

Passeport de pilote



Nom : Prénom :

Adresse :

Né (e) le : Groupe Sanguin :

Téléphone(s) :

E.mail :

Passeport délivré le : à :

Par : N° de licencié :

Conception DTM Vol Libre. / Réalisation : Atelier Design Alysse

Personne à prévenir en cas d'accident

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 de suivre et de faire valider les étapes de votre progression de pilote. Il vous aidera à baliser la formation indispensable pour accéder en sécurité à l'autonomie.

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,

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 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 localement en autonomie sur tout site avec du matériel adapté, en conditions aérologiques variées. Il est accessible à 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 des compétences à optimiser toutes formes de vol en sécurité. 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 de toutes les compétences du niveau marron de votre passeport, concrétisée par la réalisation d'un vol significatif.
- La partie théorique consiste en :
 - un questionnaire de 30 questions à choix multiple (135 pts / 180 pts),
 - 2 questions ouvertes,
 - un entretien éventuel.

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.

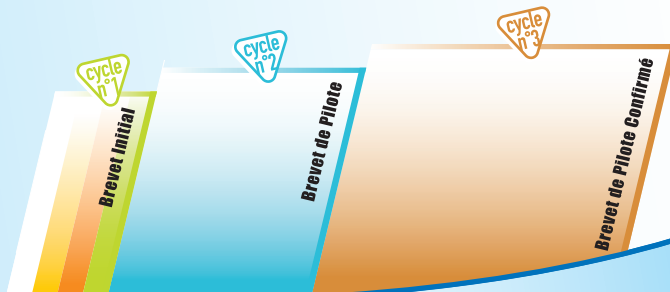


la Technique

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

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 3 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.



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.

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)
- **Mécavol :** 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



le Cadre de pratique



- Connaître les obligations légales (assurance, autorisation)



objectif

Être capable de piloter son aile au sol et lors des premières sustentations

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
- Prévol 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 des consignes 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 Biplace 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

Être capable, en pente école, de respecter un plan de vol simple. ➔ 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)
- Réaliser une prévol complète (boucles d'attache, sangles de réglage, écartement de la ventrale, aiguille du secours)



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



**Être capable de réaliser un grand vol
avec assistance en conditions calmes.**

niveau vert **BREVET INITIAL**



Premiers pas vers l'autonomie sur site connu en conditions calmes

l'Analyse



- 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
- **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



- 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.



Être capable de 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

Autonomie 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



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 d'aller se poser (évolution des conditions, 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, ⇒ 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), différentes catégories d'ailes et leurs exigences de pilotage, parachute de secours (utilisation, configuration aile / secours, contraintes liées aux incidents de vol), ⇒ résistance des matériaux
- **règlementation :** 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



objectif

Être capable de 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

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)

niveau marron

Optimisation du pilotage

cycle
n°3



L'Analyse



Faire une prévision de la journée aérologique

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

Poursuivre l'analyse des conditions et de leur évolution tout au long du 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 / Aérologie :** 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



- Intégrer les facteurs humains
- Rester à l'écoute de ses possibilités du jour et savoir renoncer
- Avoir conscience des exigences liées à la pratique du vol de performance
- Etre capable d'endurance en vol (résistance au stress, lucidité, récupération)
- Se concentrer sur les choix et actions à venir tout en pilotant



objectif

**Être capable d'analyser et d'exploiter
les conditions afin de se déplacer.**



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

(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
- ⇒ - contrôler le vol en turbulences
- Maîtriser la précision des trajectoires en vol de groupe

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
- ⇒ - Gérer la vitesse en fonction des conditions de vol



la Technique (suite)



- ⇒ - 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 données fournies par ses instruments de vol

Gérer son matériel

- ∞ - Suivre les signes de vieillissement (drisses de freins, état du tissu, des coutures, du suspentage)
- ∞ - 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...)



à savoir

> Accès qualifications fédérales et compétition :
18 ans + BPC

étapes de la formation & brevets

Initiation, progression, envol treuillé, 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

Nom : Prénom :

N° de licencié :

Date	Intitulé	Lieu	Organisme de formation	Responsable de formation
... Brevets				
.....	Pratique du Brevet de Pilote	.....	.....	.....
.....	Théorie du Brevet de Pilote	.....	.....	.....
.....	Pratique du Brevet Confirmé	.....	.....	.....
.....	Théorie du Brevet Confirmé	.....	.....	.....

Validation :

BREVET INITIAL

Date :

Site :

Cachet :

Validation :

BREVET PILOTE

N° de Brevet :

Cachet de la Ligue :

Validation :

**BREVET
CONFIRMÉ
PILOTE**

N° de Brevet :

Cachet de la Ligue :

tropopause

hémisphère nord

nuages

analyse

prévision

pression

humidité

température

isobare

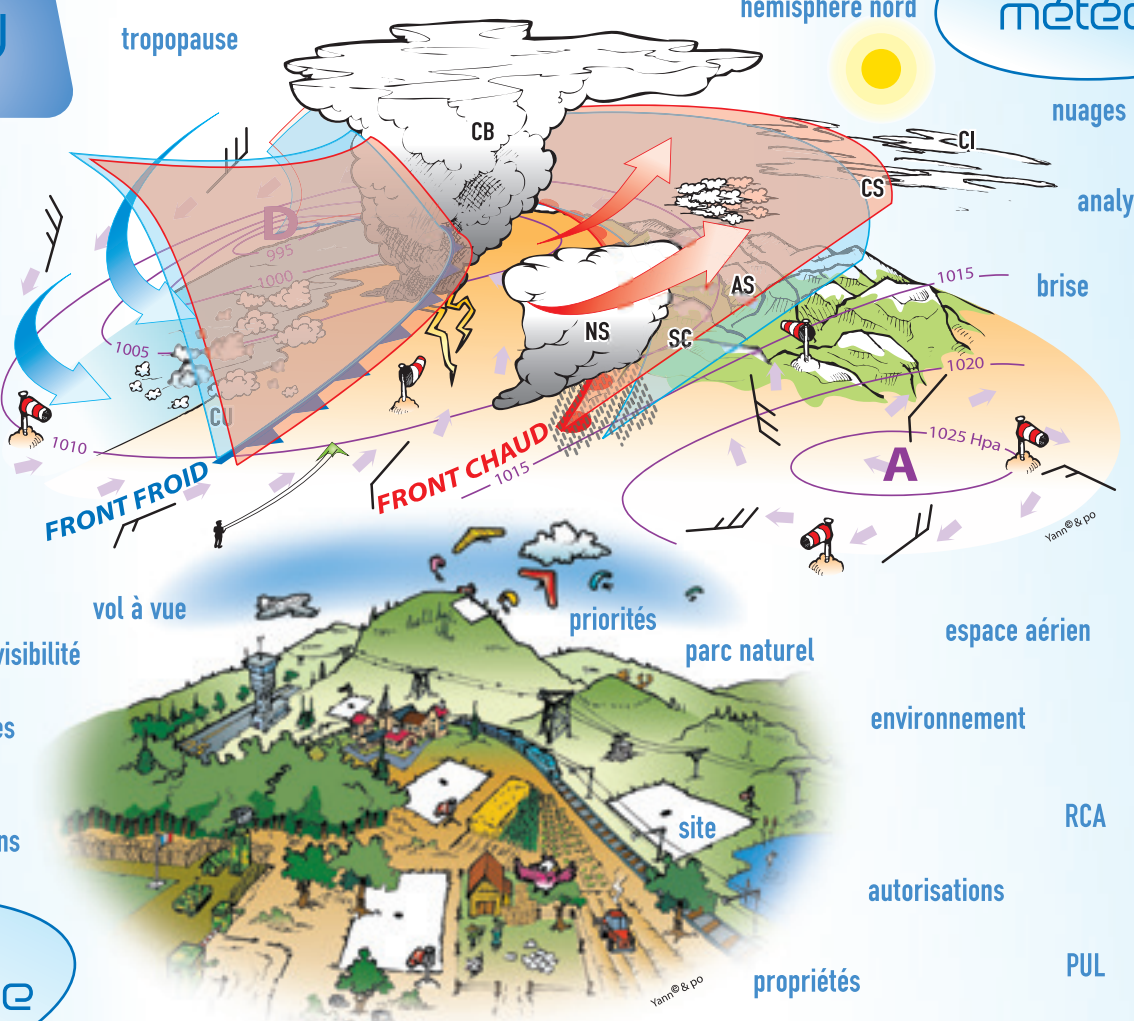
carte aéronautique

visibilité

aérodromes

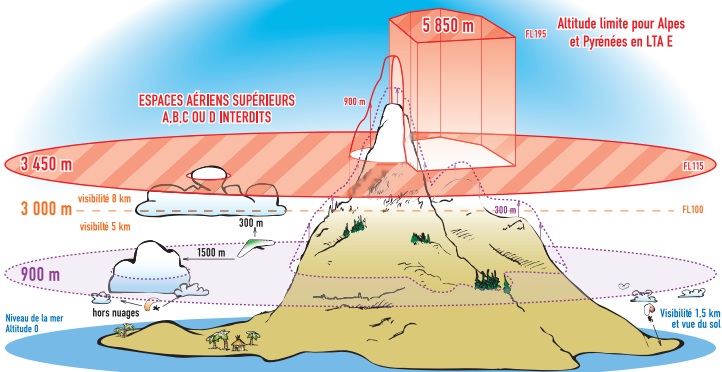
interdictions

cadre de pratique



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 :	Pas de minimum, sous réserve de n'entraîner aucun risque pour les personnes et les biens à la surface.
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 :	300 m dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef
5] Survol (hors n°1) de Parcs et réserves naturelles :	conditions spécifiques pour chaque Parc et Réserve (*)
6] Survol (hors n°1) d'installations portant marque distinctive  sur carte aéronautique :	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.

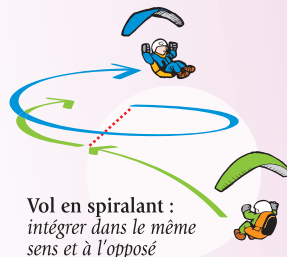


Face à face :
chacun dégage à droite

Routes convergentes :
priorité à droite



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



Vol en spirale :
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



réglementation aérienne du vol libre

RÉGLEMENTATION 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
- Voltiger 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

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 : en cas d'accident

PRIORITE AUX SECOURS

**NE DECOLLEZ PLUS PENDANT TOUTE LA PÉRIODE D'INTERVENTION
DE L'HÉLICOPTÈRE SUR ZONE.**

L'alerte

- Appelez le 112.
- Passez sur la fréquence FFVL 143.9875 MHz.
- Tentez d'établir une communication.

Soyez prêt à répondre aux questions des secours

- Qui êtes-vous ?
- Où vous trouvez-vous (lieu, altitude, coordonnées GPS) ?
- Que s'est-il passé, quand ?
- Quelle est la couleur de la voilure ?
- Quelles sont les blessures éventuelles ?
- Quelle est la météo ?

Restez joignable au téléphone

Restez à l'écoute sur la fréquence FFVL 143.9875 MHz

**Même sans blessure, informez les secours d'une situation particulière
(ex : voile laissée sur place...)**

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

Vous êtes indemne, le signaler au 112.

Précisez si votre voile reste sur zone en indiquant sa couleur.

A l'approche de l'hélicoptère

- Aidez les équipages à accomplir leur mission en toute sécurité.
- Restez à l'écoute sur la fréquence FFVL, où les secouristes peuvent vous contacter.
- Restez joignable sur votre téléphone.
- En vol, dégagez la zone d'intervention de l'hélicoptère.

Sécurisez la zone, Stoppez les décollages

- Pliez et retirez le matériel.
- Mettez-le à l'abri du souffle de l'hélicoptère.
- Evacuez la zone d'intervention.
- Organisez un large périmètre de sécurité.
- Eloignez le public présent sur la zone.

Vous êtes branché ou en falaise

- Sécurisez-vous, attachez-vous solidement (voir le kit de secours personnel).
- Si vous êtes équipé d'un parachute de secours, le signaler aux secouristes.
- Si vous n'êtes pas sûr de vous, ne descendez pas seul.

Vous êtes dans une ligne électrique

- Signalez cette situation particulière, les secours interviendront une fois le courant coupé.
- Évitez toutes manoeuvres pouvant engendrer un arc électrique.
- Conformez-vous aux directives des secours.
- Restez à distance des lignes électriques.

Heurter un pylône n'arrive pas qu'aux autres !



**ATTENTION, HORS SITE, UNE VOILE DÉPLIÉE
UN LONG MOMENT, PEUT ÊTRE CONSIDÉRÉE
COMME UN SIGNAL DE DÉTRESSE.**

Le vol libre, sport de nature

Vous découvrirez 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 avec une grande sensibilité et attendent de votre 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 d'une convention de partenariat avec la LPO (ligue de protection des oiseaux).

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.



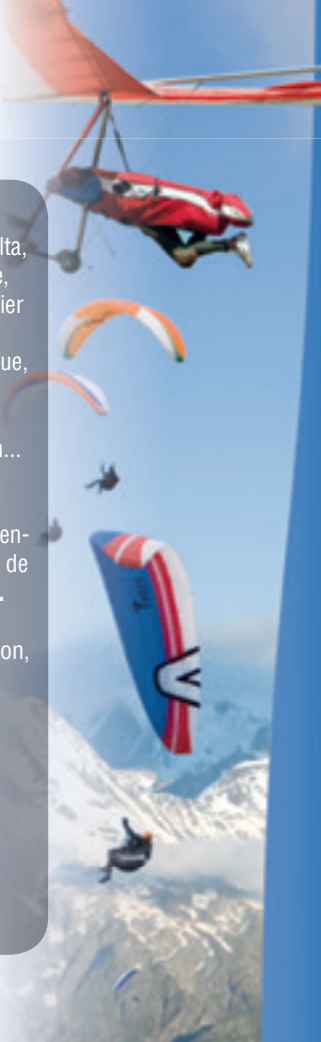
Sport ou loisir, à vous de choisir !

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 dernier né de nos sports de glisse. 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 **250 structures d'enseignement**. Vous rejoindrez ainsi les **40 000 membres** licenciés de notre fédération, toutes disciplines confondues.

Dès maintenant,
l'un de nos **700 clubs**
peut vous accueillir, vous offrant
ainsi la possibilité de vivre
et de partager notre passion
commune, l'air.





RIPAIR

Contrôles
&
Réparations

RIPAIR vous conseille

Quels sont les principaux facteurs
d'usure de votre voile ?

Humidité + chaleur 🙄🙄🙄🙄🙄

Humidité 🙄🙄🙄

Chaleur 🙄

U.V 🙄

Voltige 🙄🙄🙄🙄🙄

Terrains abrasifs : neige, sable... 🙄🙄🙄

Noeuds dans les suspentes 🙄🙄🙄🙄🙄

Vol avec voile humide 🙄🙄🙄

Pliage 🙄

Tél. +33(0)4.50.644.102

www.ripair.com

info@ripair.com



AIRSPORTS ASSURANCES

GRUPE AIR COURTAGE

PARAPENTE | DELTA | KITE
CERF VOLANT | BOOMERANG

Votre Courtier d'Assurance spécialiste du Vol Libre



www.air-assurances.com

info@air-assurances.com

Tél. +33 (0)4 74 46 34 29

Inscrit à l'Ordes N°07 00079 | www.orles.fr

ASSURANCES VOL LIBRE 2013

Nouveaux tarifs – Nouveaux assureurs

Consultez-nous !

Découvrez nos offres sur www.air-assurances.com

