# Fédération Française de Vol Libre

# Speed riding

## Passeport de progression

# Passeport de progression

## Speed riding

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

.....

Né (e) le : ..... Groupe Sanguin : .....

Téléphone(s) : .....

E.mail : .....

Passeport délivré le : ..... à : .....

Par : ..... N° de licencié : .....

**Personne à prévenir en cas d'accident**

*En 2006 la FFVL a reconnu le speed riding comme étant une discipline faisant partie de l'activité parapente. Ce nouveau sport d'hiver né en 2001 est issu de la rencontre du parapente, du parachutisme et du ski.*

*Ce passeport a vu le jour sous l'impulsion de David Eyraud et Franck Coupat, pionniers de l'enseignement du speed riding, relayés par les premières promotions de moniteurs formés à la FFVL. Il vous a été remis lors de votre entrée en formation, dans une école française de Speed riding.*

*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

*étapes de progression*

# validations des brevets

cycle n°1

## Le Brevet Initial

Il atteste de l'autonomie de pratique sur site connu. Compétence à maîtriser les trajectoires au sol comme en vol, ainsi que le retour au sol sur différents types de pentes.

cycle n°2

## Le Brevet de Pilote

Il atteste la capacité à pratiquer en autonomie en vol et ski sous voile sur tous sites en conditions variées.

**Il est accessible à 16 ans.**

- **La validation de la partie pratique est réalisée par votre moniteur et certifiée par le directeur de l'école.**
- **Une épreuve théorique organisée par le directeur de l'école permet d'attester de votre niveau de connaissance.**
- Le Brevet de Pilote est alors enregistré par la FFVL.

cycle n°3

## Le Brevet de Pilote Confirmé

Il atteste la capacité à optimiser le pilotage en toutes conditions (conditions aérologiques plus variées, conditions de neige variées).

**Spécialisation dans la pratique :**

Slalom, Kite, free-style, pratique haute montagne.

- **La partie pratique** correspond à la validation de toutes les compétences du niveau marron de votre passeport.
- **La partie théorique** consiste en un entretien avec un moniteur pendant lequel sera abordée la problématique de la pratique du speed riding à ce niveau de la progression et ce dans les quatre domaines de compétence.
- Le Brevet de Pilote est alors enregistré par le secrétariat de la fédération.

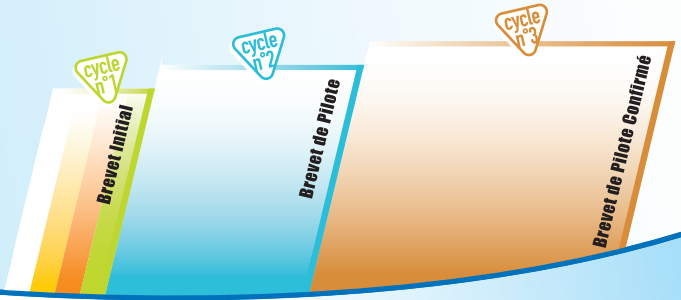
Les certifications sont à inscrire dans les tableaux "Étapes de la formation & Qualifications"

# Introduction

**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.

## 3 cycles

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




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

### L'analyse

• L'ensemble des connaissances et leur mobilisation dans la pratique font appel à **L'analyse**.

### La technique

• Les apprentissages liés au pilotage de l'engin relèvent de **La technique**.

### Le mental

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

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

### Le cadre de pratique

## 4 domaines

# grille de progression

*-> Niveau Blanc à Orange :*

| NIVEAU | BREVETS | Matériel utilisé | CADRE DE PRATIQUE | OBJECTIFS | CONNAISSANCE THEORIQUES EN RAPPORT AVEC LE NIVEAU DE PRATIQUE | Topographie |
|---|---|---|---|---|---|---|
| BLANC | INITIATION PENTE ÉCOLE | Voiles d'accès à l'activité (selon recommandations constructeur). | Pratique encadrée par un moniteur minimum et liaison radio. | Être capable de gérer le matériel (installation, pré-vol), de réaliser des phases de glisse en pente école : gonflage, respect d'un cap, freinage / arrêt ; gonflage statique. | • **Aérologie** : vent (direction/intensité).<br>• **Mécavol** : l'équilibre aile/pilote (au sol), les principes aérodynamiques de base, la plage de vitesse, le vent relatif.<br>• **Pilotage :** utilisation des commande, gestion de l'angle de plané, correction du cap, gestion de l'arrondi.<br>• **Cadre de pratique** : licence, assurance, règlement du site. | Pente suffisante pour simuler les conditions de décollage en grand vol, et permettant un atterrissage sans approche. |
| JAUNE | INITIATION PETIT VOL | Voiles d'accès à l'activité (selon recommandations constructeur). | Pratique encadrée par un moniteur à minimum et avec radio (oreillette). | Être capable de réaliser un petit vol en pente école et de gérer des trajectoires de glisse simples. | • **Aérologie** : notion d'écoulements (au vent, sous le vent, turbulences).<br>• **Mécavol** : fondamentaux (forces, angles) du vol rectiligne stabilisé, vitesse air/sol, trajectoires, régimes de vol, configurations pendulaires. Mécanique de la mise en virage.<br>• **M** : sellette (réglages, utilisation), harnais (différents types).<br>• **P** : mise en virage, utilisation des commandes (amplitude, vitesse d'exécution, durée), appui sellette.<br>• **Réglementation** : règles de priorité, hauteurs de survol. | Atterrissage en visuel, pas de contournement d'obstacles. |
| ORANGE | PROGRES-SION | Voiles d'accès à l'activité (selon recommandations constructeur). | Pratique encadrée par un moniteur minimum et avec radio (oreillette). | Être capable de réaliser un grand vol avec assistance sur site connu. Approche du vol près du relief, du touch et du ski sous voile. | • **Aéro :** bases de la météorologie générale.<br>• **Mécavol :** la polaire des vitesses.<br>• **M** : adaptation aux différents types de matériel.<br>• **P** : apprentissage du flair. L'aérotraction (principes de base).<br>• **T** (technique de vol) : gestion de la vitesse et anticipation des trajectoires.<br>• **R** (réglementation) : bases de la réglementation aérienne. | Topographie offrant des conditions de sécurité maximales pour la réalisation d'un grand vol et le vol près du relief. |

# grille de progression

*-> Niveau Vert à Maron :*

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **VERT** | BREVET INITIAL | Voiles d'accès à l'activité (selon recommandations constructeur). | Pratique encadrée par un moniteur minimum et avec radio (oreillette). | Autonomie de pratique sur site connu. Maîtrise des trajectoires au sol comme en vol. Maîtrise du retour au sol sur différents types de pentes. | • **Météo /Aéro :** phénomènes MTO dangereux, rafales, pièges aérologiques, venturi, lien entre force du vent et type de pratique.<br>• **Mécavol :** caractéristiques des ailes, notion de fenêtre de vent, la traction.<br>• **Pilotage :** affinement des trajectoires en vue du retour au sol, virages ski sous voile, redécollage. Glisse aérotractée.<br>• **Réglementation :** cursus de formation du pilote, prévenir les secours.<br>• **Matériel :** réglage sellette pour ski sous voile ou aérotraction ; facteurs d'usure et vieillissement.<br>• **Connaissances de bases en nivologie :** (drapeaux, s'informer, un par un) ; sensibilisation aux moyens de recherche. | Topographie en rapport avec le niveau de pratique. |
| **BLEU** | BREVET DE PILOTE | Accès aux modèles de performance et augmentation de la charge alaire. | Pratique encadrée par un moniteur minimum. | Autonomie en vol et ski sous voile sur tous sites en conditions variées. | • **Mécavol :** connaissance affinée de la mécanique de vol des virages, pendule aérodynamique.<br>• **Pilotage :** flair (prise de vitesse en virage, perte d'altitude et gestion de l'énergie), basses vitesses à ski, franchissement de la ligne de pente au sol, arrêt d'urgence, redécollage dans la pente.<br>• **M :** différentes catégories d'ailes et leurs exigences de pilotage, les différents types de sellettes.<br>• **R :** enjeux de la pratique autonome. | Topographie en rapport avec le niveau de pratique. |
| **MARON** | **BREVET DE PILOTE CONFIRME** | **Accès à tous types de modèles**. | Pratique encadrée par un moniteur minimum. | **Optimisation du pilotage en toutes conditions** (conditions aérologiques plus variées, conditions de neige variées) **Spécialisation dans la pratique : slalom, kite, free style, pratique haute montagne.** | • **Milieu :** phénomènes météo particuliers liés à une région, nivologie, haute montagne.<br>• **Mécavol :** influences des variations de charge alaire, cahier des charges d'une aile de speed riding.<br>• **Pilotage :** caractéristiques des ailes de performance, sellette de pilotage.<br>• **CP :** réglementation des sites et responsabilité des gestionnaires (simple référent, directeur des vols ou gestionnaire de site), formats de compétition et évolution, qualifications, sensibilisation aux moyens de recherche (ARVA, RECO...). | Topographie en rapport avec le niveau de pratique. |

# niveau blanc

cycle n°1

## Découverte de l'activité et manipulation du matériel

### -> *Connaissances théoriques nécessaires :*

- **Aérologie** : vent (direction/intensité).
- **Mécavol** : l'équilibre aile/pilote (au sol), les principes aérodynamiques de base, la plage de vitesse, le vent relatif.
- **Pilotage** : utilisation des commandes 1/ la gestion de l'angle de plané 2/ la correction du cap 3/ la gestion de l'arrondi.
- **Matériel** : description, utilisation des commandes.
- **Cadre de pratique** : licence, assurance, règlement du site.

### L'analyse

- Repérer le sens et l'intensité du vent.
- Prendre en compte la forme du relief et du manteau neigeux.

### La technique

***Préparer le matériel***

- Disposition au sol.
- Pré vol (points de sécurité).
- Prise en main des commandes.
- La mise en place des skis.
- **Rangement de la voile dans le sac de contention.**

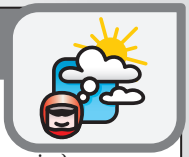
***Construire, mettre en mouvement l'aéronef***

- Choix du moment.
- Gonflage (face [sans skis] / dos).
- **Gestion de la voile pendant la phase d'accélération.**

***Piloter l'aile au sol*** *(en ligne droite)*

- **Glisse pilotée avec gestion du tangage.**
- **Glisse pilotée avec respect du cap.**
- **Freinage/arrêt.**

### Le mental



- Respect et entretien du matériel.
- **Se concentrer avant la mise en mouvement** (visualisation de sa trajectoire).
- Gestion des facteurs psychologiques.

### Le cadre de pratique

- Connaître les obligations légales/assurances.
- **Connaître le règlement du site.**

## Objectif

**Être capable de gérer le matériel (installation, pré-vol), de réaliser un gonflage statique et des phases de glisse en pente école (gonflage, respect d'un cap, freinage, arrêt).**

# niveau jaune

cycle n°1

Initiation petit 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. **mécanique de la mise en virage.** • M : **sellette (réglages, utilisation), harnais (différent types).** • P : **mise en virage, utilisation des commandes (amplitude, vitesse d'exécution, durée), appui sellette.** • **Réglementation : règles de priorité**, hauteurs de survol.

## L'analyse

- Prendre des repères topographiques (configuration de la pente sur l'ensemble du «run»).
- Lire l'aérologie (alimentation, force et orientation).
- **Confirmer l'intégration des consignes de vol faites par le moniteur.**

## La technique

***Réaliser un décollage***
- Adaptation de la technique (départ travers pente par exemple) à la configuration de la zone d'envol et à la force du vent.
- Approche du décollage dynamique.

***Piloter l'aile en vol*** ***(à proximité du sol)***
- **Respect d'un plan de vol simple.**
- Exploration de la mise en virage sur des variations de cap inférieures à 45°.

***Réaliser un atterrissage***
- **Perte d'altitude par la gestion de l'angle de plané en ligne droite.**
- **Finale** (régime de vol adapté).
- **Arrondi, posé** (apprentissage de la glisse pilotée avec des variations de trajectoires et d'appuis).

## Le mental

- Prendre en compte des consignes de sécurité.
- **Réagir correctement aux consignes** (apprentissage des termes spécifiques liés aux actions de pilotage; mise en place d'un lexique de mots clefs).
- Gérer le stress lié au changement des repères.
- Prendre conscience de son fonctionnement et le respecter (aspect émotionnel, envie /appréhension).

## Le cadre de pratique

- Respecter l'environnement des zones de pratique (accès, terrains privés, riverains).
- Respecter les règles d'utilisation des sites.
- Connaître les règles de priorités en vol.

## ObJectif

**Être capable de réaliser un petit vol en pente école et de gérer des trajectoires de glisse simples.**

# niveau orange

cycle n°1

Progression

## -> *Connaissances théoriques nécessaires :*

- **Aérologie** : Bases de la météorologie générale.
- **Mécavol** : la polaire des vitesses.
- **M** : adaptation aux différents types de matériel.
- **P** : l'apprentissage du « flair ». L'aérotraction (principes de base).
- **T** (technique de vol) : la gestion de la vitesse et l'anticipation des trajectoires.
- **R** (réglementation) : bases de la réglementation aérienne.

## L'analyse

- Choisir l'emplacement sur la pente.
- Choisir le moment de la mise en action.
- Lire l'aérologie et le terrain pour orienter ses choix de vol.

## La technique

***Réaliser un décollage***

- **Capacité à re-décoller dans un endroit non aménagé.**
- Gonflage face voile dans du vent soutenu et maîtrise de la voile dans la fenêtre (gestion de la force de traction, capacité à remettre sa voile au « zénith »).
- Gestion du décollage dynamique.

***Piloter l'aile en vol***

- **Corrections de cap à la sellette avec gestion du roulis.**
- Pilotage (sellette, commande) de la mise en virage (90 à 180°) avec gestion du roulis.
- Approche du touch (poursuite du vol après contact neige avec une approche en ligne droite).

***Piloter l'aile au sol***

- Approche de l'aéro-traction avec vent soutenu (positionne sa voile dans la fenêtre de traction; réalise des lignes droites tractées ; capacité à affaler sa voile).
- **Approche de la mise en virage en ski sous voile.**

## La technique (suite)

***Réaliser une approche, un atterrissage***

- **Entrée en finale après une prise de survitesse en ligne droite.**
- Approche de l'autonomie dans la construction de l'approche.

## Le mental

- **Avoir conscience de son niveau de pratique et de sa progression.**

## Le cadre de pratique

- **Connaître** et appliquer les règles de priorité en vol comme au sol.

## Objectif

**Être capable de réaliser un grand vol avec assistance sur site connu. Approche du vol près du relief, du touch et du ski sous voile.**

# niveau vert

**BREVET INITIAL**

cycle n°1

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

***Objectif :*** Autonomie de pratique sur site connu. Maîtrise des trajectoires au sol comme en vol. Maîtrise du retour au sol sur différents types de pentes.

## -> *Connaissances théoriques nécessaires :*

• **Météo/Aéro** : phénomènes MTO dangereux, rafales, pièges aérologiques, venturi, lien entre force du vent et type de pratique • **Mécavol** : caractéristiques des ailes, notion de fenêtre de vent, la traction • **Pilotage** : affinement des trajectoires en vue du retour au sol, virages ski sous voile, redécollage. Glisse aérotractée • **Réglementation** : cursus de formation du pilote, prévenir les secours • **Matériel** : réglage sellette pour ski sous voile ou aérotraction; facteurs d'usure et vieillissement. • **Connaissances de bases en nivologie** (drapeaux, s'informer, un par un); sensibilisation aux moyens de recherche.

## L'analyse

☹ 😐 ☺

- Relever les repères pertinents dans l'environnement avant le run.
- Adapter plan de vol et phases skiées en fonction du terrain.
- Choix autonome des runs.
- Prendre en compte les autres utilisateurs.
- Gérer sa sécurité.

## La technique

☹ 😐 ☺

***Piloter l'aile en vol***

- Maîtrise de différents types de mise en mouvement (pleine pente, travers pente, dynamique).
- Maîtrise du re-décollage dans la pente voile en amont.
- Utilisation optimale de la plage de vitesse et des angles de plané.
- Pilotage aux arrières.
- Approfondissement de la mise en virage à différents taux de chute.
- Maîtrise des touchs avec approche en ligne droite.

***Skier sous voile***

- Exploitation de la pente et de la force du vent pour se déplacer.
- **Feston** (passage de l'amorce du virage vers l'aval avec retour vers l'amont, au virage qui franchit la ligne de pente sans redécollage).

## La technique (suite)

☹ 😐 ☺

***Contrôler l'aile au sol dans le vent***

- Contrôle statique à pied (face voile, dos voile).
- Techniques d'affalement.

***Découvrir la glisse aérotractée*** *(voir progression snow kite)*

- Technique de départ, de déplacement, de virage, d'arrêt.
- Demi tour au sol au vent ou sous le vent.

## Le mental

☹ 😐 ☺

- Mesurer le niveau atteint, points forts, points faibles.
- Connaître les exigences et les risques des différents types de pratique.
- Gérer son état de fatigue.

## Le cadre de pratique

☹ 😐 ☺

- S'inscrire dans une pratique sécuritaire (de la pratique encadrée vers l'autonomie).
- Avoir la démarche de solliciter les personnes ou structures reconnues compétentes pour poursuivre sa progression.

## Évaluation du Brevet Initial.

*-> Validation de tous les items du passeport de progression jusqu'au niveau vert.*

*-> Réalisation de différents types de runs à difficultés programmées : Enchaîner plusieurs décollages (dans la ligne de pente, travers pente, dans la pente), approches du sol, posé travers pente, re décollage.*

*-> Entretien oral : S'assurer du comportement respectueux du cadre de pratique. Quelques questions précises sur la réglementation et les règles d'utilisation des sites.*

# niveau bleu

cycle n°2

Pratique autonome.
Pratique de l'aéro-traction (kite)

BREVET PILOTE

## -> *Connaissances théoriques nécessaires :*

- **Mécavol** : connaissance affinée de la mécanique de vol des virages, pendule aérodynamique.
- **Pilotage** : flair (prise de vitesse en virage, perte d'altitude et gestion de l'énergie), basses vitesses en ski, franchissement de la ligne de pente au sol, arrêt d'urgence, redécollage dans la pente.
- **M** : différentes catégories d'ailes et leurs exigences de pilotage, les différents types de sellettes.
- **R** : enjeux de la pratique autonome.

## L'analyse

☹ 😐 ☺

- **Connaître la réglementation des espaces utilisés.**
- **Lire le site** (repères topographiques et aérologiques).
- **Décider de sa forme de pratique.**

## La technique

☹ 😐 ☺

***Maîtriser des trajectoires en toute neige tout terrain***

- Décollage avec appui dynamique (saut).
- **Virages vers l'aval sans re décoller** (franchissement de la ligne de pente, boucle).
- **Arrêt d'urgence.**
- « Virgule » : posé travers pente suivi d'une décélération vers l'amont.
- **Gonflage voile en aval.**
- Redécollage dans la pente.

## La technique (suite)

☹ 😐 ☺

***Provoquer et gérer la perte d'altitude***

- **Survitesse en ligne droite**
- **Quart de tour avec survitesse en sortie de virage.**
- Approche du flair sur terrain plat.
- Approche des rotations supérieures au 1/4 de tour (demi tour et plus).
- **Flair dans la pente.**

***Entretenir son matériel***

- Prise en compte les différents facteurs d'usure du matériel de vol.
- **Mesure du temps d'utilisation de son aile.**

## ObJectif

**Autonomie en vol et ski sous voile sur tous sites en conditions variées**

# niveau bleu

Pratique autonome.
Pratique de l'aéro-traction (kite)

cycle n°2

## BREVET PILOTE

### Le mental

- Mesurer son niveau d'engagement.
- **Savoir prendre la décision d'arrêter** (évolution des conditions, niveau personnel, fatigue).

### Le cadre de pratique

- Avoir conscience de l'importance de l'image donnée pour la reconnaissance et l'avenir de l'activité.
- Participer au fonctionnement associatif.

### Évaluation du Brevet de Pilote.

*-> Validation de tous les items incontournables du passeport de progression jusqu'au niveau bleu inclus.*
*-> Réalisation de deux types de runs à difficultés programmées :*
*- Parcours ski sous voile avec franchissements de la ligne de pente, arrêt d'urgence (virgule) et re décollage voile en aval.*
*- Vol avec décollage dynamique, perte d'altitude sur 1/4 de tour, flair, posé sur zone et arrêt d'urgence.*
*-> 3 questions ouvertes :*
*- deux sur la technique,*
*- une sur le cadre de pratique permettant de vérifier les connaissances sur la réglementation, les règles d'utilisation des sites et des espaces de pratiques.*
*-> Eventuellement analyse d'une situation réelle.*

# niveau marron

**Pratique autonome nécessitant une analyse approfondie et un engagement personnel**

cycle n°3

BREVET CONFIRMÉ PILOTE

*-> Accès qualifications fédérales : 18 ans ; 1 an de BPC.*

*-> Accès compétition : 18 ans ; BPC.*

## *-> Connaissances théoriques nécessaires :*

• **Milieu** : phénomènes météo particuliers liés à une région, nivologie, haute montagne. • **Mécavol** : influences des variations de charge alaire, cahier des charges d'une aile de speed riding. • **Pilotage** : caractéristiques des ailes de performance, sellette de pilotage. • **CP** : réglementation des sites et responsabilité des gestionnaires (simple référent, directeur des vols ou gestionnaire de site). Formats de compétition et évolution. Qualifications. Sensibilisation aux moyens de recherche (ARVA, RECO…). • **Réglementation** : connaissance des différents cadres réglementaires (interlocuteurs, institutions).

## L'analyse

☹ 😐 ☺

- **Savoir choisir une zone de décollage et de pratique hors site réglementé.**
- **Anticiper le choix d'un atterrissage en montagne.**

## La technique

☹ 😐 ☺

***Vers la compétition***

- Être capable de réaliser avec aisance et sûreté :
  - un parcours de compétition type slalom.
  - un parcours de compétition type descente libre.
- **Être capable de réaliser un run à plusieurs en respectant les règles de priorité.**

***Optimiser la technique de vol***

- Être capable de réaliser un flair après avoir effectuer une prise de vitesse sur un quart de tour.
- Être capable de maîtriser les rotations supérieures au demi tour.

## La technique (suite)

☹ 😐 ☺

- **Être capable de piloter en sécurité une voile rendue volontairement « piqueuse » par vent fort.**
- Être capable de piloter une aile de performance avec une sellette de pilotage.
- Être capable de piloter son aile au sol (kite) par vent fort.
- **Lors de phases glissées au sol, être capable d'anticiper les variations de terrain, de vent et de vitesse par des actions de pilotage adaptées.**

***Gérer son matériel***

- **Être capable d'utiliser un système de détection** (ARVA, RECO)

## Objectif

**Optimisation du pilotage en toutes conditions**

**(conditions aérologiques plus variées, conditions de neige variées).**

**Spécialisation dans la pratique : slalom, Kite, free style, pratique haute montagne.**

# niveau marron

cycle n°3

Pratique autonome nécessitant une analyse approfondie et un engagement personnel

## Le mental

- Objectiver les situations (faire la part entre le ressenti et la réalité).
- Se concentrer sur les actions à venir tout en pilotant.
- Être capable d'endurance (résistance au stress, maintien de l'attention, récupération).
- **Rester à l'écoute de ses possibilités du jour et savoir renoncer.**
- **Avoir conscience des exigences et des risques liés à la pratique du vol de performance, l'intégrer dans son comportement.**

## Le cadre de pratique

- S'inscrire dans une démarche de poursuite de progression (autres formes de pratique, accès aux qualifications fédérales, compétition).
- Posséder l'AFPS.

## Validation du Brevet de Pilote Confirmé.

*-> Validation de tous les items incontournables du passeport de progression jusqu'au niveau marron inclus.*

*-> Réalisation de deux types de runs à difficultés programmées :*
*- parcours ski sous voile,*
*- vol à difficulté programmée.*

*-> 4 questions ouvertes :*
*- une sur la technique,*
*- une sur la compétition,*
*- une sur la formation,*
*- une sur la sécurité en montagne.*

# premiers vols

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

| Date | Site | Nb. de runs | Analyse *(conditions, réalisations, sensations, ☺,😐,☹)* |
|---|---|---|---|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Quelque soit votre niveau, volez avec du matériel adapté et restez à l'écoute de vos possibilités.

# premiers vols

| Date | Site | Nb. de runs | Analyse (conditions, réalisations, sensations, ☺,😐,☹) |
|---|---|---|---|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

Quelque soit votre niveau, volez avec du matériel adapté et restez à l'écoute de vos possibilités.

# étapes de la formation & qualifications

## Initiation, perfectionnement, performance...

**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 |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| *... Autres qualifications* | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

### Validation :

BREVET INITIAL

*Date :* .....

*Site :* .....

*Cachet :*

### Validation :

BREVET PILOTE

**Théorie** - *Date :* .....

**Pratique** - *Date / Site :* .....

**N° de brevet** *:* .....

*Cachet :*

### Validation :

BREVET PILOTE CONFIRMÉ

**Théorie** / *Date :* .....

**Pratique** / *Date :* .....

**N° de brevet** *:* .....

*Cachet :*

# cadre de pratique

Tout pratiquant doit posséder une assurance en responsabilité civile aérienne pour la pratique.
La FFVL assure ses licenciés en responsabilité civile aérienne par la délivrance d'une licence sportive parapente.

La pratique peut se faire librement sur les domaines hors pistes des stations de ski après avis des maires concernés et autorisation des propriétaires des terrains.

Il est souhaitable que des espaces de pratique soient définis afin d'éviter toute collision avec les pratiquants de ski hors piste.

La pratique sur piste est théoriquement interdite et ne peut se faire qu'après accord des stations dans la mesure où cet espace n'est pas fréquenté par des skieurs. Il s'agit généralement d'espaces réservés à la pratique du speed riding.

Dans le cas de la mise en place d'un règlement spécifique de la pratique (signature d'une convention entre les propriétaires de terrain et les acteurs locaux), tout pratiquant est dans l'obligation de respecter le règlement
Il est important que les règles de pratiques du speed riding soient alors affichées aux yeux de tous.

Dans le cadre du vol de pente (vol à proximité du sol), il n'y a pas d'obligation de hauteur minimum de survol des obstacles. Toutefois le survol des pistes (à proximité du sol) où évoluent des skieurs est interdit.

Dans le cadre de vol classique, les hauteurs minimum de survol respecteront le cadre réglementaire défini par la réglementation de la circulation aérienne.

Lorsque la pratique du speed riding se déroule sur des espaces non accessibles par gravité à partir des remontées mécaniques des stations, on parlera de pratique montagne.
En plus des règles de l'air applicables au vol libre, les pratiquants respecteront le cadre de la loi montagne.

**La FFVL propose les recommandations suivantes :**

- Le port d'un casque homologué pour la pratique du parapente est obligatoire.
- Le speed riding comporte des spécificités au niveau du pilotage. Il est important de se former auprès d'une école professionnelle avant d'envisager une pratique autonome.
- Un niveau à ski permettant d'évoluer en toutes neiges sur tout type de terrain est nécessaire pour envisager la pratique en sécurité.
- L'évolution en altitude nécessite une bonne forme physique.

# soyons responsables

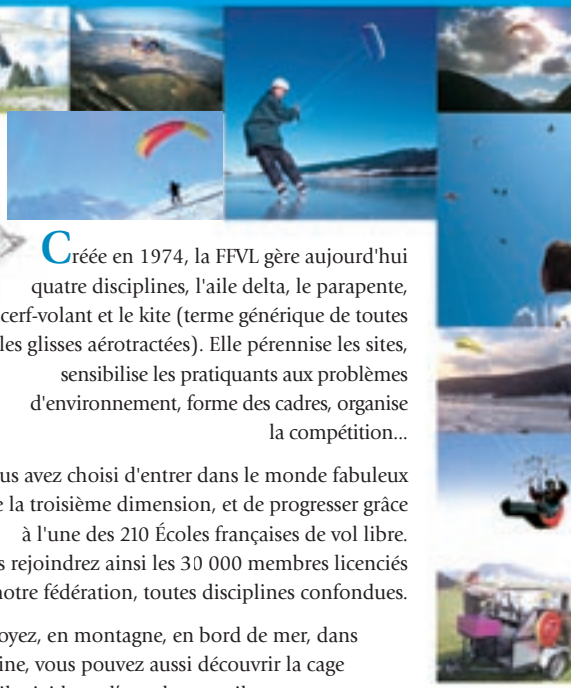
*Avant de voler,*
***je m'informe...***

- 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 monofil, cerf-volant acrobatique ou de traction vous invitent à venir prendre l'air.



Créée en 1974, la FFVL gère aujourd'hui quatre disciplines, l'aile delta, le parapente, le cerf-volant et le kite (terme générique de toutes les glisses aérotractées). Elle pérennise les sites, 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 des 210 Écoles françaises de vol libre. Vous rejoindrez ainsi les 30 000 membres licenciés de notre fédération, toutes disciplines confondues.

Où que vous soyez, en montagne, en bord de mer, dans les pays de plaine, vous pouvez aussi découvrir la cage de pilotage, l'aile rigide ou l'envol au treuil. 600 clubs peuvent dès maintenant vous accueillir, vous offrant ainsi la possibilité de vivre et de partager votre passion : VOLER !

*Les Moyens de la Liberté*

**Fédération Française de Vol Libre**

# notes

ZA de Perroix - 74290 Talloires
FRANCE
ripair.com

+33(0)4 50 64 41 02
ripair@ripair.com

# Rip'air vous conseille

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

| | |
|---|---|
| Humidité + chaleur | ☹☹☹☹☹☹ |
| Humidité | ☹☹☹○○ |
| Chaleur | ☹○○○○ |
| U.V | ☹○○○○ |
| Voltige | ☹☹☹☹☹ |
| Terrains abrasifs | ☹☹☹○○ |
| *neige - sable - rochers...* | |
| Noeuds dans les suspentes | ☹☹☹☹☹☹ |
| Vol avec voile humide | ☹☹☹○○ |
| Pliage | ☹○○○○ |
| ... | |

# Rip'air voilerie

**+Contrôles**
**+Réparations**
**+Pliage de parachute de secours...**

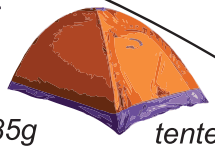
*Rip'air travaille en étroite collaboration avec les constructeurs afin d'établir leur cahier des charges. Aujourd'hui, plus de 40 marques nous font confiance.*

# Rip'air design

**+Gamme complète de produits lights**

*Connect - 6g*
*(Résistance 2800kg)*

*sac/sellette - 685g*



*tente - 900g*

rakoons.com

**+ + =**

**Trois bonnes raisons...**
**de venir nous voir**

Nouveau courtier
de la FFVL

AIR COURTAGE ASSURANCES

## NOS GARANTIES

- Responsabilité Civile Aérienne
- Individuelle Accident Multi-activités (y compris sports à risque)
- Assurance de Prêt avec activité aérienne
- Assurance de votre matériel de vol libre (y compris garantie VOL)

WWW.AIR-ASSURANCES.COM

## ...PARTENAIRE ASSURANCE DES ACTIVITÉS SPORTIVES ET DE LOISIR

AIR COURTAGE ASSURANCES
Hôtel d'entreprises «Pierre Blanche»
Allée des Lilas BP 70008
01155 St VULBAS CEDEX
Tél. 04 74 46 09 10 - Fax 04 74 46 09 14
ffvl@air-assurances.com