



Livret d'accompagnement des stages

Parapente

BREVET DE PILOTE INITIAL

Edition 2023



Syndicat national
des moniteurs de parapente

Progression Cycle I - Niveau vert







Stages progression parapente BREVET INITIAL

Accès à l'autonomie en Air calme

Nom, prénom:

Date du stage :

Pierre-Paul MENEGOZ - www.ppmenegoz.com





PREALABLE

OBJECTIFS :

Parvenir à l'autonomie en conditions aérologiques calmes sur site connu. Etude du niveau vert de la formation fédérale et du Brevet Initial.

Mettre les Facteurs Humains au coeur des préoccupations du pilote. En faire le socle d'une pratique responsable.

Pour atteindre ces objectifs, plusieurs stages de ce niveau de formation sont peut être nécessaires.

PROGRAMME :

AIR

- Répétition de vols en conditions calmes pour affermir les techniques du décollage et de l'atterrissage.
- Identification autonome du contexte de vol du niveau: Conditions AERO-METEO Calmes.
- Observation, Ressenti, Analyse.

PILOTAGE

- Outils de pilotage: «oreilles» et «accélérateur» ;
- Répétition des exercices du stage d'initiation et évolution vers des actions de contrôle des mouvements de roulis et de tangage.
- Virage : mise en virage, conduite du virage et sortie précise
- Techniques de pilotage en conditions turbulentes. Accès à des vols en conditions de turbulences adaptées.
- Techniques de gonflage : dos et face à l'aile en préalable des décollages.
- Progression et validation de l'autonomie en approche et atterrissage sur terrain connu.

CONNAISSANCES

- Préparation du brevet de pilote initial.
- Matériel : Compléments Aile (Arrières, Suspentage), Sellette, Secours (Chaine).
- Règles spécifiques sur site et Principes d'anticollision.

FACTEURS HUMAINS ET FACTEURS NON TECHNIQUES

- Définition et appropriation des FH et FNT.
- Rose de Compétence. Identification des compétences.
- Le pilote ACTEUR de sa Sécurité.
- Connaissance de soi: Conscience de ce que je sais et peux faire.

A LIRE

Les exercices décrits ici sont adaptés aux ailes des classes EN A et B ou LTF 1 et 1-2.

Ces exercices sont fait pour développer vos compétences. Ils se doivent d'être maîtrisés avec du matériel classique pour des amplitudes soigneusement ajustées. En préalable de tous ces exercices vous validerez, avec l'aide de vos moniteurs, les prérequis techniques et les connaissances qui les rendront sûrs.

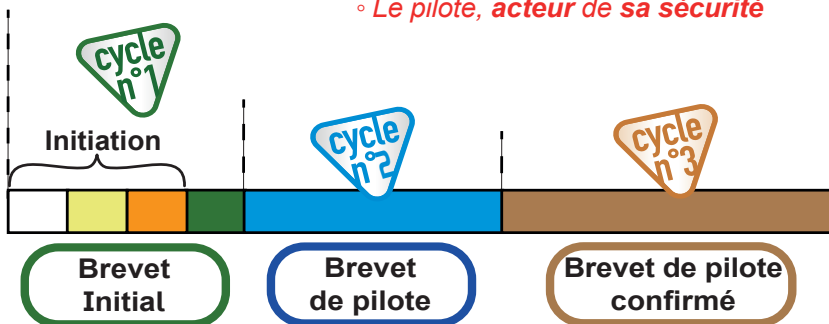
Procéder aux exercices décrits ici sans encadrement peut entraîner une perte de contrôle notamment avec des ailes en surcharge, de classes supérieures, des mini-voiles ou des ailes de compétition.



STRUCTURE DE LA FORMATION

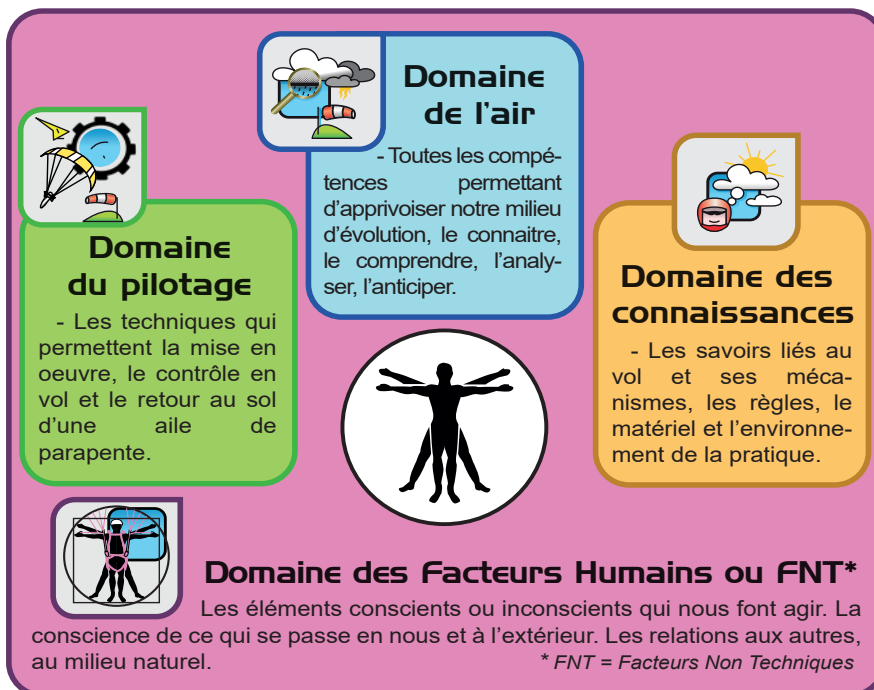
3 cycles

- **Se former**
- **Développer des compétences**
- **Le pilote, acteur de sa sécurité**



L'ensemble de votre progression est suivie sur votre compte en ligne sur l'intranet de la Fédération Française de vol libre.

4 domaines de compétences pilote





SOMMAIRE

FACTEURS HUMAINS - FNT

Les «4 domaines et la rose des compétences» 23

- Identifier les Facteurs Non-techniques dont :
 - **GES** (gestion du vol) :
 - Aller vers la réalisation d'un vol sans assistance.
 - **ENV** (environnement) et Communauté :
 - Utilisation de la Radio.
 - **Vol libre et Milieu Naturel.**
 - **DEC** (décision): Lancer le parachute de secours.

25

PILOTAGE

Prise en main des commandes - position de pilotage 06

Des exercices pour le Brevet Initial 07

- Poignée contact poignée du parachute de secours
- Les oreilles
- Exercice de roulis inverse - Le "contre" 08
- Mise en virage - conduite du virage -90°-180°-360°- sorties du virage
- Tangage - travail de l'amortissement en air calme 09
- Petits wings à la sellette 10

Principes aérodynamiques et mécaniques 11

- Vol équilibré et conséquence des déséquilibres
- Effet des actions aux commandes ou l'accélérateur sur l'incidence. 12
- La mécanique du virage

Techniques de pilotage 13

- Pilotage du tangage
- Conditions turbulentes : amortissement du roulis et du tangage
- Amortissement des turbulences : en roulis «le contre» 14
- Simulateur (portique) 14
- Présentation sommaire des trajectoires en vol dynamique & thermique

Le biplace pédagogique 15

- Réaliser le programme des exercices en doubles commandes





PILOTAGE

Travail au sol	15
- Adaptation vent faible à modéré/fort - Gonflage face à l'aile / Recentrage	

CONNAISSANCES

Matériel	16
- La radio	
- Le parachute de secours - Procédures d'affalement après ouverture.	
Réglementation	18
- La hiérarchie des aéronefs. Règles de «vol à vue».	
- Les priorités.	

L'AIR

Météo et aérologie	19
- Analyse aérologique, choix du site et préparation des vols	
- Les brises de pente et de vallée	
- Déroulement d'une journée en régime de brise	
- Les brises de mer	
Les pièges aérologiques :	21
- Turbulences / sous le vent - Venturi - Gradient - Orages - Dusts	

PROGRESSION PILOTE ET SUIVI DE FORMATION

Les brevets du Vol Libre	03 - 26
Les contenus de la formation d'un pilote	27
Niveau Vert	27-31
La suite de la progression	32
Stages de pilotage Cycle 2	
Bibliographie	33





FACTEURS HUMAINS - FNT

Une palette complète de compétences au service du vol.

• Réaliser un vol serein fait appel à de nombreuses ressources que le pilote devra mobiliser en fonction des challenges qui se présentent à lui au cours du vol. Savoir identifier toutes ces ressources permet au pilote d'être complètement armé pour son vol.

Les **Facteurs Humains** sont les contributions des pilotes aux événements et aux activités qu'ils pratiquent, dont la fameuse « Erreur Humaine ».

- Une partie des ces ressources est technique. Elle contient des savoirs ou des savoirs faire, des actions, des gestes nécessaires à la réalisation du vol et la relation à l'élément AIR. Pilotage, Connaissances et Matériel représentent environ 1/3 des compétences.
- L'autre partie, nommée Facteurs Non Techniques, qualifie les ressources liées à l'attitude, aux choix, aux émotions, aux ressentis, au fonctionnement du corps ou du cerveau, à notre relation avec les autres et à notre environnement. Ces domaines sont réputés impliqués dans 2/3 des tâches (et aussi des accidents).
- L'ensemble des compétences nécessaires à une pratique réfléchie, responsable et sécuritaire est partagée tout au long de la formation et intègre les Facteurs TECHNIQUES et NON TECHNIQUES.

AEROLOGIE

L'air est omniprésent dans le mode de pensée du pilote. Ici les compétences permettant d'approviser notre milieu d'évolution, de le connaître, le comprendre, l'analyser, le ressentir.

PILOTAGE

Les techniques permettant de mettre et garder notre machine en vol.

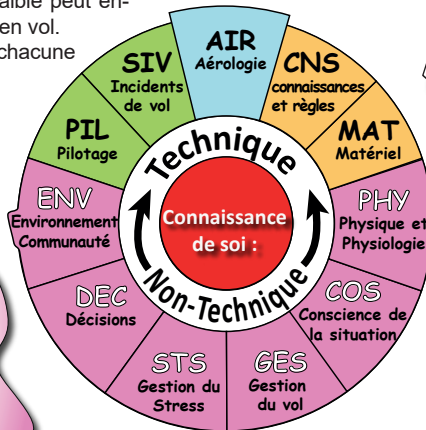
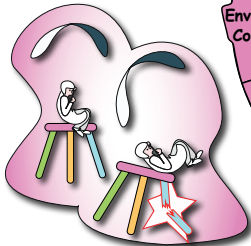
LES CONNAISSANCES

Les savoirs liés au vol et ses mécanismes, les procédures, les règles, le matériel.

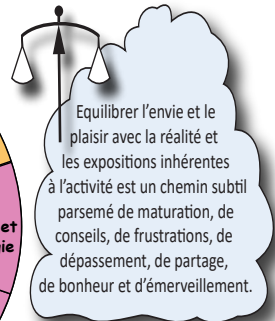
FACTEURS NON-TECHNIQUES

Les éléments conscients ou inconscients qui nous font agir dans notre activité. Les relations aux autres, au milieu naturel. La conscience de ce qui se passe en nous et à l'extérieur.

Toute compétence faible peut entraîner une difficulté en vol.
 Armez vous pour chacune d'entre elles :
 Cherchez...
 Questionnez ...
 Ressentez ...
 Osez ...



La rose des compétences



Avec votre moniteur, recherchez les compétences importantes pour le vol dans chaque domaine.





Facteurs Humains :

Identifier les Facteurs Non-techniques.

• Physiologie :

Fonctionnement des organes et tissus de notre corps. Le cerveau, le coeur, les yeux et tous les éléments du système nerveux qui renseignent nos sens.

Physique : Notre activité est un sport de nature. Forme physique, fatigue, hydratation et protection du soleil.

• Conscience de la situation :

C'est le niveau de réalisme entre l'idée que se fait un pilote de ce qui est présent autour de lui et la réalité. Avoir une bonne conscience de la situation nécessite d'intégrer les informations nécessaires à la tâche, par exemple d'identifier les obstacles et la menace potentielle qu'ils représentent, de comprendre et savoir décrire les flux d'air et leur caractéristique, repérer les impacts de la nature du sol au décollage ou en vol, les nuages... Les moyens permettant de construire sa conscience de la situation sont entre autre: l'**analyse** omniprésente avant, pendant et après le vol,, les ressentis, l'expérience, l'observation, la communication et l'échange d'information, l'observation de soi.

• Gestion du vol :

Capacité à organiser les tâches nécessaires au vol : priorités, déroulement du vol, garder l'énergie disponible pour faire face aux situations complexes.

Etudier et apporter des solutions à un maximum de situations pouvant survenir. Automatiser les tâches pouvant l'être pour libérer de l'énergie.

• Stress :

C'est le mécanisme humain de régulation face à l'adversité. Il peut être à long terme ou instantané. Il peut être géré, accompagné. Dans certaines situations il peut entraîner une prise de contrôle du cerveau sur le corps. Parlez en avec votre moniteur.

• Prise de décision et action :

Capacité à élaborer une décision construite et valide dans un temps souvent contraint et parfois très court. Organiser sa prise de décision en identifiant les faits, les possibilités, leurs avantages et inconvénients, éviter l'influence d'idées préconçues ou de croyances, adapter sa décision à sa conscience de la situation. Connaitre le fonctionnement du cerveau sous la contrainte émotionnelle. Bénéfices de l'expérimentation, l'imagerie mentale pour agir promptement pour une situation donnée (esquive du doute et de la sidération).

• Environnement et Communauté :

Intégrer la présence des autres en tant que communauté (Fédération, Club, le groupe du jour, quelques amis) ou simplement les pilotes présents le jour du vol, un Moniteur, un Animateur Sécurité... permet d'obtenir des informations déterminantes. Des panneaux, affiches, sites complètent l'information qui doit aussi être relayée (Internet et Réseaux Sociaux). Nous partageons l'espace avec d'autres pilotes et une relation apaisée est source de sécurité et plaisir de vol.

• Connaissance de soi : Au coeur de notre « condition d'humain ».

Conscientiser l'influence de nos émotions (En positif et parfois négatif), de la recherche du plaisir, notre capacité à occulter ou renier des réalités, l'influence de nos humeurs, de notre inné ou de nos acquis, de nos habitudes ou de notre conformisme (ou anticonformisme !).

Conscientiser la nécessaire **remise en question personnelle permanente**, l'intérêt de s'informer et de communiquer en prenant pleinement en compte les éléments ainsi récoltés. Conscientiser notre caractère faillible et notre propension à commettre des erreurs (que nous pourrions très souvent corriger avant qu'elles n'aient de conséquences).





VOL LIBRE ET MILIEU NATUREL

...les règles des espaces naturels protégés

Il existe 3 modalités juridiques de protection :

- **réglementaire** : les activités humaines pouvant perturber les milieux naturels sont encadrées, voire interdites, sur la zone concernée (parcs nationaux, réserves naturelles, arrêtés de protection du biotope, sites classés...).
- **conventionnelle** : signature entre différents acteurs locaux (FFVL signataire) d'une convention sur une zone géographique (parcs naturels régionaux, sites Natura 2000)
- **par maîtrise foncière** : acquisition de terrains par un organisme public (ex: Conservatoire du littoral)

Les rapaces

- Carnivores ou nécrophages
- Sédentaires ou migrateurs
- Nichent en falaise ou au sommet d'un arbre
- Zone autour du nid sensible
- Nid souvent proche d'un bon thermique



Les oiseaux de bord de mer

- Nichent sur les plages et dans les falaises
- Sont souvent en colonie
- Sont sensibles au dérangement sur les zones de reproduction et d'alimentation

Connaître et comprendre l'écosystème

La flore

Le piétinement de la végétation entraîne sa régression et une diminution de la diversité végétale. Il accentue son érosion



Appliquer les règles...

Le PILOTE doit

Voler sans déranger

Le libériste,

un oiseau géant ! Il est identifié comme un potentiel danger par certains animaux.

Les réactions naturelles sont : le stress, la fuite, l'attaque, ...

Les risques en sont une mauvaise régulation thermique de l'œuf, une difficulté à chasser, une dépense d'énergie excessive, jusqu'à un potentiel abandon du nid. Dérangées pendant les périodes clés, les espèces peuvent échouer dans leur reproduction.

Avant de voler !

Le pilote doit s'informer sur les zones protégées et leurs restrictions (de survol par ex.). Consulter : cartes aériennes, panneaux FFVL, infos club local ou organisme qui gère l'espace

En vol !

Rester en dehors de ces zones, ne pas suivre les rapaces et éviter de trop s'en approcher surtout quand on est à proximité d'une falaise ou d'une forêt qui sont des sites de nidification potentiels.

Au sol !

Rester sur les sentiers lors des marches d'approche et ne pas marcher sur les zones végétalisées en bord de mer. Ne pas aller à la rencontre des animaux sauvages
Toutes les infos «Milieu Naturel» sur : https://efvl.ffvl.fr/suports_peda_ecoles

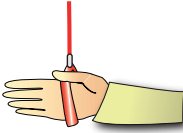




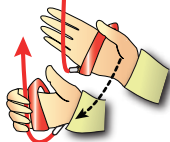
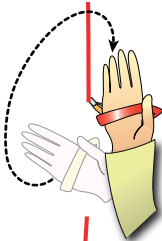
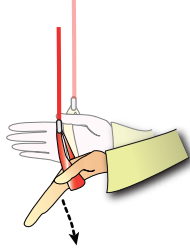
PILOTAGE

Position de pilotage - Prise en mains des commandes

Tour de frein



Pincer la poignée avec le pouce



Plus ou moins 15 à 20 cm plus court

Une bonne position assise est nécessaire pour construire les gestes de pilotage. Cette position doit vous laisser réactif pour alternativement déplacer votre poids d'une fesse sur l'autre et basculer votre buste de part et d'autre des élévateurs.

Le «relevage» de la prise des commandes ajoute à cette position une réelle stabilité supplémentaire en permettant des points d'appuis des poignets, avants-bras et coudes sur les faisceaux des élévateurs et la façade latérale de la sellette. Il est donc possible de prendre ses commandes en dragonnes (gain vers le haut d'environ 10/15cm - attention aux gants pouvant entraver un facile dégagement de la main de l'anneau de la commande) ou avec un «tour de frein» (gain vers le haut 15/20cm - attention, décrochage plus accessible...).

A noter :

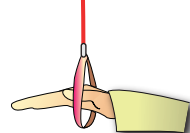
La «garde», est généralement comprise entre 15 et 20cm. Elle s'identifie entre «bras-hauts» et une légère mise en tension du bord de fuite. Elle est un réglage nécessaire à la sécurité du vol.

Les postures de pilotage, les prises des commandes et les réglages de sellette peuvent s'étudier autour d'un simulateur (voir p. 17).

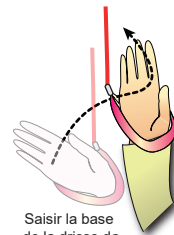
IMPORTANT : La prise «relevée» des commandes doit être faite pour que, «bras hauts», l'aile soit **entièrement débridée**, cela sur l'intégralité de l'envergure du volet de freinage !

Le pilote doit aussi savoir qu'il lui est maintenant possible d'accéder au décrochage complet de l'aile s'il maintient, de manière prolongée, un freinage avec l'ensemble du débattement utilisable

Passage en dragonne



Passer la main dans l'anse de la commande



Saisir la base de la drisse de frein entre le pouce et l'index



Plus ou moins 10 à 15 cm plus court

Installation sellette

Après avoir décollé et s'être éloigné du relief, s'installer dans la sellette. Notez les difficultés que vous rencontrez pour arriver à votre confort. Si vous devez libérer une main pour vous installer, prenez les 2 commandes dans la main du côté où se trouve la poignée du parachute de secours. La main qui peut maintenant vous aider dans votre installation est à l'opposée de la poignée d'extraction du secours qui ne risque plus d'être inopinément tirée pendant votre installation. La sellette qui vous convient est une sellette qui vous permet de vous installer confortablement en relevant simplement les genoux ou en vous repoussant des deux mains sur la base des élévateurs ou avec l'aide d'un cale pieds.





Des exercices pour le cycle 1

«Poignée contact»

Programmer l'exercice de «poignée contact» participe de la formation d'un pilote. Cette procédure peut être préparée sur portique. En vol, le choix du moment de son apprentissage est à la discrétion de vos moniteurs. Par la suite, chaque pilote pratique cet entraînement à un moment ou à un autre au cours de son vol. Il peut être judicieux de programmer une «poignée contact» avant chaque engagement du pilote dans un exercice donné.

Objectif - Automatiser la procédure d'accès à son parachute de secours

Comment ? S'assurer d'être éloigné de tout relief. La main opposée à celle qui va chercher le secours peut s'ancrer au faisceau d'élévateurs de proximité. De la main libérée de sa commande, suivre le faisceau d'élévateur pour rechercher la poignée du parachute de secours et la palper. Ne pas s'aider du regard pour intégrer la position de la poignée au schéma corporel. Poignée relâchée, simuler une «extraction / lancé» du secours en un seul geste.



Les oreilles

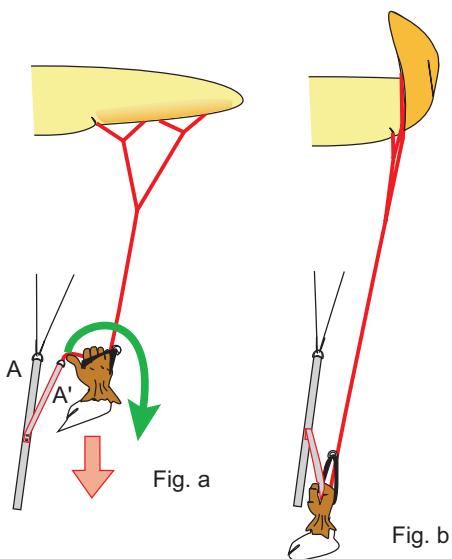
Mise en oeuvre

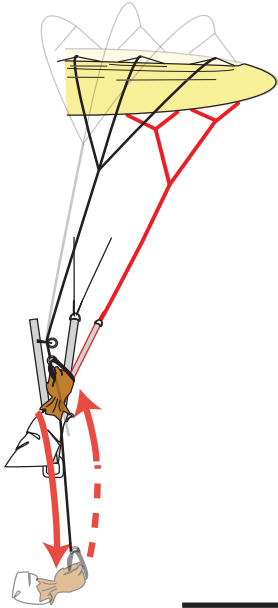
Tout en conservant les commandes dans les mains, sans «tour de frein» ni «prise dragonne», gants conseillés :

- Regarder son aile ;
- Isoler la suspente d'oreille ou A' ;
- Vérifier visuellement que c'est la suspente extérieure de la ligne des A ;
- Paumes tournées vers l'avant, le pouce en appui sur la base de la suspente ;
- Rotation vif du poignet enchaîné par l'abaissement de la main vers la base des élévateurs. Fermer une oreille, puis l'autre ;
- Verrouillage de la position ;
- Évaluation de la trajectoire ;
- Pilotage à la sellette avec les oreilles.

RÉOUVERTURE

Le regard tourné sur l'aile, procéder d'un côté, puis de l'autre. Libérer l'élévateur d'oreille A', si l'oreille ne se réouvre pas toute seule, forcer la réouverture par une traction du frein ample et profonde, **immédiatement relâchée.**





Après réouverture, l'aile totalement débridée, vérifier la présence du vent relatif qui garantit qu'aucune phase parachutale n'est présente.

CAS D'UTILISATION

Toutes les circonstances qui peuvent pousser le pilote à aller se poser :

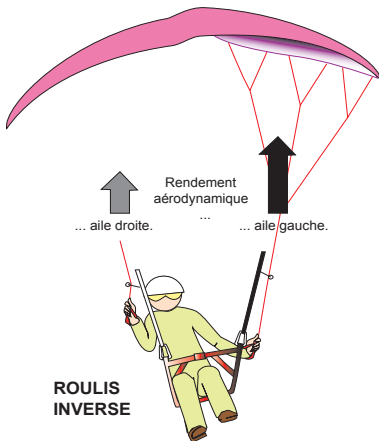
- Froid ; - fatigue ;
- Trop de monde en l'air ;
- Projet d'aller à la pêche...

Toutes les circonstances qui peuvent pousser le pilote à fuir une situation aérologique :

- Rapprochement dangereux de la base d'un nuage ;

- Arrivée d'un front ;
- Couche de vent ;
- Zone turbulente ;
- Zone ascendante indésirable.

Exercice de roulis inverse



Le pilote est déséquilibré dans sa sellette du côté opposé à la traction de sa commande

Marche à suivre :

- en air calme ;
- réglage de la ventrale légèrement détendue ;
- confortablement installé(e) au fond de sa sellette, épaules relâchées ;
- à partir d'une ligne droite et en référence à des repères/sol ;
- mettre "bras hauts" et donc vitesse maximum ;
- abaisser une commande ni trop vite ni trop lentement ;
- constater le déséquilibre dans l'assise de la sellette qui se soulève du côté de la traction ;
- jauger la modification du cap produit par le déséquilibre du pilote dans sa sellette.

À noter

Le phénomène s'explique par l'augmentation momentanée (le temps que la vitesse diminue sous le coup de l'accroissement de l'incidence) du rendement aérodynamique (RFA) de la demi-aile concernée.

IMPORTANT : Cet exercice très facile, sensibilise le pilote à sa nécessaire participation (pilote actif) au transfert de son poids dans le but d'initier un virage. Si tel n'est pas le cas le risque est de voir se conjuguer deux actions qui s'opposent soit : Pour un virage à gauche - la traction de la commande gauche mais avec le poids à droite (!!!), dans ce cas la paresse de l'aile à virer risque d'inciter le pilote à amplifier son action sur la commande gauche. Il en résulte une diminution de la vitesse et un risque potentiel d'en arriver à la vrille (décrochage de la demi-aile gauche).





Mise en virage - conduite de virage -90°-180°-360°- sortie du virage

Les virages sont réalisés en utilisant des repères au sol. Répétition des exercices en virage du stage d'initiation et validation.

Objectifs :

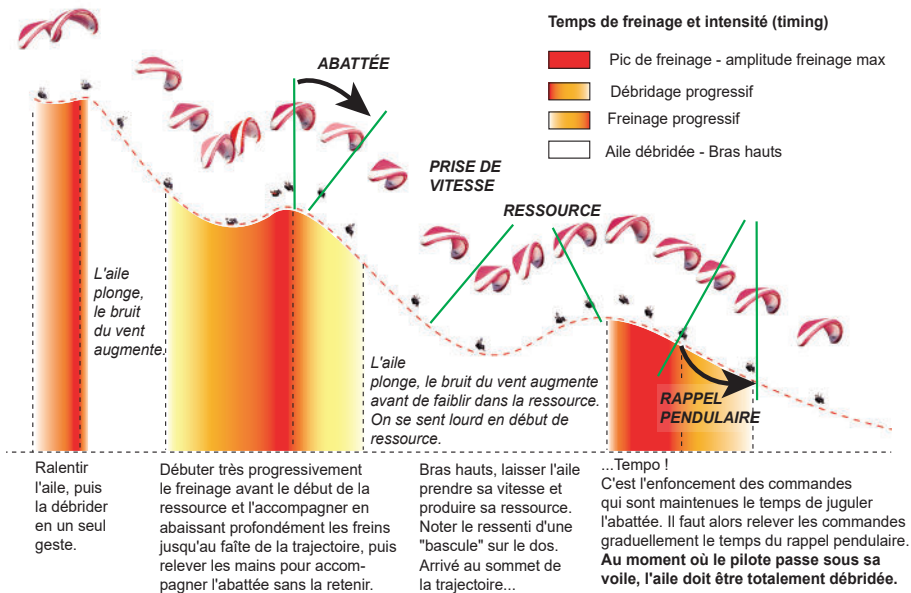
- Placement du regard ;
- Actions simultanées sellette/commandes lors de la mise en virage ;
- Maîtrise de l'inertie lors de la mise en virage ;
- Conduite du virage avec la capacité d'utiliser la commande extérieure pour le réguler (cadencement) ;
- Aptitude à s'ajuster à des reperes.sol ;
- Anticipation de de la sortie du virage et des reperes associés. Gestion de la décélération de sa vitesse pour s'ajuster à l'axe de sortie avec précision (utilisation graduée de la sellette).

Ces aptitude doivent être validées pour l'obtention du Brevet de pilote initial et pour accéder aux stages de Cycle 2

La précision de l'axe de sortie du virage (sans mouvement pendulaire parasite) n'est possible que si l'utilisation de la commande extérieure au virage ne vient pas parasiter la manoeuvre de retour au vol droit initié par la commande intérieure. **Néanmoins des exercices visant à stopper un virage par l'utilisation de la commande extérieure sont recommandés pour éduquer le pilote en formation à contrecarrer un départs en rotation non souhaités (instabilité ou neutralité spirale).**

A noter : la compréhension du fonctionnement d'un virage en terme de mécanique de vol est résumé par un schéma en page 14

Tangage - travail de l'amortissement en air calme



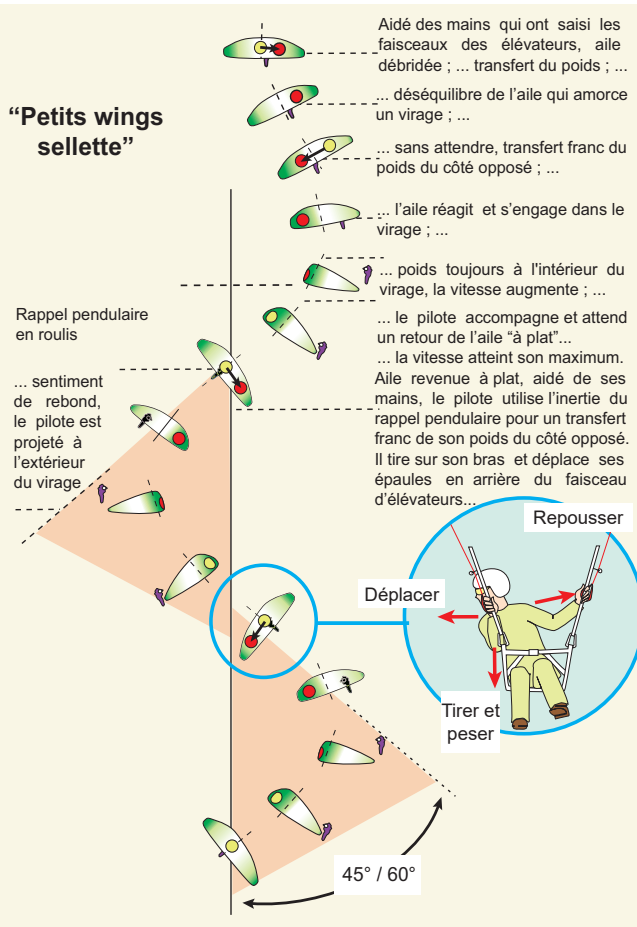
Pierre-Paul MENEGOZ - www.ppmenegoz.com





Roulis (petits wings) sellette

Apprentissage du pilotage «à la sellette» ; acquisition d'un timing et d'une coordination des mouvements du corps nécessaires pour tourner. Travail sur la symétrie du schéma corporel utile au virage. Éduquer le corps jusqu'à l'aisance dans les mises en virage, autant à gauche qu'à droite.



Exercice

Réaliser des «petits wings» (changements de cap rythmés), sans utiliser les commandes, uniquement avec l'aide de transferts d'appuis successifs dans la sellette.

Critères de réussite

Aptitude à respecter la symétrie 45° à 60° de part et d'autre de l'axe initial. Un ressenti de "rebond" d'un bord à l'autre de ces trajectoires atteste d'une bonne coordination de la gestuelle.

SÉCURITÉ

L'exercice doit être réalisé en veillant à ce que les changements de cap n'excèdent pas 90° à 120° afin de se protéger du risque de fermeture qui augmente avec l'amplitude.

Hors milieu aménagé, seul l'apprentissage de «petits wings» (120° de renvoi maximum avec des ailes des classes CEN A ou B ou LTF 1 ou 1-2) tolère les erreurs normales de l'apprentissage.

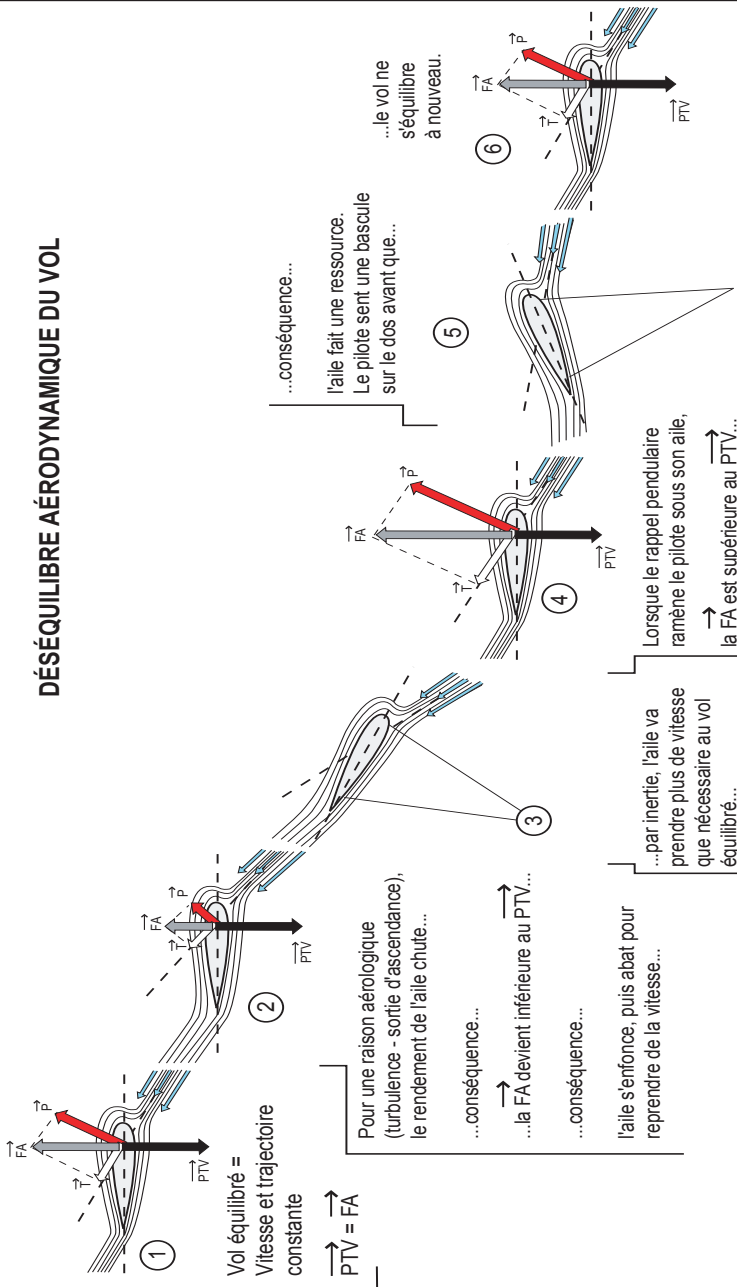
Quelques conseils

Le réglage de la ventrale doit être étudié pour chaque modèle de sellette afin de lui donner une certaine instabilité. L'exercice se réalise autour d'un axe précis matérialisé par des repères au sol. Le pilote s'aide des faisceaux d'élevateurs dont il se saisit à pleine main. Il veille à ce que la hauteur de sa prise laisse l'aile totalement débridée et il le vérifie en vol avant de débiter l'exercice.



Principes aérodynamiques et mécaniques

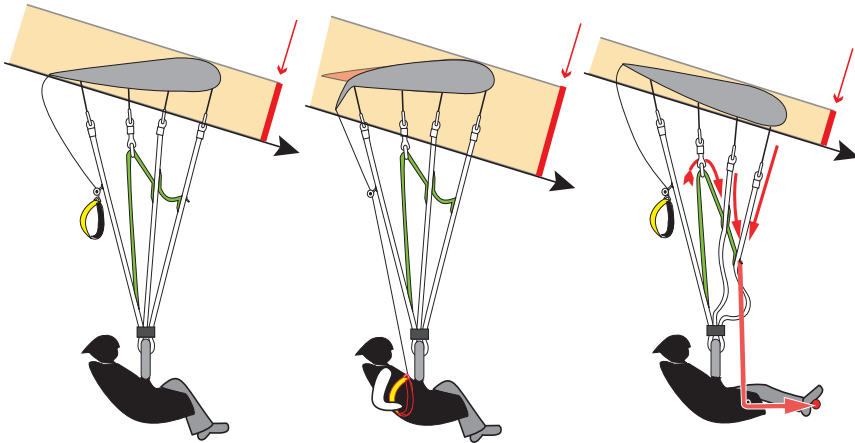
Vol équilibré et conséquences des déséquilibres





Effet des actions aux commandes ou avec l'accélérateur sur l'incidence.

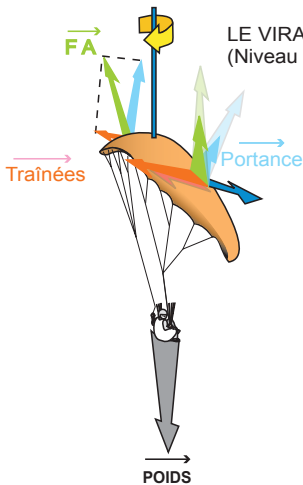
La surface projetée de l'aile sur sa trajectoire est déterminante de la vitesse



Si j'augmente la surface de l'aile exposée au vent relatif en tirant sur les commandes, ma vitesse diminue. À l'inverse...

...si j'actionne mon accélérateur je diminue cette surface et ma vitesse augmente.

Le virage en parapente (Niveau vert)



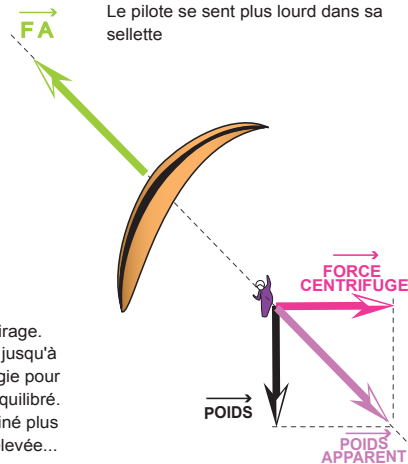
LE VIRAGE EN PARAPENTE
(Niveau vert)

En tirant sur le frein droit le pilote diminue sa vitesse sur cette demi-aile. La portance diminue, l'aile s'enfonce en induisant un mouvement de lacet...

L'aile glisse dans le virage. Sa vitesse augmente jusqu'à pouvoir obtenir l'énergie pour entretenir un virage équilibré. Plus le virage est incliné plus la vitesse de vol est élevée...

Virage équilibré :

L'aile s'est "assise" dans le virage. Sa vitesse, supérieure au vol en ligne droite, est devenue constante. La force d'inertie qu'est la force centrifuge s'ajoute au poids pour produire le "Poids apparent" qui équilibre la FA. Le pilote se sent plus lourd dans sa sellette





Technique de pilotage

Pilotage du tangage

Produits par les turbulences sur nos parapentes, les mouvements de tangage doivent être amorcés par le pilote. Pour les anticiper et construire chez lui les bons réflexes, le pilote sait qu'un mouvement de cabré s'enchaîne, en réaction, avec une abattée (ou mouvement de piqué).

L'anticipation exige :

- pour un mouvement de cabré, sensiblement débrider l'aile ou tout au moins ne pas aggraver la perte de vitesse en tirant sur les freins en cours de ressource. Se préparer à les abaisser lorsque l'aile s'engage, en réaction, sur l'abattée consécutive.

- pour un mouvement de piqué, bloquer l'abattée puis graduellement reprendre sa vitesse de croisière.

Conditions turbulentes : amortissement du roulis et du tangage

Les exercices de roulis et de tangage visent à identifier ces mouvements que peuvent produire les turbulences sur nos parapentes. Leur finalité est l'obtention des gestes de pilotage qui permettent de les amortir. En tangage, un mouvement de cabré s'enchaîne avec une abattée (ou mouvement de piqué). L'anticipation exige de la part du pilote de ne pas aggraver le mouvement de cabré en tirant sur les freins alors qu'il doit se préparer à les abaisser lorsque l'aile s'engage, en réaction, sur une abattée.

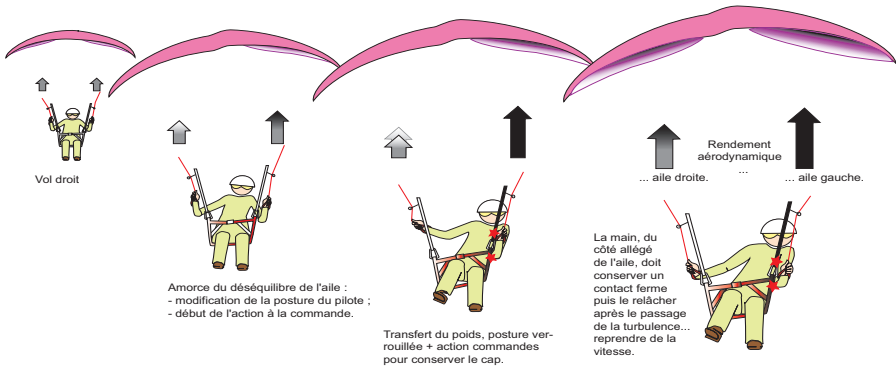
En roulis, les exercices développent une habileté symétrique aux gestes de pilotage nécessaires au virage ou au "contre" d'une turbulence. Dans le cas d'une turbulence qui affecte notre aile de façon dissymétrique, le pilote ressent un déséquilibre de son assise dans la sellette. En conséquence, il "tombe" du côté où l'aile vole le moins bien, la trajectoire se préparant à s'infléchir du même côté. Le "contre" est obtenu par le pilote en agissant pour appliquer son poids et l'action de sa commande du côté opposé à ce déséquilibre. Il conserve ainsi sa trajectoire. Dans le même intervalle, le pilote doit veiller à garder le contact avec sa commande de frein opposée au contre.

Amortissement des turbulences : en roulis «le contre»

Au passage des turbulences le pilote se doit d'avoir un pilotage actif. Il s'oppose à un déséquilibre dans sa sellette et agit avec ses commandes pour :

- conserver son cap ;
- maintenir son frein en tension du côté déchargé de l'aile.

Une fois la turbulence passée le pilote débride progressivement son aile pour reprendre une vitesse normale.



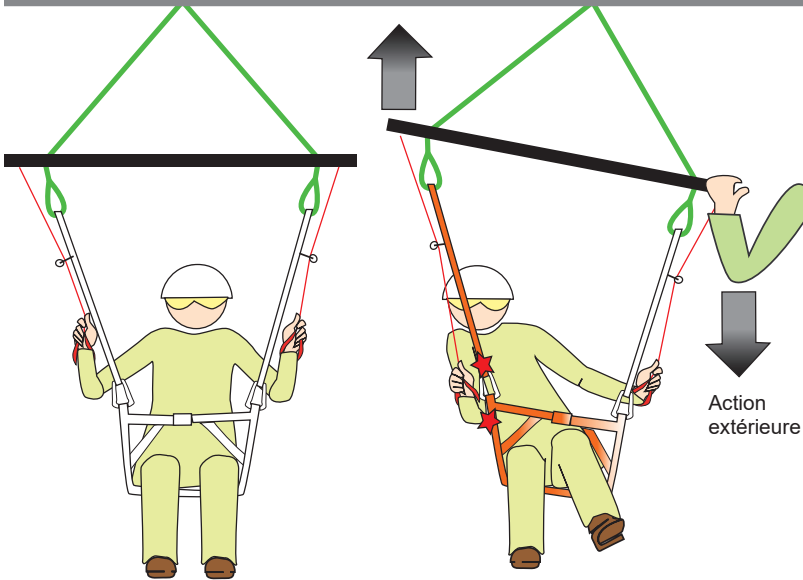
★ Points de contact possibles aidant le pilote à s'équilibrer dans sa sellette afin d'appliquer son poids sur la commande et la fesse amont.





Éducatifs sur simulateur

Acteur du pilotage, le pilote résiste au déséquilibre et transfère son poids du côté soulevé



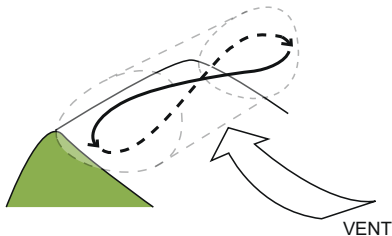
Les éducatifs qui peuvent être abordés autour du simulateur sont nombreux et utiles :

- prises des commandes en dragonne ou avec un tour de frein ;
- Réglages et posture dans la sellette ;
- apprentissage du «contre» ;
- se relever pour l'atterrissage.

Exploitation d'une ascendance

Nos ailes, sans moteur, entretiennent leur vitesse nécessaire au vol en consommant en permanence de la hauteur. Ainsi nous volons sans cesse en descendant par rapport à la masse d'air. Ceci nous condamne à nous retrouver au sol très vite sans la présence d'ascendances. Si nous prolongeons nos vols et même gagnons de l'altitude, c'est parce que nous inscrivons habilement nos trajectoires dans des masses d'air ascendantes (thermiques ou dynamiques). Ainsi, bien que descendant par rapport à l'air, si cet air monte plus vite que nous ne descendons en son sein, alors nous montons par rapport au sol...

Trajectoires en vols de pente, vol dynamique (soaring)



En vol de pente ou en ascendance dynamique et en présence de vent, les trajectoires sont faites en 8 dont chaque virage est initié vers la vallée (face au vent) et en opérant un rapprochement progressif de la pente (utilisation de la marche en crabe).

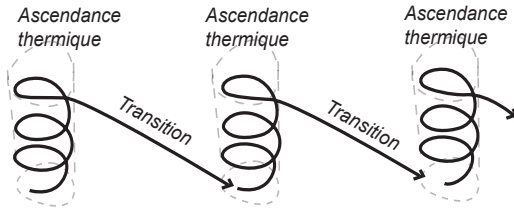




Vol thermique - Principe d'utilisation

En ascendance thermique, à l'écart du relief, il est possible d'inscrire des trajectoires en cercle afin de rester dans cette zone favorable pour gagner de l'altitude.

La pratique du cross consiste, une fois obtenu un gain d'altitude, à opérer une transition en direction d'une zone de déclenchement thermique potentielle. Ainsi d'ascendance en transition le pilote peut parcourir des itinéraires, distances sur axe, allers/retours, triangles...



Le biplace pédagogique

Le biplace pédagogique n'est pas systématisé dans les stages. Toutefois il peut vous être proposé soit parce que l'occasion se présente soit parce qu'il devient une nécessité pédagogique pour vous.

PROGRAMME : Réaliser les exercices du stage en doubles commandes. Parvenir à les réaliser sans l'intervention du moniteur.

Travail au sol

Utilisation des vents faibles à modérés / fort

«Plat-école», «Pente-école» sont les lieux d'entraînement qui permettent d'enrichir et d'ancre des gestes de pilotage et des comportements spontanés (arc réflexe).

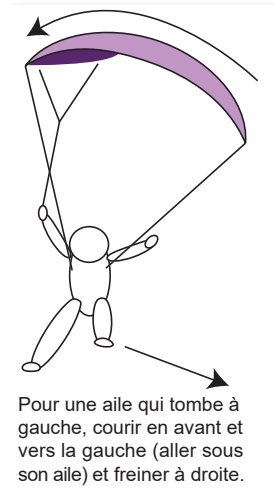
Ainsi renforcé, le pilote se rend disponible aux analyses nécessaires aux prises de décisions qui lui incombent pour la maîtrise du vol en parapente.

Recentrage

Réétudier le mécanisme du recentrage et débiter son intégration dans la pratique du gonflage "face voile".

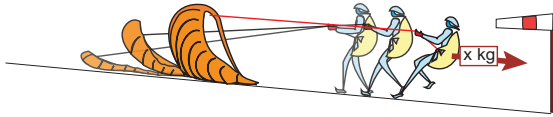
Valider l'utilisation spontanée du recentrage dans le gonflage dos à l'aile pour attribuer le Brevet Initial.

- 1 - recentrage instantané lors d'un déséquilibre du gonflage dos à l'aile ;
- 2 - recentrage instantané lors d'un déséquilibre de l'aile pendant la course au sol ;
- 3 - recentrage utilisé pour faire retomber l'aile dans son dos à la fin de l'exercice.

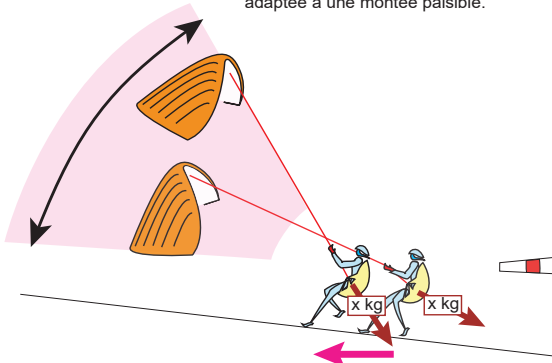


Pour une aile qui tombe à gauche, courir en avant et vers la gauche (aller sous son aile) et freiner à droite.

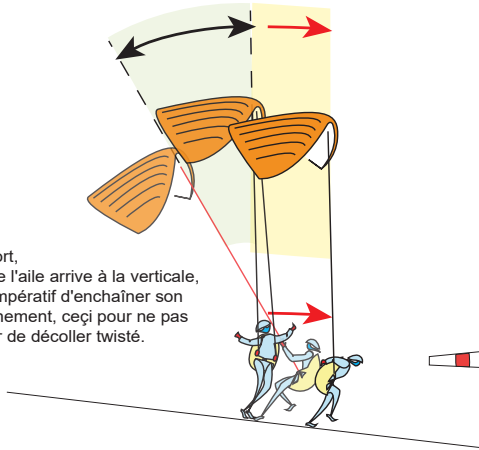




Ecoper en venant s"adosser" à sa sellette.
Opposer son poids dans la proportion adaptée à une montée paisible.



Dès cette charge obtenue, avancer vers son aile en résistant de sa valeur.



Vent fort,
lorsque l'aile arrive à la verticale,
il est impératif d'enchaîner son
retournement, ceci pour ne pas
risquer de décoller twisté.

Gonflage face à l'aile

Technique avec les deux avants dans la même main du côté de la rotation. Pas de temporisation face à l'aile, le retournement étant enchaîné pour rechercher immédiatement un appui ventral associé à la prise de vitesse du décollage.

OBJECTIF minimum du Cycle 1 :

- Savoir prendre ses commandes pour pouvoir s'entraîner seul sur pente école (niveau vert) ;
- Savoir se centrer avant mise en oeuvre ;
- Savoir pré-gonfler et donc savoir faire retomber son aile en s'aidant des freins (début de latéralisation) ;
- Connaître les consignes de sécurité en cas de rafale (décharger l'aile avant déséquilibre -> courir vers l'aile et affaler le profil aux freins, voire avec les C ou les D). Attraper dans sa main un secteur de tissu de l'aile.

CONNAISSANCES

MATERIEL - Utilisation de la radio

Les radios VHF ne sont pas agréées et leur utilisation est normalement interdite. La FFVL possède néanmoins une fréquence qui lui est officiellement attribuée : **143 98,75 Mhz** doit être utilisée exclusivement pour la sécurité. Une 2ème fréquence FFVL, 154.150 Mhz, est réservée aux pilotes en vol (hors école). Elle est utilisable





au sein de 11 départements. Toutes précisions sur <https://federation.ffvl.fr/pages/fr-quences-et-postes-radio-pour-vol-libre>

De fait, une tolérance semble exister si les radios VHF sont utilisées sur ces seules fréquences. **Lorsqu'un pilote se trouve en difficulté**, il est tenu de se mettre sur la fréquence fédérale où tous, témoins et secouristes, chercheront à le joindre. À retenir donc -> **143 98,75**

Le parachute de secours

Taux de chute
7-20m/s !

"L'effet miroir"

À éviter !
L'effet miroir est une situation plus ou moins équilibrée dont la conséquence est d'augmenter la vitesse verticale. La combinaison des forces montre que l'ensemble vole vers le bas...

Procédure d'affalement après ouverture

Taux de chute
6-8m/s !

Oscillations et instabilité

Affaler l'aile

Il est donc vivement conseillé de mettre "en panne" le parapente. Pour le décrocher, la solution ici représentée, est celle de successifs «tours de freins». La **symétrie** des actions sur les 2 demi-aires est primordiale. Les tractions symétriques des "B" ou des "C" sont possibles mais la stabilité à obtenir impose un réglage plus précis que celui des "tours de freins".

Le bon fonctionnement aérodynamique du secours ne doit pas être perturbé par le parapente. C'est pourquoi le cône de sustentage du parapente doit être plus long que celui du secours

Taux de chute
- de 5m/s

Se préparer à la réception au sol

Une fois le parapente hors d'état d'interférer sur le fonctionnement du secours, le pilote se prépare à se réceptionner au sol. Il se met le plus possible debout et regarde le sol arriver. Il se prépare à un éventuel "roulé boulé" pour amortir son contact avec le sol.

Secours à la verticale du pilote, sans oscillations





Cadre de la pratique et réglementation

La hiérarchie des aéronefs qui dépendent des règles de « vol à vue »

Les aéronefs sans moteur sont prioritaires par rapport à ceux qui en sont équipés. Les aéronefs les moins manœuvrants sont prioritaires sur ceux qui sont plus manœuvrants. Cette dernière notion ne concerne pas entre eux les parapentes, les deltas, les deltas rigides et les planeurs qui se doivent de respecter les règles de croisements ou priorités en vol.

Les priorités en vol (des règles pour se prévenir des collisions)

Les priorités en vol (ne pas oublier de regarder avant de tourner)		
Situations de vol	Priorités et manœuvres à effectuer	
Deux P.U.L. se croisent : - hors relief ;	Les deux P.U.L. doivent s'éviter par la droite (comme en voiture).	
	- le long d'un relief.	C'est le P.U.L. qui a la pente à sa droite qui est prioritaire. C'est l'aile B qui effectue la manœuvre d'évitement par la droite.
Deux P.U.L. ont une route convergente.	C'est la règle de la priorité à droite qui s'applique. L'aile A est prioritaire. L'aile B dégage à droite ou à gauche selon la situation.	
Un P.U.L. veut en dépasser un autre : - hors relief ;	Un P.U.L. double par la droite.	
	- le long d'un relief.	Si le long d'un relief le P.U.L. A ne peut pas dépasser le P.U.L. B par la droite, il doit faire demi-tour.
Un P.U.L. veut rentrer dans une ascendance thermique où un autre P.U.L. tourne déjà.	Le premier P.U.L. (ici A) qui est dans l'ascendance impose le sens de rotation. Le P.U.L. B est tenu de prévoir un sens de rotation identique au P.U.L. A .	
L'aile la plus haute doit la priorité à celle la plus basse. Au delà de cette règle, le bon sens prime ! Comptez uniquement sur vous pour éviter les abordages. À NOTER : "Une priorité se donne toujours mais ne se prend jamais..." à méditer !		





L'AIR

Analyse aérologique, choix de sites, préparation des vols

Savoir choisir son site

- Prendre le bulletin météo téléphone ou Internet. En récupérer :
 - Les mouvements généraux de l'atmosphère et les rapporter à leur influence locale ;
 - Mesurer avec le rapport des températures locales aux différentes altitudes (se méfier des forts contrastes) ;
 - Le degré de stabilité ou d'instabilité de la masse d'air.

En fonction de ces observations et de sa connaissance des sites, faire le choix du site de vol du jour.

Depuis l'atterrissage : observation et plan de vol

Repérage du décollage depuis l'atterrissage et évaluer le plan de vol en fonction du vent présent ou prévu (dérive) et de la topographie. Observer les abords de l'atterrissage, espaces dégagés et obstacles (lignes électriques, arbres, secteurs turbulents...) afin d'anticiper un plan d'approche en fonction des différents vents possibles.

Au décollage : observations préalables au décollage

- Vérifier l'influence du vent météo prévu et prendre en compte les différences relevées par votre analyse (nuages, sens de défilement, feuilles des arbres, oiseaux, pilotes déjà en l'air...);
- Établir un plan d'évolution probable de l'aérologie dans les heures à venir ;
- Vérifier les conditions aérologiques dans la vallée et la force du vent observé.

Pour finir...

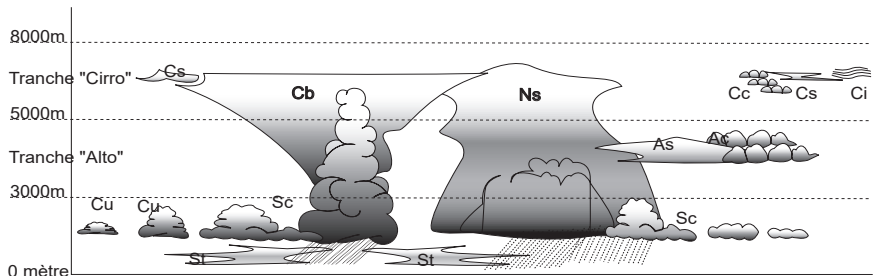
La question est maintenant : «Ai-je le niveau technique de voler dans les conditions aérologiques que j'observe ?» (mettre en cause ses capacités d'analyse...).

OUI : je décide de voler

NON : je ne vole pas

JE DOUTE : je m'abstiens de voler

Classification des nuages



Cu : Cumulus

Sc : Stratocumulus

St : Stratus

Du sol à 3500m

As : Alto stratus

Ac : Alto cumulus

De 3500m à 5500

Cc : Cirro cumulus

Cs : Cirro stratus

Ci : Cirrus

de 5500m à 10000m

Cb : Cumulonimbus

Ns : Nimbostratus

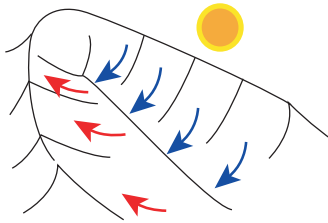
Ces deux nuages peuvent occuper les trois tranches en même temps



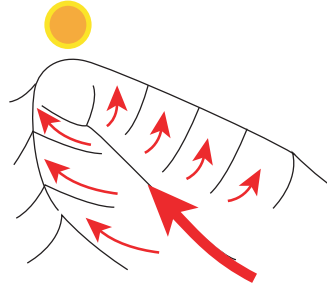


Les brises de pente et de vallée

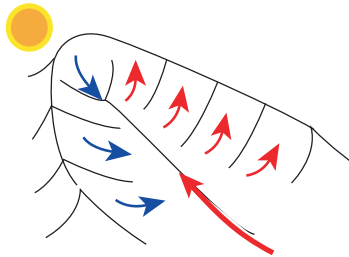
Le cycle des brises



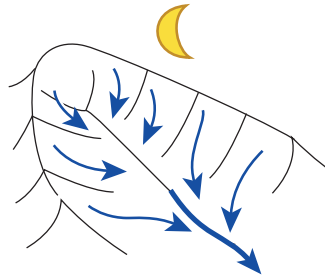
Le matin, les versants exposés est reçoivent le rayonnement solaire. En s'échauffant le sol communique sa chaleur (conduction) à l'air à son contact. Ce dernier, plus chaud que l'air environnant, s'élève le long de la pente.



En milieu de journée, le phénomène s'observe sur tous les versants exposés au soleil (est, sud et ouest). Une telle quantité d'air en élévation appelle de l'air "libre" et frais, venu des plaines, à remonter les vallées : c'est la brise de vallée montante.

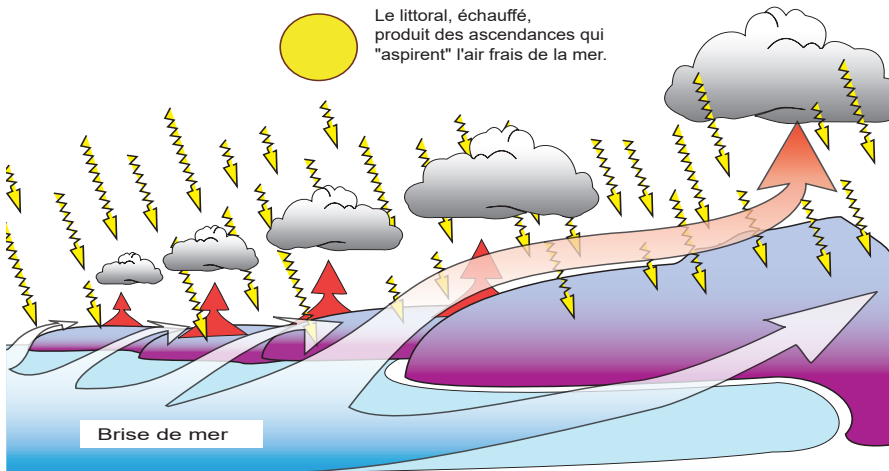


En fin d'après-midi, seules les pentes exposées ouest reçoivent le soleil. La brise de vallée diminue. Sur les versants est, à l'ombre, la brise de pente s'inverse. L'air refroidi par un sol qui a perdu sa chaleur, coule par gravité vers les bas des pentes.



La nuit, le phénomène s'étant généralisé, la brise de vallée s'inverse.

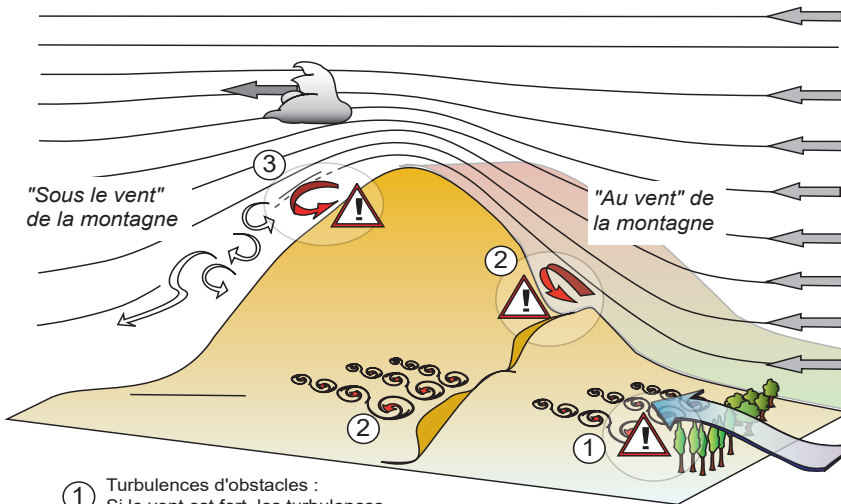
La brise de mer





Les pièges aérologiques

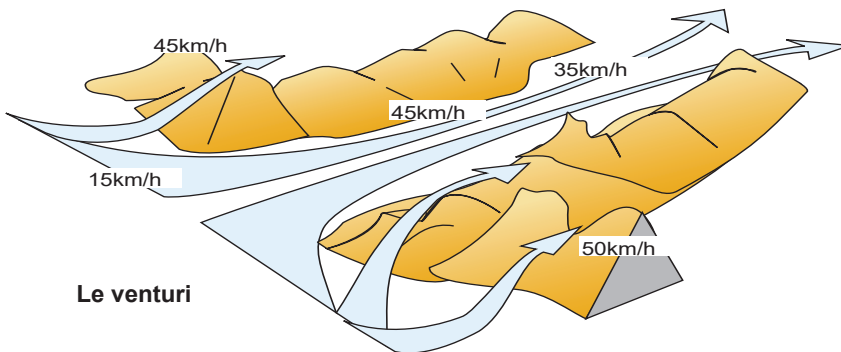
- Zones de Turbulences
- Au vent / Sous le vent



- ① Turbulences d'obstacles :
Si le vent est fort, les turbulences sous le vent des arbres peuvent se faire sentir au-delà de 200 m.
- ② Turbulences de relief :
Une irrégularité dans le profil d'une pente ou une arête en entrave dans l'écoulement d'une vallée peut générer de fortes turbulences.
- ③ Rouleaux :
Le rouleau sous le vent d'un sommet peut prendre une forme régulière et permanente dont il faut se méfier (observation des nuages en altitude par ex.)

Le venturi

Comme l'eau dans le lit d'une rivière, il s'agit d'une accélération du vent dans une étroiture. Il en est ainsi dans les vallées, aux cols et sur les crêtes.

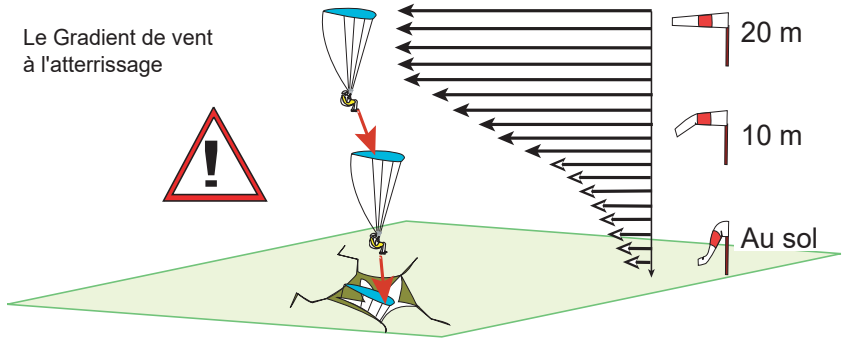




Les pièges aérologiques (suite)

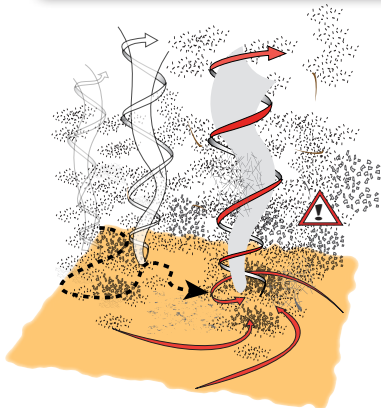
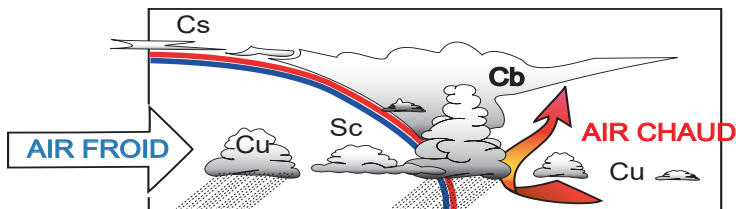
Le gradient de vent

Il s'agit d'une variation rapide de la vitesse du vent qui influe sur celle du vent relatif de notre aéronef. Le phénomène peut être dangereux à proximité du sol par vent très fort, mais aussi par vent modéré si le pilote est déjà à basse vitesse (vol devenant soudainement trop lent).



Les orages : le cumulonimbus (Cb)

Les orages sont le fait d'un nuage : le cumulonimbus, à forte extension verticale avec une base à l'altitude de nos secteurs de vol et pouvant culminer 10 000 mètres plus haut. Les fortes ascendances et les puissantes rafales qui lui sont associées sont un danger pour l'aéronautique en général... a fortiori pour les parapentes. Les vents qu'il génère peuvent se faire sentir à plusieurs dizaines de kilomètres alentours. Les conditions orageuses s'anticipent en prenant la météo et avec de l'expérience. Si une dégradation orageuse est annoncée il faut s'abstenir de voler.



Le «Dust devil»

Cette colonne dépressionnaire court au niveau du sol de manière chaotique à la recherche d'un air «disponible» propre à la combler. Les dusts se forment plus particulièrement à partir d'air surchauffé dans un contexte de «stabilité». Au sol, dès l'instant où il a été repéré, il n'existe pas d'autre moyen de se garder de ce phénomène tourbillonnant que de se désolidariser de son aile. En vol, fuir...



STRUCTURE DE LA FORMATION D'UN PILOTE

Les brevets du Parapente



Le Brevet Initial atteste de la compétence à voler sans assistance en conditions calmes sur un site connu et avec du matériel adapté.

Les parties *pratique et théorie* portent sur les compétences acquises jusqu'au niveau vert de la progression. Elles sont regroupées en 4 modules spécifiques à valider par votre moniteur et le directeur technique de l'école (DTE). Votre brevet initial est enregistré (certifié) par le DTE. Il est accessible dès l'âge de 13 ans.

BREVET INITIAL

4 modules
à valider

Maîtrise du décollage

Gestion de la sécurité

Maîtrise de l'approche &
de l'atterrissage

Validation du module
théorique



Le Brevet de Pilote atteste de la compétence à voler sans assistance en local de différents types de sites et en conditions variées.

La validation du brevet de pilote porte sur 3 modules pratiques et 1 module théorique. La théorie comprend un QCM de 60 questions (1 heure., 270 pts / 360 pts). Après validation des parties *théorie et pratique* par votre moniteur et un DTE, le brevet de pilote est enregistré (certifié) par le responsable régional de la formation (RRF). Il est accessible dès l'âge de 14 ans.

BREVET PILOTE

4 modules
à valider

Maîtrise de l'aile au sol

Gestion de la sécurité

Maîtrise de l'aile en vol
et en approche

Validation du module
théorique



Le Brevet de Pilote Confirmé atteste de l'autonomie en toutes formes de pratiques. 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), de deux questions ouvertes et d'un entretien individuel. Après validation des parties *théorie et pratique* par votre moniteur et un DTE, le brevet de pilote confirmé est enregistré (certifié) par le RRF. Il est accessible dès l'âge de 16 ans.

BREVET CONFIRMÉ

5 modules
à valider

Module théorique

Maîtrise de l'aile au sol

Gestion de la sécurité

Maîtrise de l'aile en vol
et en approche

Déplacement et vol
de performance



Validation des modules et certification de brevets via l'espace "suivi formation" du licencié (intranet ffv/nom licencié/suivi formation)



Niveau vert

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

cycle n°1

BREVET INITIAL

AERO / METEO



- Météorologie générale: grands échanges, dépression / anticyclone, frontologie, nuages, notion de stabilité / instabilité, compréhension des bulletins (phénomènes généraux), phénomènes dangereux.
- Méthodologie de préparation. Savoir trouver l'information.
- Prévission des conditions de vol et évolution possible de la journée.
- Elaborer et réaliser un plan de vol en local du site de vol en conditions aérologiques variées.
- Lecture et analyse sur site : Eléments météorologiques et aérologiques au loin, dans la zone de vol initiale et au plus près du décollage.
- Confrontation des prévisions lors de la préparation et de l'observation en temps réel.
- MENACES AERO/METEO du vol et PARADES associées : choix du meilleur créneau de vol, réévaluation du projet de vol ou adaptation (Gestion Erreurs et Menaces).

PILOTAGE



Utilisation de différents types de décollage (GES Gestion Erreurs et Menaces)

- Lecture topographique du site (Menaces) et adaptation de la technique de décollage (Parade) en Dos ou Face à l'aile selon force du vent et configuration du décollage.
- Gonflage et décollage avec vent de travers (45° max.)
- ➔ • Delta : Décoller par vent nul à soutenu.

PIL : Développer un pilotage actif

- ∞ • Adaptation permanente de la technique de vol. Utilisation de la sellette et des commandes.





PILOTAGE suite



- Induire et stopper les mouvements pendulaires et l'énergie associée sur les axes de tangage, lacet, roulis. Réaliser et contrôler des virages de 360° , virages cadencés, petits wings, abattées temporisées. Stabilité pendulaire. Comprendre la neutralité spirale.
- Utiliser les différents régimes de vols et se positionner par rapport au relief afin d'exploiter une ascendance dynamique. Exploiter les ascendances dynamiques et thermiques homogènes. Exploiter une zone de descendance.
- Maintenir une incidence correcte et modifier son rayon de virage afin d'exploiter une ascendance thermique homogène (suffisamment large et peu turbulente).
- Phases transitoires (entrées et sorties de thermique, gradient), utilisation de la plage de vitesse, exploitation de la polaire de l'aile.
- ☞ • Oreilles : Bénéfices et Menaces. Oreilles associée l'accélérateur et contrôle de la trajectoire. Effets de l'utilisation de l'accélérateur. Utilisation de l'accélérateur sur des situations simples (vent, oreilles).
 - Approche et Retour au sol :
 - Construire une approche sur différentes aires d'atterrissage repérées en conditions aérologiques variées.
 - Gérer les angles de dérive près du sol et le rapprochement 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.
 - Différentes techniques de «posé» selon les situations.
- ☞ • **Situation Incident Vol :**
 - Fermetures (causes, effets, conduite à tenir).
 - Réagir correctement (trajectoire, incidence, mouvements pendulaires) en situation de fermeture frontale et asymétrique de faible amplitude.
 - Evolution de la portance avec l'incidence. Description d'un décrochage et rappel au neutre. Menaces associées.
- ➔ • **Réagir correctement** (trajectoire, incidence) en turbulences.
 - Stabiliser son aile en prise de vitesse.
 - Utiliser le "drag-chute".





Niveau vert

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

cycle
n°1

BREVET INITIAL

CONNAISSANCES



CNS : Préparation du brevet de pilote initial.

- Réglementation aérienne (lecture de carte, Notam, Sup'AIP, recherche d'informations).
- Règles de l'air: Priorités en vol (proche et éloigné du relief, en vol thermique).

MAT : Autonomie et responsabilisation envers le matériel

- Régler et entretenir le matériel.
- Sellette (réglage assise, ventrale). Accélérateur (montage, utilisation, réglage).
 - Prendre en compte les différents facteurs d'usure du matériel de vol. Révisions.
 - Différentes catégories d'ailes et leurs exigences de pilotage. Vieillesse et résistance des matériaux, contraintes liées aux incidents de vol. Comptabiliser le temps d'utilisation de son aile.
 - Parachute de secours (utilisation, configuration aile/secours). Suivi du parachute de secours (aiguilles, poignée, aération, pliage, conditionnement).
 - Instrumentation : alti-vario, fonctions de base Gps.

⇒ **Delta** :

- Régler et entretenir le matériel.
- Régler le harnais et la hauteur d'accrochage.





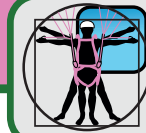
Niveau vert

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

cycle n°1

BREVET INITIAL

FNT (Facteurs Non-Techniques)



PHY : Gérer le corps en relation avec le projet de vol. Echauffement, Condition physique générale, Boire, Manger, Soleil, Température extérieure. Pouvoir voler au moins une heure (gestion de la fatigue, euphorie, attention)

COS : Intégration de toutes les compétences dans la réalisation du vol (Rose des Compétences). Utilisation du modèle Gestion Erreurs et Menaces pour des actions justes et adaptées.

GES : Préparation des vols dans tous les domaines. Voler sans assistance en local de différents types de sites et en conditions variées.

STS : Intégration

DEC : Autonomie décisionnelle pour une mise en vol juste. Utilisation du parachute en situation d'urgence. Influence des Biais cognitifs. Savoir décider de ne pas décoller et/ou d'aller se poser (évolution des conditions, état de forme, niveau personnel).

ENV : Milieu naturel : espaces protégés (parcs, réserves, arrêtés préfectoraux, ZSM, bulles de quiétude), connaissances générales sur les rapaces.

- Solliciter les personnes ou les structures reconnues compétentes pour poursuivre sa progression Participer à la vie fédérale.
- Partager ses retours d'expérience (base de données), rôle des Animateurs Sécurité.
- S'informer sur la faune et la flore locale sensible, se tenir à distance des zones protégées, identifier le dérangement d'une espèce sauvage.





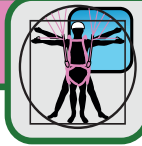
Niveau vert

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

cycle n°1

BREVET INITIAL

FNT suite



- Avoir une attitude responsable sur site fréquenté (au sol, en vol), avoir conscience de l'importance de ses actes pour la reconnaissance et l'avenir de l'activité.
- Identifier les différents types de pratique et leurs exigences.
- Connaître les exigences liées aux communications radio en vol normal et en cas d'urgence.

CONNAISSANCE DE SOI :

- Savoir construire, évaluer et renforcer l'ensemble de ses compétences au travers d'une Stratégie Individuelle de Formation et d'Entraînement.
- Organiser la remise en question personnelle au travers du débriefing : points positifs du vol, validation des hypothèses, techniques, plaisir ... et points à reconsidérer.

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



OBJECTIF

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





La suite de la progression

Stages progression Cycle 2 - Brevet de pilote (BP)

OBJECTIFS:

Multiplier les expériences afin d'augmenter l'autonomie du pilote en conditions aérologiques variées. Développer les capacités d'analyse et de lecture de l'aérologie. Vérifier la présence d'un pilotage actif en conditions turbulentes. Remettre en cause ses certitudes et étudier ses comportements.

PROGRAMME :

- découverte de nouveaux sites ;
- Analyses anticipées de ses attentes et de l'aérologie et débriefing après le vol ;
- acquisition de la techniques et de la tactique de vol en ascendances thermiques ;
- répétition des exercices des stages précédents et évolution vers des combinaisons plus complexes ;
- intégration plus systématique du gonflage face-aile précédant le décollage ;
- rappel des techniques de pilotage en conditions plus turbulentes et vols d'application associés.

Le contenu des stages de Cycle 2 mène au Brevet de pilote fédéral (niv. bleu). Prévoir alors une épreuve théorique, un QCM de 60 questions et des épreuves d'évaluations techniques.

Rappel : L'AUTONOMIE est l'aptitude d'un pilote à analyser les conditions aérologiques et pouvoir vérifier leur adéquation avec son niveau pour décider d'engager son vol (connaissance de soi).

Stages progression Cycle 3 - Brevet de pilote confirmé (BPC)

OBJECTIFS GÉNÉRAUX :

Développer les compétences nécessaires au vol de performance. Affiner la technique de pilotage en milieu aménagé (en vol et hors domaine de vol). Etudier les paramètres qui régissent les pratiques du vol de distance (cross) et de la compétition.

PROGRAMMES

PILOTAGE AVANCÉ EN MILIEU AMÉNAGÉ

Simulation et maîtrise des incidents de vol (SIV).

Progression dans la maîtrise et l'utilisation de la vitesse et des mouvements pendulaires. Affinement du pilotage et exercices associés préparant au 360° engagé, à l'autorotation, au décrochage et à la vrille. - **Les exigences Non-Technique**

ACCÈS A LA COMPÉTITION

- Météo et interprétation des sondages ;
- Préparation du matériel ;
- Utilisation du GPS ;
- Utilisation de la radio ;
- Cartographie ;
- Optimisation d'un briefing ;
- Erreurs classiques du vol en compétition ;
- **Les exigences Non-Technique**

INITIATION AU CROSS

- Étude de carte et de la météorologie ;
- Choix d'un itinéraire ;
- Aérologie et horaires de vol ;
- Stratégie de groupe ;
- Utilisation de la radio en vol ;
- Utilité du GPS ;
- Critères de sécurité ;
- **Les exigences Non-Techniques.**

Validation par votre moniteur des étapes et des modules de la partie pratique du brevet de pilote confirmé. La partie théorique de ce brevet fait l'objet, à ce niveau, d'un examen organisé soit par la ligue dont vous dépendez soit directement par les écoles FFVL de cette même ligue. Renseignez-vous, un calendrier est annuellement mis en place pour ces examens.





Bibliographie



Les planches pédagogiques - format A3

Ces posters illustrent de façon graphique et synthétique les grands thèmes de l'apprentissage du vol libre, depuis les phénomènes aérologiques jusqu'à la mécanique de vol en passant par la réglementation aérienne.

Brevet de Pil.Conf.- Préparation à l'écrit référentiel de correction

Une référence très complète pour se préparer au passage du brevet de pilote confirmé, avec de nombreux éléments techniques, géométriques ou mathématiques.

Fiches pilotage

Thème « garder le cap » / « rotation initiation » / « secours » / « tangage et roulis » / « virage pendulaire ». La FFVL propose ici des exercices de pilotage réalisables au-dessus du sol dans le cadre d'une formation dispensée par des moniteurs aguerris, au sein de structures d'enseignement.

Le fascicule Parachute de secours

Le document de référence sur les parachutes de secours utilisé en vol libre.

L'ensemble des productions pédagogiques de la FFVL sont sur : www.efvl.fr/documents - Pour tester les QCM des brevets: <https://qcm.ffvl.fr/>

Compléments aux productions numériques et gratuites offertes par la FFVL, voici des ouvrages de qualité pour parfaire vos connaissances du delta et parapente.

- Le parapente s'initier et progresser (Pierre-Paul Ménégoz - Yves Goueslain)
- Le manuel du vol libre (Pierre-Paul Ménégoz - Alain Jacques)
- Livrets d'accompagnement : initiation, pilotage cycles 1 et 2 (Pierre-Paul Ménégoz)
- Gérer les risques en parapente (Jean-Marc Galan)
- Ouvrage numérique www.pilotage-parapente.com (David Eyraud)
- Ouvrage numérique Parapente 360 (Laurent Van-Hille)

Le coin des curieux :

- Les visiteurs du ciel (Hubert Aupetit)
- Météo du vol à voile et du vol libre (Jean-Paul Fieque)
- Facile la météo vol libre (Arnaud Campredon)
- Le vol en thermique (Burkhard Martens)

Vidéos :

- Wingmasters - première masterclass parapente (Jérôme Canaud - Sébastien Turay)
- Prévot By USHPA - Association US de parapente et delta
- Réviser ses connaissances en aérologie - Australian HG fédération

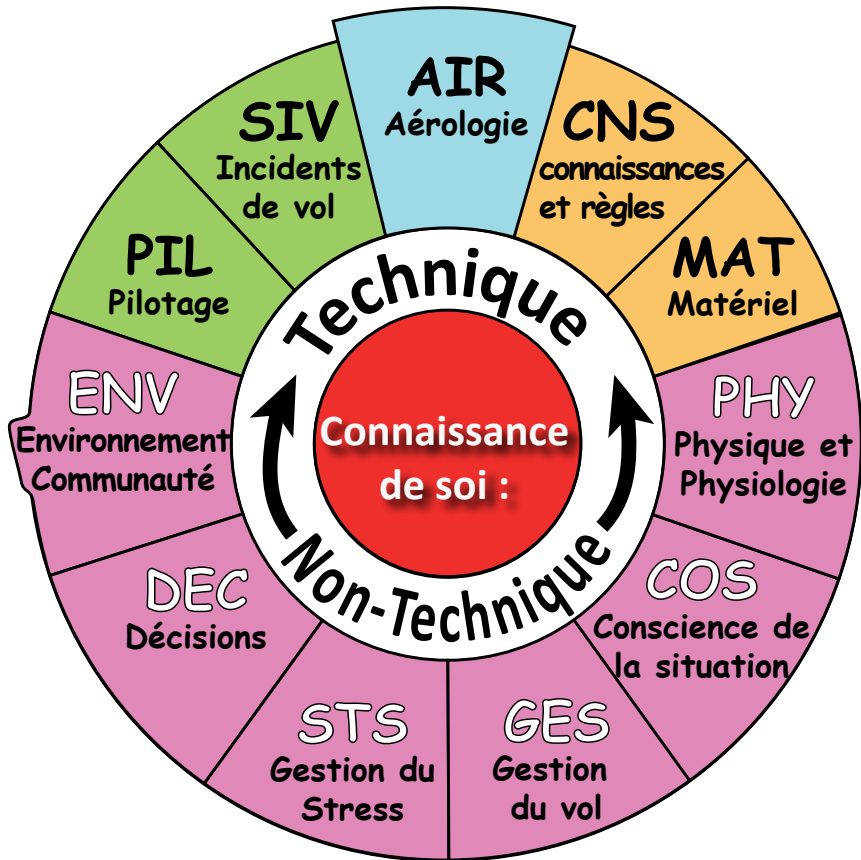




Notes

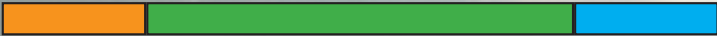



A large rectangular area with a light blue background and horizontal ruling lines, intended for writing notes. The bottom of this area features a decorative mountain range graphic with various shades of blue, purple, and pink.





Rosace des compétences





Livret d'accompagnement des stages *Pilotage parapente de Cycle 1*

Approfondissement des techniques de gonflage et de décollage, du vol et de l'atterrissage en parapente. Programme axé sur sur le niveau vert de la fiche de progression FFVL, soit l'autonomie sur site connu en conditions aérologiques calmes.

Support pédagogique à vos stages de pilotage de Cycle 1, le présent recueil rassemble une synthèse des connaissances nécessaires à un premier niveau d'autonomie. Il ne pourra jamais remplacer les ouvrages qui prennent le temps de développer ces thèmes.

Vous êtes invité à le consulter pour situer les sujets abordés dans l'ensemble du programme, pour réviser ou encore pour vous aider à diriger vos questions vers vos moniteurs.

Enfin, ce recueil est une interface utile pour vous aider à suivre et valider les étapes du cycle 1 vers le brevet initial.

Bons vols

Pierre-Paul Ménégos
Les commissions formations FFVL
La participation de Fabrice Levoyer
pour l'intégration des Facteurs Non Techniques



Tampon de l'école

