Le DTN, Yves Goueslain fait un historique de l'évolution du sujet :

- En 1998 la CF émet une recommandation sur l'emport du parachute de secours en biplace
- En 2006, suite à l'accident du Grand-Bornand, la CF propose d'en rendre l'emport obligatoire
- Face aux réactions suscitées, Le CD sursoit à cette décision et lance un groupe de réflexion.
- Ce groupe de travail, suite une réunion à la coupe Icare 2007, propose au CD une « Obligation d'emport du parachute de secours sur les sites conventionnés FFVL » et proposition à valider par le CD de décembre.

Actuellement nous sommes en attente de réponses des assureurs, la décision définitive sera prise et annoncée par le Comité Directeur en décembre.

En l'attente de ce positionnement fédéral, le débat se poursuit. Il en ressort que

Tout le monde est conscient qu'au-delà de la position fédérale la recommandation existante et les règles de l'art font qu'un biplaceur volant sans parachute serait très certainement condamné au pénal si la présence et l'utilisation du parachute avait pu éviter l'accident et/ou en minorer les conséquences.

Suite aux diverses jurisprudences en matière d'accident biplace et aux aspects relatifs aux obligations de moyens et de résultat, les assureurs plaident pour faire pencher l'activité biplace vers une obligation de résultat. Cette orientation aurait pour conséquence une notion de transport reniant ainsi la notion d'acte pédagogique revendiquée par le milieu et légitimé par l'obligation de possession du BEES dans la pratique pro. Par contre elle permet aux assureurs d'accéder à un plafond maximum d'indemnités bien moindre tel que fixée par la convention de Varsovie. L'application de cette convention nécessite la délivrance d'un titre de transport. Actuellement le Syndicat et la fédération mènent conjointement des actions auprès des assureurs afin de limiter ces applications de la règle ou pour le moins les adapter à nos réalités de pratique.

Le débat sur la forme n'en fait pas oublier le fond et sur la question du secours, la commission formation souhaite mettre en œuvre un travail sur ce thème avec 2 axes majeurs, la production de documents pédagogiques et la formation continue des moniteurs « pliage, conditionnement des secours ».



## COMPTE RENDU .

**Emport du parachute de secours en école**

Le débat se porte sur l'emport du parachute de secours en école. Pour rappel, l'emport du parachute de secours sera obligatoire dès les premiers grands vols au sein des EFVL et CEVL. Il s'agit ici d'une décision portée par la commission formation au comité directeur en 2006 et validé par celui-ci pour mise en application dès janvier 2008. Les éléments ayant conduit à cette décision sont tant d'ordres sécuritaires que pédagogiques et visent bien à l'amélioration de la qualité de l'enseignement au sein du label EFVL et par-là même une plus grande facilité de mise en valeur de celui-ci.

Le débat s'engage alors non plus sur la décision mais sur les modalités d'application et l'échange d'expérience. Diverses questions émergent (notion de grand vol, type d'équipement, solutions techniques, contenus pédagogiques.....) et il est décidé de mettre en place un groupe de travail constitué de moniteurs utilisant le secours dès les 1<sup>o</sup> grands vols et volontaire pour communiquer sur les problématiques spécifiques. Un document de synthèse sera produit avant le début de la saison 2008. Ce groupe piloté par Alain Dedieu est composé aujourd'hui de Patrick Petrini, Michel Savy, Hubert Boutin, Laurent Pradère, et Philippe Bataille, il ne demande qu'à s'élargir, si vous êtes intéressé contactez Alain à : [a.dedieu@ffvl.fr](mailto:a.dedieu@ffvl.fr)

**Mercredi 17 octobre**

Jacky Bouvard expose le travail mené conjointement avec le Ministère et plus particulièrement le département formation pour coller aux exigences de **l'évolution des diplômes professionnels dans le secteur du sport**. Dans ce cadre et en concertation étroite avec le syndicat, le milieu professionnel, et suite à diverses études, comités techniques et de pilotage, une note d'opportunité présentera prochainement devant une commission professionnelle consultative ce que pourraient être les qualifications professionnelles du vol libre de demain (échéance évoquée 2010). Cette évolution penche vers une filière à 3 niveaux du BPJEPS au DEJEPS et enfin au DESJEPS, balisant ainsi les divers cœurs de métier du moniteur biplaceur (BP) au dirigeant de structure, formateur expérimenté (DE), au formateur de formateur, entraîneur (DES).

**Pause repas**

A diverses reprises lors des discussions précédentes, les **conditions de délivrances de la licence volant** ayant été soulevé, un débat s'installe sur ce sujet. En effet, alors qu'aujourd'hui existe un brevet initial validant un niveau minimum d'autonomie, la licence volant reste accessible directement. Il apparaît là une incohérence. Point sur le débat :

- C'est une révolution idéologique pour les pratiquants que nous sommes, habitués à un fonctionnement. Par ailleurs, ce fonctionnement n'est-il pas ressenti à l'extérieur (institutionnels, nouveaux pratiquants) comme du laxisme ? En tous cas la remarque en est souvent faite, d'où le questionnement lui-même.
- En terme de cohérence, aujourd'hui nous délivrons des licences à tous les pilotes alors que le brevet initial atteste de la capacité à voler seul en conditions calmes sur site connu, premier niveau MINIMA d'autonomie. Cela veut-il dire que des pilotes d'un niveau inférieur volent seuls sans que cela ne nous choque ? Certains clubs, depuis fort longtemps, imposent déjà la possession du brevet.
- Cette nouvelle obligation ne va-t-elle pas faire fuir un certain nombre de licenciés ? Ou au contraire, par clarification, rendre notre image meilleure et attirer davantage ? C'est bien là tout l'enjeu d'une telle décision politique.
- Les élèves resteront-ils pour autant davantage en école ? D'aucuns en doute, d'où l'intérêt de développer

## COMPTE RENDU .

la capacité d'accueil des clubs.

Ce débat se clôture en précisant qu'il a simplement ouvert un sujet impliquant l'ensemble des commissions fédérales. En effet, il ne doit pas y avoir de sujet tabou dans nos réflexions et, bien au contraire, c'est ainsi que l'on peut justifier nos choix politiques. Cette question demande une prise de recul pour approfondir la réflexion et à n'en pas douter, elle sera de nouveau à l'ordre du jour de la prochaine Commission Formation.

Après un **bilan collectif**, Pierre Braems, Syvain Piroche et Jean-Claude Benintendre **clôturent** ce rassemblement.

**Rendez vous est donné en 2008**, plusieurs candidatures sont d'ores et déjà posées pour un rassemblement en semaine du mardi début d'après-midi au jeudi fin de matinée.

16 heures  
Fin des débats

**ANNEXES :**

Réponse assureur RC enseignant et élève

Documents promotion des écoles

Espace Aérien

**DOCUMENTS JOINTS :**

Speed Riding

Normes

Memo

## COMPTE RENDU .

Voici la réponse de l'assureur aux questions :

Que couvre exactement la RC enseignant ?  
Que couvre la RC élève ? Cette RC est-elle obligatoire ?

Réponse :

« Les garanties RC Enseignants et RC élèves sont souscrites par le biais du **Contrat Fédéral d'AXA CORPORATE SOLUTIONS n° XFR0005430AV06A**.

**La Garantie Responsabilité Civile Enseignants:**

Il s'agit strictement de la « *Garantie 1 Responsabilité Civiles des Personnes Physiques* » proposée par le contrat fédéral. Cette Garantie souscrite par les moniteurs de vol libre les couvrent contre les conséquences pécuniaires découlant la responsabilité civile pouvant leur incomber du fait de dommages corporels et/ou matériels causés:

-à des tiers non assurés

- au passager (faute personnelle du moniteur indépendant dans le cadre d'un biplace).

- à leurs élèves (manquement à l'obligation de moyen en relation de causalité directe avec un dommage subi dans un cadre pédagogique (article 1147 Code Civil). Il s'agit pour l'élève de prouver la faute de l'enseignant). Ce cas de figure recouvre à la fois la RC personnelle du moniteur mais également celle du groupement sportif dans lequel il exerce son activité en qualité de préposé de la structure.

Dans tous les cas de figure, l'accident doit survenir lors des activités exercées dans le cadre de l'agrément de la FFVL.

**La Garantie Responsabilité Civile élève.**

Il s'agit également ici de la « *Garantie 1 RC des Personnes Physiques* » proposée par le contrat fédéral :

En cas de dommages causés à des tiers (ou à d'autres élèves qui sont tous considérés comme tiers entre eux) par l'élève, c'est la RC du licencié élève qui va jouer mais cette fois-ci sur la base de l'article 1384 alinéa 1 du Code civil.

En effet, un moniteur n'est pas responsable de chaque fait et geste de son élève contrairement à un parent du fait de son enfant mineur. C'est pourquoi en cas de collision, c'est la RC de l'élève qui va jouer de plein droit. Ceci évite aux tiers d'avoir à prouver la faute du moniteur encadrant l'élève. Cependant le tiers peut mettre en cause la RC du groupement en plus de celle de l'élève mais en pratique seule la RC de l'élève doit jouer en cas de collision.

(Précision : bien que l'instructeur soit également tiers / à l'élève, en cas de dommages causé par un élève à un instructeur, c'est le régime des accidents du travail qui intervient dans l'indemnisation du préjudice subi par l'instructeur.)



COMPTE RENDU .

***Nous vous rappelons qu'en vertu de l'article L321-7 du Code du Sport " Sans préjudice des autres dispositions du présent chapitre, l'exploitation d'un établissement mentionné à l'article L. 322-2 est subordonnée à la souscription par l'exploitant d'un contrat d'assurance couvrant sa responsabilité civile, celle des enseignants mentionnés à l'article L. 212-1 et de tout préposé de l'exploitant, ainsi que des personnes habituellement ou occasionnellement admises dans l'établissement pour y exercer les activités qui y sont enseignées."***

**Les groupements sportifs ont l'obligation de vérifier que tous les pratiquants sont effectivement assurés pour leur responsabilité civile pour les dommages qu'ils pourraient occasionner à des tiers dans le cadre de l'activité sportive considérée.**

**La garantie Responsabilité Civile Elève est donc obligatoire**, même si elle n'est pas nécessairement souscrite par le biais du contrat fédéral.

Espérant avoir répondu à vos attentes,

Meilleures Salutations

Karen BLANC »

A.I.R. COURTAGE ASSURANCES





COMPTE RENDU .

# PROMOTION DES ECOLES 2008

Commission des Ecoles

**PILOTEZ VOTRE LIBERTÉ**  
avec une école Française de Vol Libre

**FFVL**  
École Française de Vol Libre

**FFVL**  
FEDERATION FRANÇAISE DE VOL LIBRE  
DELTA - PARAPENTE - CERVOLENT - KITE

4 rue de Seizon - 04000 Miles  
Tél: 04 97 03 02 02 - Fax: 04 97 03 02 03  
Internet: www.ffvl.fr - Email: ffvl@ffvl.fr

*"J'ai découvert des choses qui sont de nature à transformer notre vie, tout un monde étranger en notre. Aucun de nous n'avait vu ni éprouvé cela."  
Richard Bach*

**Porcher SPORT**

### Affiches EFVL :

- Dim : 40x50cm
- Produit livré ce jour à la FFVL
- Diffusion : gratuite
- Date prévue : Rassemblement 2007





COMPTE RENDU .

Chartes EFVL :

Dim : 42x29,70cm

Livraison : S26

Diffusion : gratuite

Date prévue : rassemblement 2007



**VOUS ETES DANS UNE ECOLE FRANCAISE DE VOL LIBRE LABELISEE PAR LA FEDERATION**

Cette structure s'engage à vous proposer:

- Des prestations de qualité
- Des moyens et une logistique au service d'une progression fédérale
- Des sites adaptés à l'enseignement
- Un matériel homologué

**EFVL**  
Ecole Française de Vol Libre

FEDERATION FRANÇAISE DE VOL LIBRE

4 rue de Suisse - 06100 Nice  
Tel: 04 97 03 82 82 - Fax: 04 97 03 82 83  
Internet: www.ffvl.fr - Email: ffvl@ffvl.fr

**Porcher SPORT**

CETTE ECOLE RESPECTE LES CRITERES SUIVANTS, EXTRAITS DE LA CHARTE DES EFVL QUE VOUS POUVEZ CONSULTER ICI:

Les diplômes des moniteurs sont affichés dans l'école.

Chaque groupe d'au maximum 12 stagiaires est encadré:

- Au minimum par un moniteur breveté d'état ou porte école.
- Par deux moniteurs (dont l'un peut être un cours de formation) dans les phases de grand vol.

Cette école vous fournit une licence sportive de la FFVL et vous propose un contrat d'assurance en responsabilité civile aérienne et individuelle accident.

Cette école s'engage à respecter la progression pédagogique (théorique et pratique) du passeport de vol libre qui vous sera remis en début de formation

Cette école s'engage à utiliser du matériel adapté au niveau de chacun respectant les normes en vigueur:

- Le port du casque conforme à la norme EN 906 est obligatoire même lors de phases d'exercices au sol.
- Les sellettes doivent être conformes à la norme EN 1651 et proposer des protections dorsales.
- Le parachute de secours conforme à la norme EN 12491 est recommandé dans la pratique du biplace, comme pour la pratique solo.
- Les parapentes utilisés lors des phases de grand vol devront être homologués selon les normes EN 926-1 et 926-2.
- L'utilisation de mini voiles dans le cadre de l'enseignement devra respecter les recommandations du constructeur.



Projet CV Acro kite :

Rapprocher le cerf-volant éducatif (monofil construit, décoré,...) et le CV acrobatique (acrokite) du programme EDCL.

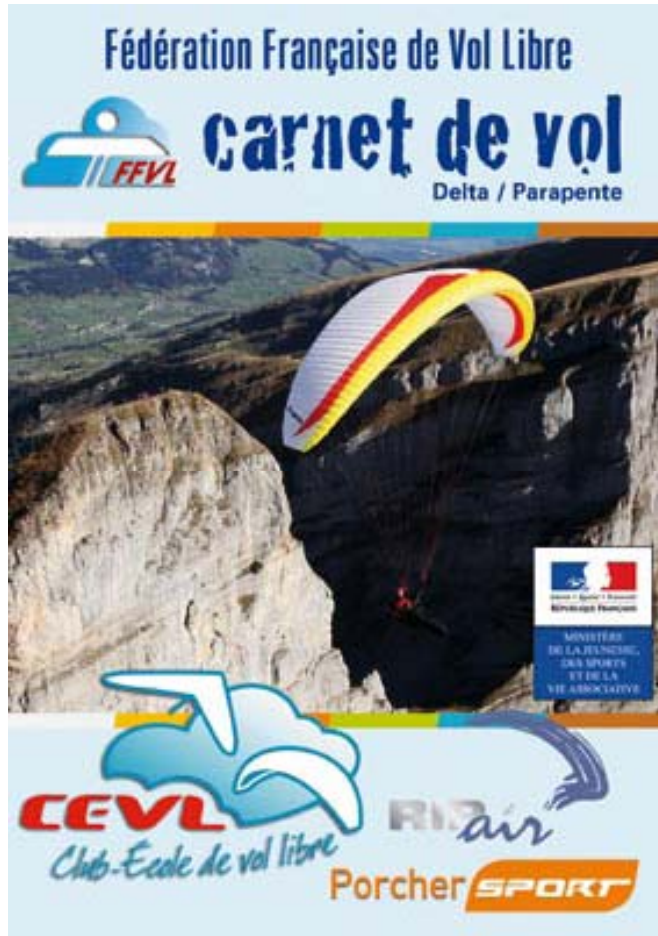
Décision favorable CD du 23/06

Livraison : Coupe Icare 2007

Diffusion prévue : Vente par le biais de la boutique FFVL.

Prix : 25 euros

## COMPTE RENDU .

**Carnet de vol :**

Outil destiné aux écoles et aux licenciés  
Diffusion prévue :

Vente par le biais de la boutique FFVL.

Date prévue : Eté 2007

Prix : 3,70 euros

**Diplôme découverte :**

Dim : 15x 10,50cm

Livraison : Rassemblement 2007

Diffusion : par la commission EFVL

Gratuité



**Rejoins la famille du Vol Libre!**  
Sport ou loisir, à toi de choisir...

Pour t'accueillir, plus de 200 écoles, 600 clubs, permettent de pratiquer dans la convivialité et la sécurité du groupe.

Parapente, aile delta, cerf volant statique, de combat ou acrobatique, kite sur l'eau, la terre ou la neige, t'invitent à venir prendre l'Air.

**Contacts:**  
FFVL: 4, rue de Suisse - 06000 Nice  
Tel: 04 97 03 82 82  
Fax: 04 97 03 82 83  
Site: [www.ffvl.fr](http://www.ffvl.fr)  
@mail: [ffvl@ffvl.fr](mailto:ffvl@ffvl.fr)

**DIPLÔME DÉCOUVERTE**  
Parapente ou Delta

**FFVL**  
Fédération Française de Vol Libre  
Parapente Delta Cerf-Volant Kite

Porcher **SPORT**

COMPTE RENDU .

**Attestation de découverte**

Nom:

Prénom:

A effectué un vol en biplace:

Parapente  Delta

avec:

Délivré le:

Tampon  
Signature

**Vous avez osé la Liberté  
Apprenez à la Piloter!**



**Bienvenue à la Fédération Française de Vol Libre!**

Vous avez volé!!! Pourquoi ne pas continuer, en contribuant à votre tour à la promotion de nos activités?

Où que vous viviez, quelles que soient vos destinations de vacances, le parapente, le delta, le cerf-volant ou le kite, vous attendent, avec votre famille, vos amis...

[www.ffvl.fr](http://www.ffvl.fr)

**OSEZ LA LIBERTÉ**

Découvrez le vol en biplace  
Apprenez à voler dans un club ou une École  
Française de Vol Libre



**FFVL**

4 rue de la République - 92000 Nanterre  
Tél : 01 47 34 11 22 - Fax : 01 47 34 11 23  
E-mail : [ffvl@ffvl.fr](mailto:ffvl@ffvl.fr) - [www.ffvl.fr](http://www.ffvl.fr)

Portrait: J. Bessonnet, Concept photo graphique: Agence Olympe, pictural: K. Ouchine

*"J'ai découvert des choses qui sont de nature à transformer notre vie, tout un monde étranger en notre. Aucun de nous n'avait vu ni éprouvé cela."*

*Richard Bach*

Encart publicitaire :

*Cet encart a été réalisé par la commission écoles pour promouvoir le vol libre en club et école via la presse. Il accompagne une affiche promotionnelle 60x 45 et un résumé de la charte à afficher dans les locaux de l'école.*

Diffusion : dans la presse locale et nationale

Date prévue : 2008

Selon budget

COMPTE RENDU .



Passeport VL version anglaise :

Diffusion : Commission des écoles

Date prévue :

Rassemblement 2007

Prix : 1,50 euros

## COMPTE RENDU .

**Intervention sur le thème « espace aérien et enseignement » Gérard DELACOTE,****Préambule**

Quelle que soit la forme de pratique envisagée, l'accès à une activité telle que le vol libre nécessite une solide phase de formation initiale pour acquérir les bases techniques du pilotage : dans le même temps la sensibilisation à tous les aspects liés au cadre de pratique et au volume d'évolution sont tout aussi indispensables, le pilote d'un PUL ayant un statut de « commandant de bord ». Les apports liés à l'espace aérien font donc partie des domaines prioritaires à aborder dès le début de la formation afin de permettre à chaque pratiquant d'accéder progressivement à l'autonomie en toute connaissance de cause.

**Le contexte du vol libre****1. Rappel concernant les aspects réglementaires en vigueur**

- Nul n'est censé ignorer la loi
- Tout pratiquant de vol libre est tenu de posséder une RCA
- Tout pratiquant doit respecter les textes en vigueur concernant le vol libre (sites, réglementation aérienne)
- Tout pratiquant est un usager de l'espace aérien inférieur
- Delta et parapentes sont des PUL (planeurs ultra légers)
- Les PUL sont soumis aux règles du vol à vue (VFR=Visual Flight rules) : ces règles sont répertoriées dans les fascicules du RDA et SCA version 2007
- De par leurs caractéristiques techniques, les PUL n'ont accès qu'aux classes d'espace G et E - Les PUL doivent également respecter les zones réglementées (ZRT, ZIT, etc)
- Des règles particulières existent pour le survol dans différents cas de figure : notamment pour les agglomérations, les rassemblements de personnes, certains espaces protégés (réserves naturelles parcs nationaux)
- Des interdictions de vol peuvent concerner ponctuellement n'importe quelle partie du territoire pour des événements exceptionnels (exemples : exercices militaires, Tour de France, manifestations particulières, protection de personnalités)

° **Les infractions aux règles liées à l'espace aérien constituent des délits passibles de très fortes amendes et relèvent du tribunal pénal.**

**2. Les champs d'intervention des enseignants**

Quel que soit le cadre d'intervention et le type de structure, l'enseignant se doit d'aborder, lors des phases de formation, les éléments liés aux aspects réglementaires : tous les enseignants, bénévoles et professionnels sont concernés.

**Pourquoi ?**

- Tout pratiquant doit bénéficier dès le début de sa formation des informations indispensables liées au cadre réglementaire propre à l'activité.
- Tout pratiquant doit disposer d'une formation lui permettant de s'approprier les connaissances indispensables pour lui permettre de pratiquer en respectant les règles en vigueur liées à son domaine d'évolution.

° **Ces éléments sont en relation directe avec les obligations de moyens des enseignants dans le domaine sécuritaire.**

° **Attention aux raccourcis et aux analyses sommaires : l'ensemble des items du §1 concernant les aspects réglementaires s'appliquent à chaque pratiquant.**



## COMPTE RENDU .

### Quand ?

- Pour le cadre réglementaire général, dès le tout début de la formation
- Pour les aspects liés à l'accès au vol : dès l'accès aux premiers vols au début de la progression.

### Comment ?

- A partir des documents officiels du SIA (réglementation aérienne RDA-SCA 2007, pochette VFR, cartes aéronautiques, site du SIA pour la consultation des NOTAM et suppléments à l'AIP.
- A partir du site d'information de la DIRCAM pour l'activité des zones du réseau basse altitude de la Défense notamment.
- A partir des informations répertoriées sur le site fédéral en consultant les différentes rubriques des pages ea (alertes, documentation, actualité)
- A partir des outils disponibles sur le site FFVL ou créés par la structure.

° Il est très vivement conseillé de laisser une trace écrite des éléments apportés au cours de la formation en complément du passeport de vol libre.

### Quelques remarques souvent formulées par les sceptiques :

- L'ea, c'est « ennuyeux », les élèves ne veulent pas y consacrer de temps
- C'est trop compliqué
- Chez nous il n'y a pas d'espace classé
- Cela ne concerne pas les pilotes qui volent sur sites
- C'est uniquement pour les pilotes de cross et les compétiteurs

° Aucune de ces remarques ne peut justifier de ne pas donner à ce sujet la place qu'il doit impérativement occuper dans la formation pour les raisons citées au §1.

### 3. Les enjeux et l'implication de la FFVL sur le dossier de l'espace aérien

L'espace aérien est devenu un dossier majeur pour la FFVL, qui a mis en place un réseau de référents ea constitué, à l'échelle interrégionale des DAC (Direction de l'Aviation Civile), à minima d'une doublette composée d'un cadre technique et d'un représentant associatif, avec en complément 1 représentant par ligue et CDVL si possible. Ce réseau compte actuellement plus de 40 personnes

La FFVL est le seul « outil » ayant aujourd'hui la capacité à défendre efficacement le milieu du vol libre dans son ensemble : son action se conjugue aussi à celle des autres fédérations aéronautiques et sportives regroupées au sein du CNFAS (Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives).

La FFVL occupe à présent pleinement sa place auprès de toutes les instances officielles civiles et militaires, ainsi que du MEDD (Ministère de l'écologie et du développement durable).

Si le poids de l'aviation commerciale et militaire est prédominant, il n'en demeure pas moins que la très forte implication de la FFVL permet, avec le concours des autres fédérations de l'aviation légère et sportive, de défendre au mieux et en commun nos intérêts.

° En constituant de fait le premier lien avec les nouveaux pratiquants, les enseignants sont un maillon essentiel pour la prise en compte de ce domaine par tous les pilotes et un relais important pour faciliter la circulation des informations pratiques.

A St Lary, le 16 octobre 2007.

Gérard DELACOTE,  
CTN vol libre en charge de l'espace aérien





COMPTE RENDU .

## **PRESENTATION DE LA NORME EN 926-2 (2005)**

La nouvelle Norme Européenne EN 926-2 concernant les tests en vol des parapentes nécessite de modifier notre approche de ce type d'outil jusqu'alors souvent utilisé pour classer les parapentes de manière bien simpliste.

En effet le résultat général de notation de l'aile reprends la note la plus pénalisante de toutes les manœuvres. Il n'est alors plus possible d'utiliser la lettre du résultat final apposée sur le sticker pour classer ou « juger » une aile dans la progression. Il s'agit d'une sorte de « warning » informant l'utilisateur du niveau d'exigence le plus élevé rencontré sur l'ensemble des évaluations menées ( jusqu'à 312).

Il ne semble pas irréaliste qu'une aile soit utilisée en début de progression avec une classification C voir D si ce résultat tient par exemple de la fermeture asymétrique à 75% accélérée, sachant que ce pilote ne montera pas l'accélérateur et que par ailleurs cette aile est B aux maximum dans l'ensemble des autres résultats. Cette norme propose des résultats plus lisibles nécessitant une lecture préalable.

Voici quelques éléments « guides de lecture » qui vous permettront d'éclairer votre jugement.

### **Rappel : Les normes qui concernent la pratique du parapente**

- EN 926-2 (08-2005): tests en vol des parapentes.
- EN 926-1(10-2006): tests en résistance des structures des parapentes.
- EN 1651: test des harnais pour parapente.
- EN 12491(06-2001): test des parachutes de secours.
- EN 966 (05-1996): casques de sports aériens.



## COMPTE RENDU .

## Détail sur l'EN 926-2 (2005) tests en vol des parapentes

28 tests + autres procédures si spécifiées dans le manuel

- 1 **Gonflage/décollage** .....
- 2 **Atterrissage** .....
- 3 **Vitesses en vol droit** .....
- 4 **Débattement/effort aux commandes** .....
- 5 **Stabilité en tangage en sortie de vol accéléré** .....
- 6 **Stabilité en tangage lors d'une action aux commandes en vol accéléré** .....
- 7 **Stabilité et amortissement du roulis** .....
- 8 **Stabilité en virage modéré** .....
- 9 **Comportement lors d'une mise en virage en 360° engagé rapide** .....
- 10 **Fermeture frontale symétrique (bras haut et accélérée)**
- 11 **Sortie de phase parachutale** .....
- 12 **Sortie de passage aux grands angles d'incidence** .....
- 13 **Sortie d'un décrochage stabilisé maintenu** .....
- 14 **Fermeture asymétrique (45 et 75%, bras haut et accélérée)**
- 15 **Contrôle de trajectoire avec fermeture asymétrique maintenue** .....
- 16 **Tendance à la vrille bras hauts** .....
- 17 **Essai de tendance à la vrille à basse vitesse** .....
- 18 **Sortie d'une vrille développée** .....
- 19 **Décrochage aux B** .....
- 20 **Grandes oreilles** .....
- 21 **Grandes oreilles en vol accéléré** .....
- 22 **Comportement en sortie de spirale engagée** .....
- 23 **Commandes de direction alternatives** .....
- 24 **Autre procédure et/ou configuration de vol décrite dans le manuel d'utilisation**



## COMPTE RENDU .

**Description des catégories de parapentes selon la norme - 4 types  
de résultats pour chaque manoeuvre**

Catégorie	Description des caractéristiques de vol	Description des niveaux de pilotage requis
<b>A</b>	Parapente avec sécurité passive maximale et caractéristiques de vol extrêmement tolérantes. Forte résistance aux sorties du domaine de vol normal.	Pour tous pilotes y compris en phase d'apprentissage.
<b>B</b>	Parapente avec bonne sécurité passive et caractéristiques de vol tolérantes. Résistance moyenne aux sorties du domaine de vol normal	Pour tous pilotes y compris en phase d'apprentissage.
<b>C</b>	Parapente avec sécurité passive modérée et réactions potentiellement vives à la turbulence et aux erreurs de pilotage. Le retour au vol normal peut nécessiter un pilotage précis.	Pour pilotes entraînés aux techniques de sortie du domaine de vol, au pilotage actif, qui volent de manière régulière, et comprennent toutes les implications d'un parapente ayant une sécurité passive réduite.
<b>D</b>	Parapente aux caractéristiques de vol exigeantes, avec réactions potentiellement violentes à la turbulence et aux erreurs de pilotage. Le retour au vol normal exige un pilotage précis.	Pour pilotes très entraînés aux techniques de sortie du domaine de vol, au pilotage très actif, ayant une forte expérience du vol en conditions turbulentes, qui comprennent et acceptent toutes les implications d'un tel parapente



## COMPTE RENDU .

### Principe de test et de notation :

- L'aile est testée aux extrémités de la fourchette de poids, par deux pilotes différents.
- Chaque manœuvre fera l'objet de plusieurs critères fondant un résultat par manœuvre.
- Lorsque l'aile est équipée de trims, la procédure sera appliquée à chaque extrémité des réglages des trims; le travail en vol est donc doublé.
- Le résultat général de notation de l'aile reprendra la note la plus pénalisante de toutes les manœuvres.
  - Pour une aile équipée d'un accélérateur:  
 $82 * 2 = 164$  évaluations
  - Pour une aile équipée de trims:  
 $58 * 4 = 232$  évaluations
  - Pour une aile équipée de trims et accélérateur:  
 $78 * 4 = 312$  évaluations

### **Au bout de tout cela une seule lettre pour classer ce produit**

- Les biplaces seront évalués selon les mêmes critères et avec la même grille de résultats, on élargit considérablement les possibilités de choix.

HARNAIS : distance maillons - assise 42cm (y compris sellette passager en configuration biplace)


- Réglage de la ventrale du harnais :
  - Ptv < 50kg – 38 cm
  - Ptv < 50 et 80 > kg – 42 cm
  - Ptv > 80kg – 46 cm
  - Biplace : réglage ventrale du passager = à celle du pilote

**Les résultats des ailes testées par le laboratoire Aérotest sont en ligne sur le site de la FFVL rubrique CTS.**



COMPTE RENDU .

**MODELE DE STICKER (commun aux deux laboratoires de test)**

LABORATOIRE FFVL AEROTESTS			
		<a href="mailto:ffvl@wanadoo.fr">ffvl@wanadoo.fr</a>	
		conformité	C
		CATEGORY / categorie	DATE
		C	32 fév 1890

**GLIDER / aile**

MANUFACTURER / constructeur		ZZZZZZZZZZZZ	
MODEL / modèle	spécimen	SIZE / taille	L
Date de fabrication	SERIAL NUMBER /N° de série		
MAXIMUM WEIGHT / poids maximum	kg		
MINIMUM WEIGHT / poids minimum	kg		
MODEL WEIGHT / poids du modèle	kg	AREA / surface	m <sup>2</sup>
NUMBER OF RISERS / nbre d'élévateurs			
ACCELERATOR / accélérateur			
TRIMS / afficheurs			
CHECK EVERY / contrôles			

**HARNESS during test / harnais lors du test**

TYPE	ABS	BRAND NAME / marque	TTTTTTTT
MODEL / modèle	OOOOOOOOOO		
DISTANCE BETWEEN TOP MIDPOINT OF CARABINERS distance entre le milieu des élévateurs			

WARNING BERFORE USE REFER TO THE USER'S MANUAL  
ATTENTION avant utilisation lire le manuel de vol.

## COMPTE RENDU .

RAPPORT DE TEST DE		Date	hier		
MARQUE	XXXXXXXXXX	MODELE	SPECIMEN	TAILLE	L
Procédure	Poids min trimé	PTV	90 kg		
HARNAIS	YYYYYYY	TYPE	abs	VENTRALE	42 cm
remarques particulières: vitesses relevées 22/40/45					
<b>Tableau 3 — Classification du comportement d'un parapente pour l'essai de gonflage/décollage</b>					
1 Comportement en élévation					
				doux, progressif et régulier	A
2 Technique de décollage spéciale requise					
				non	A
<b>Tableau 5 — Classification du comportement d'un parapente pour l'essai d'atterrissage</b>					
Technique d'atterrissage spéciale requise					
				non	A
<b>Tableau 7 — Classification du comportement d'un parapente pour l'essai de vitesses en vol droit</b>					
Mesure et évaluation					
1 Vitesse bras hauts supérieure à 30 km/h					
				oui	A
2 Plage de vitesse aux commandes supérieure à 10 km/h					
				oui	A
Vitesse					
3 minimum					
				inférieure à 25 km/h	A
<b>Tableau 9 — Classif du comportement d'un parapente pour l'essai de débattement/effort aux commandes</b>					
poids max. en vol		jusqu'à 80 kg			
poids max. en vol		80 à 100 kg			
		croissant supérieur à 60 cm			
poids max. en vol		sup à 100 kg			
<b>Tableau 15 — Classification du comportement d'un parapente pour l'essai de stabilité et d'amortissement en roulis</b>					
Oscillations					
				amorties	A
<b>Tableau 17 — Classification du comportement d'un parapente pour l'essai de stabilité en virage modéré</b>					
Tendance au retour en vol droit					
				sortie spontanée	A
<b>Tableau 19 — Classification du comportement d'un parapente lors de l'essai de mise en virage en 360° engagé rapide</b>					
Taux de chute après deux virages		-9m/s			
				jusqu'à 12 m/s	A
<b>Tableau 21 — Classification du comportement d'un parapente pour l'essai de fermeture frontale symétrique</b>					
Entrée					
				Bascule arrière inférieure à 45°	A
Sortie					
				spontanée, inférieure à 3 s	A

## COMPTE RENDU .

Angle d'abattée en sortie	abattée comprise entre 0 et 30° maintien de la trajectoire	A
Cascade effective	non	A
<b>Tableau 23 — Classification du comportement d'un parapente pour l'essai de sortie de phase parachutale</b>		
1 Phase parachutale accomplie	non	A
2 Sortie	spontanée, inférieure à 3 s	A
3 Angle d'abattée en sortie	abattée comprise entre 0 et 30°	A
4 Changement de trajectoire	changement de trajectoire inférieur à 45°	A
5 Cascade effective	non	A
<b>Tableau 25 — Classif du comportement d'un parapente pour l'essai de sortie de passage aux grands angles d'incidence</b>		
1 Sortie	spontanée, inférieure à 3 s	A
2 Cascade effective	non	A
<b>Tableau 27 — Classification du comportement d'un parapente pour l'essai de décrochage stabilisé maintenu</b>		
1 Angle d'abattée en sortie	abattée comprise entre 0 et 30°	A
2 Fermeture	pas de fermeture	A
3 Cascade effective (autre qu'une fermeture)	non	A
4 Bascule en arrière	Inférieure à 45°	A
5 Tension des suspentes	tension de la plupart des suspentes	A
<b>Tableau 29 — Classification du comportement d'un parapente pour l'essai de fermeture asymétrique 50 %</b>		
Changement de trajectoire avant regonflement	inférieur à 90° abattée ou roulis compris entre 0 et 45°	A
Comportement au regonflement	regonflement spontané	A
Changement total de trajectoire	inférieur à 360°	A
fermeture effective du côté opposé	non	A
Twist effectif	non	A
Cascade effective	non	A

## COMPTE RENDU .

**Tableau 29 — Classification du comportement d'un parapente pour l'essai de fermeture asymétrique 75 %**

Changement de trajectoire avant regonflement	<b>compris entre 180 et 360°abattée ou roulis compris entre 15 et 45° C</b>	
Comportement au regonflement	<b>regonflement spontané</b>	<b>A</b>
Changement total de trajectoire	<b>inférieur à 360°</b>	<b>A</b>
fermeture effective du côté opposé	<b>non</b>	<b>A</b>
Twist effectif	<b>non</b>	<b>A</b>
Cascade effective	<b>non</b>	<b>A</b>

**Tableau 31 — Clas pour l'essai de contrôle de trajectoire avec fermeture asymétrique maintenue**

1 Capacité à voler droit	<b>oui</b>	<b>A</b>
2 virage à 180° en 10 s, du côté opposé à la fermeture	<b>oui</b>	<b>A</b>
3 Pourcentage de commande entre le virage et le départ en vrille ou en décrochage	<b>supérieur à 50% du débattement aux commandes symétrique</b>	<b>A</b>

**Tableau 33 — Classification du comportement d'un parapente pour l'essai de tendance à la vrille bras hauts**

Vrille effective	<b>non</b>	<b>A</b>
------------------	------------	----------

**Tableau 35 — Classification du comportement d'un parapente pour l'essai de tendance à la vrille à basse vitesse**

Vrille effective	<b>non</b>	<b>A</b>
------------------	------------	----------

**Tableau 37 — Classification du comportement d'un parapente pour l'essai de sortie d'une vrille développée**

1 Angle de rotation en vrille après relâchement des commandes	<b>sort de la vrille en moins de 90°</b>	<b>A</b>
2 Cascade effective	<b>non</b>	<b>A</b>

**Tableau 39 — Classification du comportement d'un parapente pour l'essai de décrochage aux B**

1 Changement de trajectoire avant relâchement	<b>regonflement spontané</b>	<b>A</b>
2 Comportement avant relâchement	<b>maintien de stabilité avec envergure droite</b>	<b>A</b>
3 Sortie	<b>spontanée, inférieure à 3 s</b>	<b>A</b>
4 Angle d'abattée en sortie	<b>abattée comprise entre 0 et 30°</b>	<b>A</b>
5 Cascade effective		

## COMPTE RENDU .

	<b>non</b>	<b>A</b>
--	------------	----------

<b>Tableau 41 — Classification du comportement d'un parapente pour l'essai des grandes oreilles</b>		
1	Procédure d'entrée	<b>A</b>
	<b>technique standard</b>	
2	Comportement pendant les grandes oreilles	<b>A</b>
	<b>vol stable</b>	
3	Sortie	<b>A</b>
	<b>spontanée, inférieure à 3 s</b>	
4	Angle d'abattée en sortie	<b>A</b>
	<b>abattée comprise entre 0 et 30°</b>	
<b>Tableau 45 — Classification du comportement d'un parapente pour l'essai en sortie de spirale engagée</b>		
1	Tendance au retour au vol droit	<b>A</b>
	<b>sortie spontanée</b>	
2	Angle de rotation pour retrouver le vol normal	<b>A</b>
	<b>inférieur à 720°, sortie spontanée</b>	
<b>Tableau 47 — Classification du comportement d'un parapente pour l'essai de commandes de direction alternatives</b>		
1	Virage à 180° possible en 20 s	<b>A</b>
	<b>oui</b>	
2	Décrochage ou vrille effectif	<b>A</b>
	<b>non</b>	
<b>Tableau 49 — Clas pour l'essai de toute autre procédure et/ou configuration de vol décrite dans le manuel d'utilisation</b>		
1	Fonctionnement correct de la procédure	
2	Procédure adaptée aux pilotes débutants	
3	Cascade effective	