



FORMATION à la QUALIFICATION BIPLACE

OPTION PARAPENTE

FASCICULE DE L'ASPIRANT-BIPLACEUR

VERSION 2025

Validation du 11 Avril 2025 par le Comité National Parapente

© Fédération Française de Vol Libre
Tous droits de reproduction réservés

1. RÉFÉRENTIEL DE CERTIFICATION	5
2. CURSUS DE LA FORMATION.....	6
2.1. ORGANIGRAMME.....	6
3. DESCRIPTION GÉNÉRALE.....	7
3.1.1. PRINCIPE.....	7
3.1.2. ENTRÉE EN FORMATION.....	7
3.1.3. CURSUS ET MODALITÉS DE LA FORMATION.....	7
3.2. PRÉFORMATION ET PARRAINAGE	8
3.2.1. FORMALITÉS.....	8
3.2.2. DURÉE	8
3.2.3. MATÉRIEL	8
3.2.4. OBJECTIF	8
3.2.5. SORTIE	8
3.2.6. PRIX / STAGIAIRE	8
3.3. FORMATION COMPACTÉE	9
3.3.1. STAGE CONTINU DE 6 JOURS.....	9
3.4. FORMATION MODULAIRE.....	10
3.4.1. 3 WEEK-END DE FORMATION MODULAIRE.....	10
3.5. FORMATION SOUS TUTORAT	11
3.5.1. Cursus spécifique.....	11
3.6. EXAMEN FINAL	12
3.6.1. ÉVALUATION THÉORIQUE	12
3.6.2. ÉVALUATION PRATIQUE	13
3.6.3. QUALIFICATION BIPLACE	13
4. PROGRAMME ET CONTENUS DE LA FORMATION.....	14
4.1. RÉGLEMENTATION - CADRES DE PRATIQUE	14
4.1.1. RÉGLEMENTATION GÉNÉRALE ET AÉRIENNE.....	14
4.1.2. CADRES DE PRATIQUE DU BIPLACE.....	15
4.2. MÉTÉOROLOGIE - AÉROLOGIE	18
4.3. MÉCANIQUE DE VOL	18
4.3.1. CHARGE ALAIRE (cf. Manuel du Vol Libre).....	18
4.3.2. FACTEUR DE CHARGE (cf. manuel du Vol Libre).....	21
4.4. TECHNIQUE DE VOL	21
4.4.1. TECHNIQUE INDIVIDUELLE MONOPLACE (stage de préformation).....	21
4.4.2. TECHNIQUE BIPLACE	22
4.5. TECHNOLOGIE DU MATERIEL	24
4.5.1. GÉNÉRALITÉS.....	24
4.5.2. LES AILES	25
4.5.3. LES SYSTÈMES D'ACCROCHAGE	26
4.5.4. LES HARNAIS-SELLETTES (cf. schémas/Annexe)	27
4.5.5. L'ÉQUIPEMENT ET LES ÉLÉMENTS DE SÉCURITÉ ACTIVE ET PASSIVE.....	27
4.5.6. SYSTÈME DE CONNEXION	27
4.5.7. LE PARACHUTE DE SECOURS	27
4.5.8. L'UTILISATION DES TRIMS	29
4.5.9 QUELQUES CONSEILS	30
4.7. ASPECTS PSYCHO-PÉDAGOGIQUES DE LA PRATIQUE BIPLACE.....	31
4.7.1 RESPONSABILITÉ	31
4.7.2 REMISE EN QUESTION	32
4.7.3 PILOTER avec "l'AUTRE", pour "l'AUTRE"	32
4.7.4 LE BRIEFING PASSAGER	33
BRIEFING	34
LA BASE	34
DECO TRES PLAT	34
PASSAGER TRES LEGER	34
PASSAGER TRES LOURD	34
SYSTEMES D'ACCROCHAGE	36
4.7.5 PROCEDURE D'ACCROCHAGE	37
4.7.6 POINTS D'ANCRAGE DU SECOURS EN BIPLACE	38
<i>Points d'ancre du secours au centre des écarteurs rigides :</i>	38
4.7.7 POINTS D'ANCRAGE DU SECOURS AU CENTRE DES ÉLÈVATEURS SOUPLES	39



4.8	LE BIPLACE À SKI.....	40
4.9	BIPLACE AVEC PASSAGER EN SITUATION DE HANDICAP	41
5	ANNEXES.....	42

FICHE DE FORMATION

FICHE D'ÉVALUATION ET DE SUIVI DE LA TECHNIQUE MONOPLACE

FICHE D'ÉVALUATION ET DE SUIVI DE LA TECHNIQUE BIPLACE

CONVENTION PARRAINAGE ET FORMATION SOUS TUTORAT

FICHE DE SUIVI DES VOLS DE L'ASPIRANT BIPLACEUR

PRÉAMBULE

"VOLER À DEUX"

Voler à deux, ajoute à l'intense plaisir du vol, la joie de le faire découvrir à autrui ou tout simplement de le partager...

Dans toutes les activités aéronautiques, l'idée-force réside dans le fait que le ou les passagers s'en remettent à la responsabilité et à la compétence du pilote. C'est un acte de confiance et un engagement.

Autant il apparaît banal d'occuper les places passagers d'une automobile, autant l'évolution en 3 dimensions confère, dans le partage du vol, une charge émotionnelle que le pilote devra gérer en plus des aspects techniques.

AILE-DELTA et PARAPENTE biplaces sont spécifiquement conçus pour le vol à deux et pourtant ils sont très proches du monoplace ; d'où des difficultés certaines pour loger deux personnes là où il n'en tient qu'une, et pour, dans ces conditions, assurer décollage, vol et atterrissage à deux.

Malgré tout, **un bon pilote monoplace**, n'éprouvera pas trop de difficultés à passer au biplace, à condition qu'il connaisse précisément ce qui change de l'un à l'autre ; le vol biplace présente des spécificités, mais n'en demeure pas moins qu'une extension du vol monoplace, accessible au plus grand nombre.

C'est si vrai, que juridiquement les biplaces delta et parapente restent des Planeurs Ultra Légers.

La F.F.V.L a mis en place une Qualification Biplace pour répondre, par une formation, à la RESPONSABILITE endossée par le pilote biplaceur en :

- Précisant le cadre juridique et pratique dans lequel s'inscrit cette activité,
- Indiquant les éléments techniques et psychopédagogiques indispensables à une pratique sécuritaire permanente,
- Assurant une formation théorique et pratique du futur pilote biplaceur,
- Sanctionnant cette formation par une évaluation et un examen conduisant à la délivrance d'un titre de qualification fédéral.

En AILE-DELTA, l'expérience acquise et le faible effectif concerné ont néanmoins permis une adaptation du cursus actuel (cf. document support) de la formation biplace, qui reste très individualisée.

En PARAPENTE, la maturation de l'activité, les enseignements tirés des stages expérimentaux et l'importante demande de formation ont conduit à l'élaboration d'un cursus (et donc à la publication de ce fascicule spécifique au parapente), dont les objectifs essentiels visent à :

- Structurer davantage la progression,
- Préciser et étoffer les contenus,
- Accroître la compétence du biplaceur.



1. RÉFÉRENTIEL DE CERTIFICATION

La formation vise à développer les compétences nécessaires à une pratique responsable et sécuritaire du biplace. Les différentes compétences ont été regroupées par grands domaines en UC (Unité de Compétence) et formulées en capacité à (EC : Est Capable de...).

UC 1 : EC de mobiliser des connaissances nécessaires à la pratique du biplace en sécurité

EC d'analyser les éléments météorologiques, aérologiques et topographiques d'un secteur de pratique
EC de prévoir l'évolution des conditions sur un site
EC de comprendre les principes aérodynamiques du pilotage d'une aile
EC de prendre en compte les caractéristiques du matériel de biplace
EC d'assurer le suivi du vieillissement du matériel
EC de respecter les réglementations relatives aux lieux de pratique
EC de situer son niveau de pratique

UC 2 : EC de maîtriser les techniques du vol libre en biplace

EC de faire preuve de maîtrise technique
EC d'adapter sa technique aux différentes aérologies et topographies
EC d'expliquer les différentes techniques utilisées
EC d'analyser les gestes techniques

UC 3 : EC de préparer et effectuer un ou plusieurs vols en biplace

EC d'accueillir son ou ses passagers
EC de prendre en compte les caractéristiques du public concerné
EC de choisir un site adapté au vol en biplace
EC d'organiser la logistique
EC de réaliser les vols en sécurité
EC d'être à l'écoute de son passager
EC de s'adapter aux évolutions de l'environnement
EC d'évaluer son vol

UC 4 : EC de participer au fonctionnement du club

EC d'assurer le suivi du matériel biplace du club
EC de participer à l'élaboration d'un planning d'activité
EC de situer son action au sein du club
EC de faire un bilan de ses actions et d'en rendre compte
EC de participer à la gestion des sites

2. CURSUS DE LA FORMATION

2.1. ORGANIGRAMME

PRÉREQUIS : 18 ans révolus, brevet de pilote confirmé, PSC1 (ou attestation formation 1^{er} secours)

Parrainage

Validation par un moniteur de l'ERF (équipe régionale de formation) uniquement selon une grille type.

Entrée en formation.

Préformation 2 jours

Proposée **obligatoirement au moins une fois par an par chaque ligue qui met en œuvre un cursus de formation biplace.**

Biplace en pente-école uniquement

Admis : entrée en formation

Ouverture du **livret de formation** par la ligue, tous cursus.
Constitution du dossier auprès de la ligue, à la charge du candidat.
Contenu du livret :

- Identification des acteurs (stagiaires, formateurs, ligue)
- Cursus de formation choisi par le candidat
- Dates et validation des étapes de la formation
- Convention (ligue-tuteur-stagiaire) pour la formation sous tutorat
- Carnet de vols

Durée du livret 24 mois, portée nationale.

FORMATION

Formation modulaire	Formation compactée	Formation sous tutorat
<ul style="list-style-type: none"> - Organisation ligue ; - Durée 3 x 2 jours ; - Vols entre stagiaires ; selon le niveau atteint, possibilité de voler avec passagers proposés par les formateurs. 	<ul style="list-style-type: none"> - Organisation ligue ; - Durée 6 jours ; - Vols entre stagiaires ; selon le niveau atteint, possibilité de voler avec passagers proposés par les formateurs. <p><i>Possibilité d'obtenir exceptionnellement une partie ou la totalité de la QBI en contrôle continu pour les stagiaires qui ont le niveau</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Le tuteur est un membre de l'équipe régionale de formation (ERF), présent sur tous les temps de formation ; - Il est signataire d'une convention de formation sous tutorat (Ligue-tuteur-stagiaire) à déposer auprès du RRF avant le premier jour de formation ; - La convention doit être finalisée et envoyée à la ligue avant le 1^{er} jour de formation ; - Le tuteur est accompagné d'un 2^{ème} encadrant de son choix sur tous les temps qui le nécessitent. Ce 2^{ème} encadrant n'est pas obligatoirement membre de l'ERF ; - Durée : 6 jours <i>à minima</i>, consécutifs ou non ; - Contenu identique aux autres cursus ; - Vols entre stagiaires ; selon le niveau atteint, et en cas de stagiaire seul en formation, possibilité de voler avec passagers proposés par le tuteur. - Les temps d'encadrement sous tutorat sont exclusivement consacrés à la formation biplace

Formations modulaire ou compactée non validée = retour en formation

Formation validée = statut d'aspirant biplaceur. Jusqu'à l'examen, et hors présence d'un formateur, l'aspirant biplaceur pratique le biplace avec un passager déjà pratiquant, détenteur d'une licence "pratiquant" à la FFVL (uniquement de type *primo licencié* ou *pratiquant ou pratiquant jeune*).

RC biplace obligatoire dès l'obtention du statut d'aspirant-biplaceur

Modalités et contenus de chaque étape, fixés par le fascicule et le cahier des charges spécifique Biplace



CERTIFICATION - Durée 2 jours

La certification comprend une évaluation théorique et pratique.

Elle est organisée au moins une fois par an dans la ligue qui met en œuvre un cursus de formation biplace.

Résultats à l'examen final

OUI

NON

Retour en mise en situation sous statut d'aspirant biplaceur jusqu'au prochain examen final

Validation de la qualification biplace parapente



3. DESCRIPTION GÉNÉRALE

3.1.1. PRINCIPE

La commission Formation fédérale a voulu situer cette formation dans un environnement défini et encadré. Pour ce faire, la C.F. s'est donc appuyée sur les compétences des ligues au travers des RRF, des équipes régionales de formateurs, et de la logistique des écoles FFVL.

3.1.2. ENTRÉE EN FORMATION

Conditions :

- Licence pratiquant FFVL de l'année en cours,
- Brevet de pilote confirmé,
- 18 ans révolus
- PSC1 (ou attestation de formation 1er secours)

3.1.3. CURSUS ET MODALITÉS DE LA FORMATION

Chronologie : toutes les actions de formation devront être suivies dans l'ordre indiqué

- 1) Stage de Préformation ou parrainage
- 2) Suite de la formation : 3 filières possibles :

Formation Compactée	Formation Modulaire	Formation sous tutorat
Stage continu de 6 jours, organisé par la ligue. Vols entre stagiaires ; selon le niveau atteint, possibilité de voler avec passagers proposés par les formateurs. Contrôle théorique et pratique lors d'un examen d'une durée de 2 jours séparé du temps de formation	Trois week-ends de formation complémentaire. Vols entre stagiaires ; selon le niveau atteint, possibilité de voler avec passagers proposés par les formateurs. Contrôle théorique et pratique lors d'un examen de 2 jours séparé du temps de formation	<p>Proposée par un tuteur membre de l'équipe régionale de formation.</p> <p>-signature d'une convention de formation sous tutorat (Ligue-tuteur-stagiaire)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le tuteur signataire est un membre de l'équipe régionale de formation (ERF), présent sur tous les temps de formation - Le tuteur est accompagné d'un 2^{ème} encadrant de son choix sur tous les temps qui le nécessitent. Ce 2^{ème} encadrant n'est pas obligatoirement membre de l'ERF - Durée : 6 jours à minima, consécutifs ou non, - Contenu identique aux autres cursus - Vols entre stagiaires ; selon le niveau atteint, et en cas de stagiaire seul en formation, possibilité de voler avec passagers proposés par le tuteur

Validation : chaque action de formation sera consignée et validée dans le « suivi formation » intranet du candidat, par le responsable de l'étape concernée.

Statut d'Aspirant-Biplaceur :

Ce statut prend effet après validation par un formateur sur la fiche de suivi formation intranet du candidat, à l'issue du stage de formation. Il est enregistré par le RRF. Sa durée de validité **est de 24 mois à compter de son obtention**. L'aspirant biplaceur doit achever sa formation et obtenir sa qualification dans ce délai, faute de quoi il devra recommencer le cursus complet.



3.2. PRÉFORMATION ET PARRAINAGE

Action décentralisée, la Préformation est organisée à l'initiative des Ligues (RRF), selon les besoins au niveau régional, interrégional ou même national, et publiée au calendrier de la Ligue organisatrice. La formule du parrainage est soumise à autorisation de la ligue pour sa mise en place sur le territoire. Il est mené par un moniteur d'école FFVL membre de l'équipe régionale de formation (ERF).

3.2.1.FORMALITÉS

- Préformation : inscription auprès du Responsable Régional de la Formation (R.R.F.) de la Ligue organisatrice. Parrainage : suivi et validé par un membre de l'équipe régionale de formation selon une grille type.
- Préformation et parrainage : contrôle des connaissances théoriques par QCM-niveau Brevet de Pilote confirmé (30 questions), évaluation et approfondissement de la technique individuelle monoplace et biplace (**sur pente école uniquement pour le biplace**) : aisance générale et maîtrise de la gestuelle dans les phases de préparation, impulsions- gonflage, temporisation contrôle, course pilotée...
- Utilisation de fiches d'évaluations portant à minima :
 - sur les items mentionnés sur la fiche d'évaluation solo type (cf p 32),
 - sur une partie des items (évaluables en travail au sol et pente école) mentionnés sur la fiche d'évaluation biplace type (cf p 32),

- Possibilité d'ajournement pour les stagiaires dont le niveau technique serait insuffisant.

L'évaluation portera sur tout ou partie de la fiche de progression fédérale jusqu'au niveau marron. Validation de la préformation sur évaluation solo et biplace en pente école.

3.2.2.DURÉE

1 week-end / 2 jours (si météo défavorable, 1 journée supplémentaire pour valider la session ou report de celle-ci).

3.2.3.MATÉRIEL

Aile solo personnelle + 1 aile biplace pour 2 stagiaires. L'aile biplace est conforme à la norme EN 926-1 et 926-2, révisée selon les préconisations du constructeur, équipée d'un parachute de secours biplace conforme à la norme Pr EN 12941. Le biplace peut être du matériel personnel, ou fourni par le club ou l'école qui présente le candidat, ou par l'école d'accueil.

3.2.4.OBJECTIF

⇒ Accès à la pratique biplace :

Théorie (4 heures environ) :

- présentation du cursus, objectifs et programme de la formation,
- sensibilisation à la responsabilité du pilote biplace (juridique, morale, technique),
- réglementation et cadres de pratique du biplace,
- notions théoriques spécifiques au biplace (charge alaire, polaire des vitesses et conséquences de leurs variations sur la technique de pilotage),

Pratique : travail de la technique solo, découverte et travail de la technique biplace :

- Pente école : Pratique solo pour évaluation et recadrage de la gestuelle. Biplace : découverte du matériel utilisé, positionnements pilote-passager, exercices de courses pilotées des équipages constitués entre stagiaires, petits vols éventuels en pente école...
- Situations de vols : grand vol solo éventuel selon les besoins d'évaluation.

3.2.5.SORTIE

- Attestation de préformation ou parrainage sur Livret de formation et fiche intranet du pilote
- Pistes de travail sur la gestuelle solo

3.2.6.PRIX / STAGIAIRE

⇒ Fixé par la Ligue, incluant la fourniture des fascicules biplace.

3.3. FORMATION COMPACTÉE

3.3.1. STAGE CONTINU DE 6 JOURS

Organisé par les ligues (RRF) sous contrôle de la C.F., permettant :

- De concentrer la formation théorique et pratique et d'acquérir une expérience du vol biplace ;
- D'intensifier et d'approfondir cette formation, en raison notamment de la dynamique de groupe inhérente à un stage continu ;
- D'optimiser la gestion du temps grâce à la souplesse et aux possibilités d'adaptation offertes par ce type de stage, une évaluation continue fiable sur la durée dans les domaines pratique et relationnel, pouvant déboucher sur le statut d'aspirant-biplaceur.

3.3.1.1. FORMALITÉS

- Inscription auprès du RRF-Ligue ;
- Acceptation du cahier des charges par ouverture du livret de formation ;
- Vols entre stagiaires ; selon le niveau atteint, possibilité de voler avec passagers proposés par les formateurs.
- Souscription de la RC pratiquant biplace loisir à délivrance du statut d'aspirant biplaceur

3.3.1.2. DURÉE

- 6 jours.

3.3.1.3. MATÉRIEL

- Aile solo personnelle + 1 aile biplace pour 2 stagiaires. L'aile biplace est conforme à la norme EN 926-1 et 926-2, révisée selon les préconisations du constructeur, équipée d'un parachute de secours biplace conforme à la norme Pr EN 12941. Le biplace peut être du matériel personnel, ou fourni par le club ou l'école qui présente le candidat, ou par l'école d'accueil.

3.3.1.4. OBJECTIFS

Formation biplace complète pour accès au statut d'aspirant-biplaceur :

- Théorie : formation complète + contrôle écrit possible en fin de stage ;
- Pratique : formation complète + évaluation continue.

3.3.1.5. ÉVALUATION

- Continue par les formateurs.

3.3.1.6. SORTIE

- Si le niveau requis est atteint, le responsable de la formation inscrit l'accès au statut d'aspirant biplaceur sur la fiche suivi formation intranet du candidat. Le RRF enregistre ce statut, le candidat peut dès lors, uniquement après avoir souscrit sa RC biplace FFVL, effectuer des vols biplaces dans le respect du cadre de pratique défini au point 4.1.2.1 pour les aspirants biplaceurs, afin d'acquérir de l'expérience et de travailler les points mentionnés par les formateurs. Il peut ensuite se présenter à l'examen final. Une session spécifique d'évaluation (point d'étape dans la progression de l'aspirant biplaceur) pourra être proposée par la ligue organisatrice de la formation avant l'examen final. De manière tout à fait exceptionnelle et sur proposition faite au RRF, possibilité d'accéder directement à la qualification biplace en fin de stage compacté sans passer par l'examen final.

3.3.1.7. PRIX / STAGIAIRE

- Fixé par la Ligue en fonction des prestations proposées.

3.4. FORMATION MODULAIRE

3.4.1. 3 WEEK-END DE FORMATION MODULAIRE

Organisés par les Ligues (RRF), dans les mêmes conditions que la Préformation.

3.4.1.1. Formalités

- Inscription auprès du Responsable Régional de la Formation (R.R.F.) de la ligue organisatrice.
- Vols entre stagiaires ; selon le niveau atteint, possibilité de voler avec passagers proposés par les formateurs
- Souscription de la RC pratiquant biplace loisir à délivrance du statut d'aspirant biplaceur

3.4.1.2. Durée

- 3 week-end / 2 jours

3.4.1.3. Matériel

- Aile solo personnelle + 1 aile biplace pour 2 stagiaires. L'aile biplace est conforme à la norme EN 926-1 et 926-2, révisée selon les préconisations du constructeur, équipée d'un parachute de secours biplace conforme à la norme Pr EN 12941. Le biplace peut être du matériel personnel, ou fourni par le club ou l'école qui présente le candidat, ou par l'école d'accueil.

3.4.1.4. Objectifs

Recadrage théorique et pratique et préparation à l'examen :

Théorie :

- compléments du programme,
- actualisation des connaissances,
- analyse de l'expérience pratique,
- travaux dirigés (utilisation et synthèse des connaissances théoriques),
- sujets d'examens...

Pratique :

- approfondissement de la technique biplace,
- variation de charge sur même matériel (changement de passager),
- échanges de matériel,
- vol en conditions aérologiques variées,
- mise en situation d'examen avec correction individualisée

3.4.1.5. Sortie

- Si le niveau requis est atteint, le responsable de la formation inscrit l'accès au statut d'aspirant biplaceur sur la fiche suivi formation intranet du candidat. Le RRF enregistre ce statut. Le candidat peut dès lors, uniquement après avoir souscrit sa RC biplace FFVL effectuer des vols biplaces dans le respect du cadre de pratique défini au point 4.1.2.1 pour les aspirants biplaceurs, afin d'acquérir de l'expérience et de travailler les points mentionnés par les formateurs. Il peut ensuite se présenter à l'examen final. Une session spécifique d'évaluation (point d'étape dans la progression de l'aspirant biplaceur) pourra être proposée par la ligue organisatrice de la formation avant l'examen final.

3.4.1.6. Prix / Stagiaire

- Fixé par la Ligue en fonction des prestations proposées.

3.5. FORMATION SOUS TUTORAT

3.5.1. Cursus spécifique

Organisé par le formateur-tuteur, dans les conditions validées par la commission formation nationale, et qui respectent l'intégralité du cahier des charges spécifique suivant :

- signature d'une convention (cf p44) de formation sous tutorat (Ligue-tuteur-stagiaire), qui doit être déposée auprès de la ligue avant le premier jour de formation.
- le tuteur signataire est un membre de l'équipe régionale de formation (ERF), présent sur tous les temps de formation ;
- le tuteur est accompagné d'un 2^{ème} encadrant de son choix sur tous les temps qui le nécessitent. Ce 2^{ème} encadrant n'est pas obligatoirement membre de l'ERF ;
- durée : 6 jours à *minima*, consécutifs ou non ;
- contenu identique aux autres cursus ;
- vols entre stagiaires ; selon le niveau atteint, et en cas de stagiaire seul en formation, possibilité de voler avec passagers proposés par le tuteur.
- les temps d'encadrement sous tutorat sont exclusivement consacrés à la formation biplace

3.5.1.1. Formalités

- Inscription auprès du tuteur responsable de la formation. Mise en place et respect de la convention de formation en école (*ci-jointe p. 38*).
- Souscription de la RC pratiquant biplace loisir à délivrance du statut d'aspirant biplaceur.

3.5.1.2. Durée

- Telles que définies spécifiquement par la ligue.

3.5.1.3. Matériel

- Aile solo personnelle + 1 aile biplace pour 2 stagiaires. L'aile biplace est conforme à la norme EN 926-1 et 926-2, révisée selon les préconisations du constructeur, équipée d'un parachute de secours biplace conforme à la norme Pr EN 12941. Le biplace peut être du matériel personnel, ou fourni par le club ou l'école qui présente le candidat, ou par l'école d'accueil.

3.5.1.4. Objectifs

Recadrage théorique et pratique et préparation à l'examen :

Théorie :

- compléments du programme,
- actualisation des connaissances,
- analyse de l'expérience pratique,
- travaux dirigés (utilisation et synthèse des connaissances théoriques),
- sujets d'examens.

Pratique :

- approfondissement de la technique biplace,
- variation de charge sur même matériel (changement de passager),
- échanges de matériel,
- vol en conditions aérologiques variées,
- mise en situation d'examen avec correction individualisée.



3.5.1.5. Sortie

- Si le niveau requis est atteint, le tuteur inscrit l'accès au statut d'aspirant biplaceur sur la fiche suivi formation intranet du candidat. Le RRF enregistre ce statut, le candidat peut dès lors, uniquement après avoir souscrit sa RC biplace FFVL, effectuer des vols biplaces dans le respect du cadre de pratique défini au point 4.1.2.1 pour les aspirants biplaceurs, afin d'acquérir de l'expérience et de travailler les points mentionnés par les formateurs. Il peut ensuite se présenter à l'examen final. Une session spécifique d'évaluation (point d'étape dans la progression de l'aspirant biplaceur) pourra être proposée par la ligue organisatrice de la formation avant l'examen final

3.5.1.6. Prix / Stagiaire

- Fixé par le prestataire.

3.6. EXAMEN FINAL

- Quelle que soit la formule choisie et sauf cas exceptionnel présenté au RRF, l'examen final est obligatoire pour chaque stagiaire, ce dernier ayant préalablement évolué sous statut d'aspirant biplaceur durant un temps de mise en situation compris entre sa formation et l'examen final. Il est vivement conseillé de proposer un temps suffisamment conséquent permettant au candidat de travailler les points faibles identifiés en formation, ainsi que les automatismes spécifiques associés à la pratique biplace.
- Chaque ligue organisatrice d'une formation biplace doit proposer au moins un examen final publié au calendrier de la ligue.
- Inscription auprès de la ligue.
- L'examen final est conduit sous la responsabilité du RRF, et constitué d'un jury d'au moins 2 membres de l'équipe régionale de formation.

3.6.1.ÉVALUATION THÉORIQUE

3.6.1.1. Modalités

- Organisée durant l'examen final ou en fin de stage compacté biplace ;
- Correction assurée par le jury d'examen ;
- Résultats publiés en fin de session d'examen ;
- Résultats validés par le responsable de l'examen sur le livret de formation et la fiche intranet du candidat.

3.6.1.2. Durée

- = 2 heures

3.6.1.3. Contenu

3 étapes :

- 1ère étape : *vérification des connaissances ==> QCM niveau Brevet de Pilote confirmé (30 questions), admissibilité, comme pour le Brevet de Pilote confirmé, à 135 points sur 180 (15/20). En cas d'échec, le candidat repasse l'épreuve du qcm, lors de la session du jour, ou d'un prochain examen final biplace. Il peut tout de même passer la 2^{ème} étape de l'examen.*
- 2^{ème} étape : partie rédactionnelle ; *utilisation et synthèse des connaissances ==> 2 questions spécifiques au biplace, 1 question plus ouverte sur un des thèmes du vol libre.*
- 3^{ème} étape : un entretien individuel de 15mn maximum, permettant le cas échéant d'affiner ou préciser les retours écrits de l'étape 2.



Sous réserve d'admissibilité à l'étape N°1, la note finale du contrôle théorique est la moyenne obtenue à la 2ème étape.

3.6.1.4. Résultats (uniquement en cas de réussite au qcm)

- Moyenne supérieure ou égale à 10/20 ==> obtention de la partie théorique.
- Moyenne supérieure ou égale à 06/20 et inférieure à 10/20 ==> présentation à une prochaine session d'évaluation théorique. Les 3 étapes d'examen théorique sont à repasser
- Moyenne inférieure à 06/20 ==> retour en formation (sur les aspects théoriques) en vue de la préparation à une prochaine session d'évaluation théorique.

3.6.2.ÉVALUATION PRATIQUE

3.6.2.1. Modalités

- Organisée durant l'examen final ;
- Jury constitué au minimum de 2 membres de l'équipe régionale de formation, sous la responsabilité du RRF ;
- Évaluation assurée par le jury d'examen ;
- Le jury fait preuve d'impartialité, de respect et d'équité envers chaque candidat
- Évaluation portant sur tous les aspects techniques de la formation, de la gestuelle au sol à la technique de vol (décollage, évolution en vol, approche, atterrissage), en passant par tous les aspects associés à la prise en charge du passager, l'analyse des conditions, la gestion et préparation du matériel ;
- Minimum de 2 vols notés par candidat en tant que pilote ;
- Utilisation de fiches d'évaluations portant à minima sur les items mentionnés sur la fiche d'évaluation biplace type (cf. p 42, 43) ;
- Passagers candidats ou extérieurs, au choix du responsable de l'examen ;
- Résultats publiés en fin de session d'examen ;
- Résultats validés par le responsable de l'examen sur le livret de Formation et la fiche intranet du candidat (*espace suivi formation*).

Tout comportement, attitude ou lacune technique mettant en cause la sécurité est éliminatoire.

3.6.2.2. – Résultats

- Moyenne supérieure ou égale à 10/20 ==> obtention de la partie pratique.
- Moyenne supérieure ou égale à 06/20 et inférieure à 10/20 ==> présentation à une prochaine session d'évaluation pratique.
- Moyenne inférieure à 06/20 ==> retour en formation en vue de la préparation à une prochaine session d'évaluation pratique.

3.6.3.QUALIFICATION BIPLACE

Après avoir obtenu la validation de la théorie et de la pratique sur le livret de suivi de formation et sa fiche intranet, le candidat en informe le RRF qui affecte et enregistre un numéro de qualification (certification) sur la fiche intranet du candidat.



4. PROGRAMME ET CONTENUS DE LA FORMATION

THÉORIE ET PRATIQUE

L'ensemble des connaissances théoriques nécessaires est celui du Brevet de Pilote confirmé (cf. "Le Manuel du Vol Libre" et « référentiel théorique BPC FFVL »).

S'y ajoutent, dans tous les cas, les aspects particuliers du biplace, et dans certains domaines, des connaissances spécifiques.

4.1. RÉGLEMENTATION - CADRES DE PRATIQUE

Les aspects fondamentaux de la Réglementation Générale et Aérienne étant supposés connus de tout pilote breveté, il ne s'agit ici que de préciser concrètement la notion de RESPONSABILITÉ JURIDIQUE du pilote biplace et de restituer le biplace dans la réglementation aérienne propre aux P.U.L.

4.1.1. RÉGLEMENTATION GÉNÉRALE ET AÉRIENNE (Cf. Fascicule FFVL "Réglementation Aérienne")

Le Vol Libre à deux est et doit rester une activité sportive ; notre administration de tutelle est le Ministère des Sports qui confère par *délégation de service public* une partie de ses prérogatives (compétition, formation, organisation de la pratique...) à une la fédération sportive agréée, en l'occurrence la F.F.V.L.

RAPPELS

Le vol en P.U.L. n'est légalement soumis qu'à deux obligations :

- Autorisations des propriétaires des terrains de décollage et d'atterrissement et avis du maire de la commune concernée ;
- Assurance en Responsabilité Civile couvrant les risques aériens pour le pilote.

Les priorités en vol sont définies pour la catégorie P.U.L. dans son ensemble : *aile delta et parapente*, qu'ils soient *monoplaces ou biplaces*, appartiennent tous à cette catégorie d'aéronefs et appliquent sans distinction les *mêmes règles de priorité* = fin des rumeurs accordant au parapente la priorité sur l'aile delta ou vice-versa de même qu'au biplace sur le monoplace, ce qui n'empêche pas les usages de courtoisie qui ne s'appuient que sur la bonne volonté, le bon sens ou la convivialité des pilotes...



4.1.2. CADRES DE PRATIQUE DU BIPLACE

4.1.2.1. Le biplace à la FFVL

L'assurance en RESPONSABILITE CIVILE spécifique biplace associatif FFVL, garantit le pilote bénévole envers son passager si sa responsabilité civile venait à être engagée lors d'un accident en biplace. Comme pour toute assurance en responsabilité civile, il faut donc que la faute soit avérée. En cas de faute non avérée, le passager ne bénéficiera d'aucune prise en charge par ce biais-là. C'est l'une des raisons pour lesquelles il est demandé de proposer à son passager une assurance individuelle accident afin qu'il bénéficie alors d'une prise en charge systématique. Cette souscription se fait alors techniquement par l'intermédiaire des coupons « journée contact », qui peuvent être alors délivrés en ligne sur l'intranet de la structure. Il est à souligner que cette obligation de PROPOSITION d'assurance aux pratiquants répond également à une obligation faite par le code du sport aux fédérations, apparaissant dans leurs statuts. Dans le contrat d'assurance proposé par la fédération, la couverture Individuelle Accident des passagers peut être souscrite forfaitairement par le pilote sans avoir à tenir de liste nominative ou à effectuer toute autre formalité. A noter que cette individuelle accident passager est alors utilement complétée d'une assurance rapatriement passager

Le biplace fédéral :

- peut être réalisé bénévolement par le titulaire de la qualification biplace FFVL, à titre personnel ou dans le cadre d'un club, sous réserve d'être licencié et assuré « pratiquant biplace associatif ». Le vol s'effectue sous la responsabilité du pilote et celle du responsable de la structure d'accueil du passager le cas échéant ; Il s'agit alors d'un moyen de découvrir ou pratiquer l'activité comme passager.
- peut être réalisé bénévolement par un moniteur fédéral licencié et assuré « pratiquant biplace associatif » dans le cadre d'un acte pédagogique, au sein d'un club ou club-école, dès lors que son passager est titulaire d'une licence primo, d'une licence pratique encadrée, d'une licence pratiquant ou d'un titre de participation. Il s'agit ici de la mise en œuvre d'un moyen pédagogique.

L'aspirant biplaceur bénéficie, durant toute la durée de sa formation, de la RC Biplace FFVL dans les cadres fixés par le cursus de la formation, dans les pays concernés par le contrat en vigueur et ne présentant pas une réglementation nationale particulière liée au biplace :

- hors situation d'observation ou d'encadrement, à l'issue du dernier jour de formation et jusqu'à l'examen final, durant une période de 24 mois : **Avec des passagers détenteurs d'une licence pratiquant volant (uniquement de type primo licencié, ou pratiquant, ou pratiquant jeune) ;**
- en présence d'un formateur dans le cadre d'une école FFVL et sous la responsabilité d'un DTE, ainsi que dans le cadre des formations sous responsabilité des formateurs : les passagers peuvent être novices et non licenciés. **Ceci implique la présence physique du formateur sur le site.**
- un titulaire de la qualification Biplace Parapente n'est pas couvert pour le Biplace Delta sans la qualification correspondante ;
- un titulaire de la qualification Biplace Delta n'est pas couvert pour le Biplace Parapente sans la qualification correspondante ;

Par contre, le titulaire des deux qualifications est garanti par la couverture RC-Biplace incluse dans la licence « pratiquant monoplace et biplace associatif ».

4.1.2.2. Biplace professionnel

Régime général de l'enseignement, de l'encadrement et de l'animation des activités physiques et sportives (APS) :

L'article L. 212-1 du code du sport précise que « *seuls peuvent, contre rémunération, enseigner, animer ou encadrer une activité physique ou sportive /..../, les titulaires d'un diplôme, titre à finalité professionnelle ou certificat de qualification /...../ Peuvent également exercer contre rémunération /..../ les personnes en cours de formation pour la préparation à un diplôme /..../ dans les conditions prévues par le règlement de ce diplôme.* »

Ainsi la pratique du biplace payant entre exclusivement dans le champ d'application de cette loi et nécessite de ce fait la possession d'un diplôme d'État : Brevet d'État d'Éducateur Sportif (B.E.E.S.) - option Vol Libre, ou du BPJEPS spécialité parapente ou delta, ou du DEJEPS mention parapente ou delta, ou du DESJEPS mention parapente ou delta.

C'est la situation du biplace professionnel classique sur site touristique, que ce soit au sein d'écoles ou comme unique activité du professionnel concerné.

Ceci implique pour le biplaceur professionnel de remplir les obligations légales et fiscales inhérentes à cette pratique professionnelle soit :

- Responsabilité civile couvrant l'activité d'enseignant professionnel.
- Déclarations d'établissement et/ou d'éducateur liées au code du sport (auprès des DDCS)
- Possession d'une carte professionnelle en cours de validité
- Déclarations fiscales (suivant les statuts professionnels, URSSAF...)

4.1.2.3. Biplace associatif / biplace professionnel :

La pratique du biplace, qu'elle soit de loisir ou professionnelle, est soumise aux mêmes exigences sécuritaires, pratiquée avec un matériel similaire et sur les mêmes sites. Sur le terrain rien ne les distingue aux yeux du néophyte venu découvrir notre activité, rien si ce n'est le contexte bénévole ou professionnel, autrement dit payant ou non payant. Cette proximité provoque parfois ici et là quelques frictions entre ces 2 partenaires fédéraux que sont les clubs et les Organismes à But Lucratif (OBL).

Les règles fiscales nous rappellent que :

Le biplace fédéral ne peut donner lieu à une quelconque rémunération du pilote

S'il venait à y avoir participation financière du passager, elle doit être adressée directement et exclusivement au club. Pour autant le club n'est pas moins une personne morale qui se doit de respecter certaines règles fiscales notamment en matière de concurrence avec le secteur marchand. Une instruction publiée au Bulletin Officiel des Impôts N° 208 du 18 décembre 2006 (<http://www.mecenat.culture.gouv.fr/pdf/4%20H-5-06.pdf>) précise les dispositions réglementaires en la matière ; nous appellerons cette règle « la règle des 4 P », dont le respect pourra être vérifié par la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF).

Ce sont dans l'ordre de prévalence :

- Le « **Produit** » proposé par l'organisme ;
- Le « **Public** » qui est visé ;
- Les « **Prix** » qui sont pratiqués ;
- La « **Publicité** » (communication) réalisée.

Les associations sont parfaitement libres de développer des activités dites « commerciales » mais il faut comprendre qu'une activité concurrentielle au secteur marchand doit répondre aux mêmes règles et aux mêmes contraintes que le secteur marchand : à activité identique, charges fiscales et

réglementaires identiques. En l'occurrence sur le biplace, un pilote biplaceurs associatif n'ayant pas un diplôme d'état au sens du L.212-1 du code du sport, il n'a strictement pas le droit de commercialiser, fût-ce au nom de son club ou club-école, une offre de vol découverte ou de baptême. Toutes ces infos sont détaillées dans la note fédérale disponible en téléchargement : http://federation.ffvl.fr/sites/ffvl.fr/files/2017_Activites_associatives_lucratives_vdef.pdf

En résumé, le biplace associatif :

- Peut être réalisé à tout moment individuellement et bénévolement par le pilote qualifié et assuré, sous sa responsabilité ;
- Peut comporter une participation financière du passager, et dans ce cas :
 - o Il est réalisé **sans rentrer en concurrence** avec les OBL localement ;
 - o Cette participation financière revient **exclusivement** au club ;
 - o Il est réalisé en accord et sous la **responsabilité** du président du club, garant d'un fonctionnement respectueux de la législation ;
 - o Le passager est **informé** du cadre associatif du déroulement de l'action.

4.1.2.4. Biplace et recherche de responsabilité.

Responsabilité civile :

La fédération française de vol libre a toujours défendu le principe que l'activité biplace parapente constitue la découverte d'une activité sportive et nécessite une participation active du passager sur certaines phases de vol.

Pour autant, depuis 2002 et de manière plus consolidée depuis 2010 la jurisprudence a évolué et le biplace est dorénavant toujours considéré par les juridictions civiles et pénales comme une activité de transport. De ce fait les jugements rendus s'appuient sur le code du sport mais également sur le code des transports (anciennement code de l'aviation civile). Le pilote de parapente biplace est considéré comme un transporteur aérien envers son passager.

En matière de transport aérien, y compris pour le vol biplace en parapente, le Code des transports établit une distinction claire en termes de traitement de la responsabilité civile selon que le vol biplace est payant (transport à titre onéreux) ou gratuit (transport à titre individuel ou dans le cadre d'une structure associative). Lorsque le vol est réalisé contre rémunération s'applique également le décret publiant les règles relatives à la « convention de Montréal ». Cette convention régit les droits des passagers d'aéronefs notamment lors d'indemnisations en cas d'accidents et se fonde sur le principe de la réparation.

- **A titre professionnel**, la responsabilité du pilote et/ou de la structure commerciale est toujours présumée en cas d'accident. Le passager n'a pas besoin de prouver une faute pour obtenir une indemnisation. Pour une indemnisation jusqu'à plus ou moins 161 000€ le pilote ne peut pas contester les demandes d'indemnisation, sauf à prouver une faute du passager. Au-delà de ce montant, le pilote peut se défendre en ayant la charge de la preuve pour démontrer qu'il n'a pas été négligent ou fautif.
 - ⇒ Le pilote est soumis à une obligation de sécurité de résultats. La responsabilité du pilote sera toujours engagée sauf à ce qu'il arrive à prouver une absence de négligence.
- **A titre gratuit (biplace associatif)**, la responsabilité du pilote n'est pas présumée et elle ne sera engagée que si l'est démontré qu'il a commis une faute (exemple : mauvaise manœuvre, prise de risque excessive, matériel inadapté).
 - ⇒ Le pilote est soumis à une obligation de moyen qui est moins stricte. Il ne doit pas commettre une faute de négligence ou d'imprudence, et c'est le passager qui devra prouver la faute pour engager la responsabilité du pilote.

A noter que le biplace dit « pédagogique », c'est-à-dire utilisé à des fins d'enseignement de l'activité et pratiqué avec un passager disposant d'une licence pratiquant en parapente, a jusqu'à présent été traité juridiquement comme une activité d'enseignement (et pas de transport aérien) en s'appuyant uniquement sur le code civil. Cela implique une obligation de moyen qui impose de mettre en œuvre les tous les moyens appropriés mais sans application d'obligation de résultat.

Responsabilité pénale :

En termes de responsabilité pénale, qui vise à sanctionner des comportements individuels répréhensibles, les pilotes de biplace, professionnels comme associatifs s'exposent principalement sur les motifs de négligence (infraction involontaire) ou de mise en danger de la vie d'autrui (infraction volontaire). Ce dernier cas inclut l'ensemble des violations délibérées des lois, arrêtés et règlements qui régissent l'activité, comprenant également les règlements fédéraux en vigueur, et en premier lieu ce présent fascicule.

Nota : [l'obligation d'emport d'un parachute de secours](#) pour l'activité parapente biplace est effective depuis le 1^{er} octobre 2015, conformément à la décision votée le 7 février 2015 par le comité directeur de la fédération.

4.2. MÉTÉOROLOGIE - AÉROLOGIE

Ce domaine est traité notamment dans le Manuel du Vol Libre et le référentiel théorique BPC FFVL

Un principe : les aérologies incertaines ou dangereuses sont à éviter absolument ! ...

4.3. MÉCANIQUE DE VOL

Ce domaine est traité dans le Manuel du Vol Libre et le référentiel théorique BPC FFVL

4.3.1. CHARGE ALAIRE (cf. Manuel du Vol Libre)

Spécificité du Biplace :

La charge alaire est plus grande sur un biplace que sur un monoplace : 120 à 200 kg pour 40 m² soit une charge alaire de 3 à 5 kg/m², ainsi la charge alaire est modifiée à chaque nouveau passager.

En conséquence, *l'influence de la charge alaire sur la structure* montre :

- La multiplication de charge appliquée à chaque suspente, point d'ancrage, nervure, etc ;
- Les déformations géométriques et aéroélastiques modifiant les profils ;
- La variation du centrage pouvant amener un moment cabre ou piqueur.

Influence de la charge alaire sur les vitesses et la plage des vitesses :

- En augmentant la charge alaire, on décale la plage de vitesse et inversement.

Schéma des polaires des vitesses à charges alaires différentes :

(Noter l'évolution homothétique de la polaire des vitesses)

1. Charge alaire moyenne
2. Charge alaire inférieure
3. Charge alaire supérieure

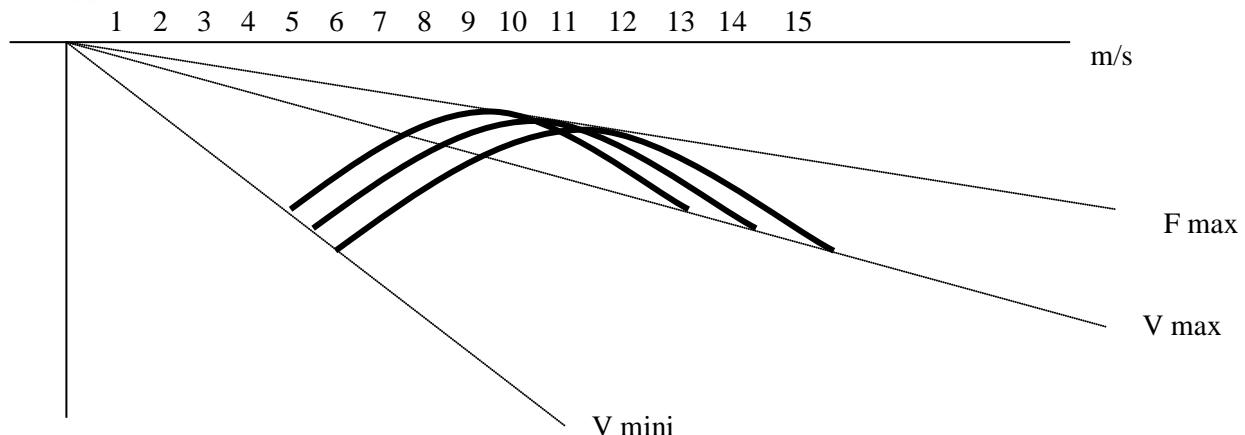
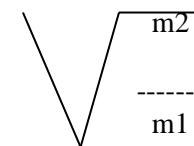


Schéma des polaires des vitesses à charges alaires différentes

- La vitesse de vol sur trajectoire varie en fonction de la racine carrée de la charge alaire.
Exemple : un parapente biplace chargé à 130 kg vole à une vitesse maximum de 36 km/h ; quelle sera sa vitesse maximum avec une charge de 160 kg ?

Soit v_1 la vitesse avec masse m_1 et v_2 la vitesse avec masse m_2 $\implies v_2 = v_1 \times$

$$v_1 = 36 \quad m_1 = 130 \quad m_2 = 160 \implies v_2 = 36 \times \sqrt{\frac{160}{130}} = 39,94 \text{ km/h soit environ } 40 \text{ km/h}$$



- Cette considération théorique est à nuancer compte tenu des effets de la charge alaire sur la structure (cf. page précédente) et de la trainée qui varie avec la vitesse et le maitre couple (surface frontale) de l'attelage.

Ainsi a-t-on pu mesurer, sur une aile monoplace, des écarts de l'ordre de 2 km/h pour une variation de charge de 40 kg !

Influence de la charge alaire sur les performances : augmentation de la finesse sol dans les branches vent de face car vitesse + grande, taux de chute + important en chargeant le biplace

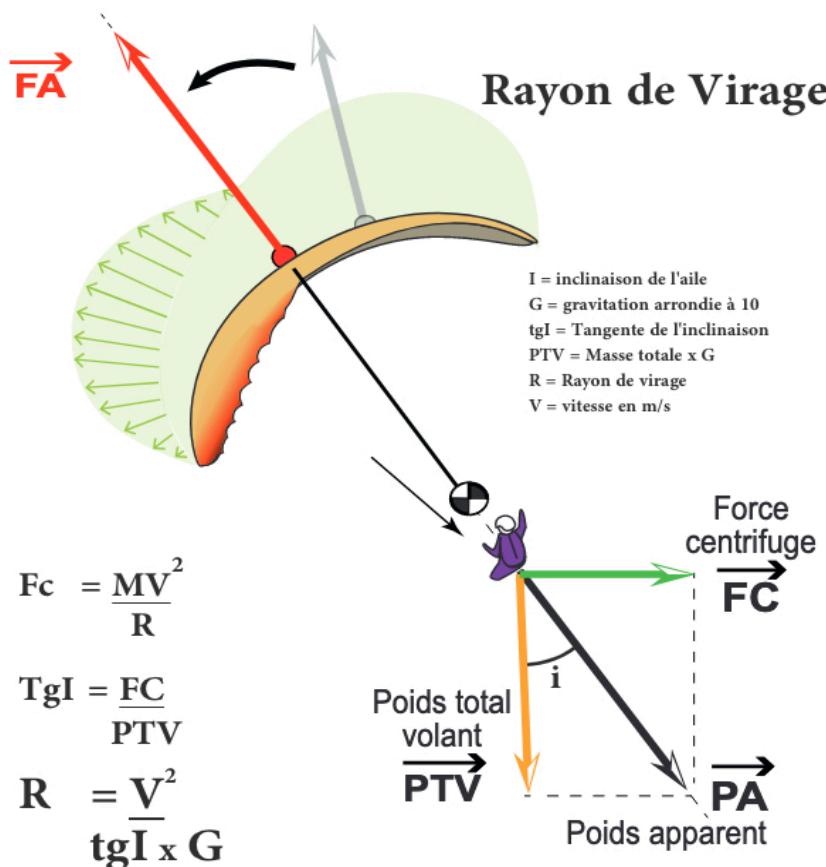
- Conséquence de la variation de la charge alaire sur le rayon de virage :

Le rayon de virage ne varie qu'en fonction de la vitesse pour une inclinaison donnée.

Ainsi, pour m_1 (exemple ci-dessus) qui volait à 36 km/h (10 m/s) avec une inclinaison de 20°, le rayon de virage est de : 27,50 m.

Pour m_2 , toujours à 20 degrés d'inclinaison, le rayon de virage est de 34 m.

Attention aux habitudes dans les prises de terrain, une forte augmentation de la charge alaire risque de déstabiliser vos repères avec des rayons de virages qui ne seront plus habituels.



- Conséquences de la variation de la charge alaire sur le pilotage :

La vitesse d'évolution normale du biplace est plus élevée et varie en fonction de la variation de la charge alaire, les repères vent relatif du monoplace peuvent inciter le pilote à ralentir excessivement son régime de vol et à approcher le point de décrochage. Attention le décrochage n'est pas une affaire de vitesse mais d'angle d'incidence, adaptez-vous !!

	Faible Charge Alaire	Grande Charge Alaire
Décollage	<ul style="list-style-type: none"> Gonflage + difficile : Possibilité de se faire aider si le décollage est peu pentu 	<ul style="list-style-type: none"> Gonflage + rapide : Partir très doucement (Attention : contrôler l'aile sur le tangage) Prise en charge + longue Distance de décollage + grande
Vol	<ul style="list-style-type: none"> Manque de maniabilité Moins agréable en thermique mais pas gênant en vol (PTV bien sûr respecté) Bon taux de chute 	<ul style="list-style-type: none"> Vitesse de vol + élevée : vent relatif important Taux de chute + important Commandes très dures Plus difficile à enruler : rayon de virage plus grand
	Par vent modéré :	Arrondi très physique : bien finaliser le



Atterrissage	- Tendance à poser court : - Poser la voile en bord de fenêtre : Affalement de voile + dur (tiré en arrière le passager a vite fait de se retrouver sur les fesses).	freinage, « se lever » sur les commandes, les abaisser le long du corps - Vitesse très élevée en finale : prévenir le passager
---------------------	--	--

4.3.2.FACTEUR DE CHARGE (cf. manuel du Vol Libre)

Le facteur de charge est le rapport entre PA et PTV (voir schéma ci-dessus) .

Pour les puristes, $\text{PA}/\text{PTV} = 1/\cos I$

Exemple : lors d'un virage équilibré à 45° d'inclinaison, les structures supportent une augmentation des efforts de 1,42 (proche de 50%) et de 2 (100 %) avec une virage de 60°.

Conséquences sur la structure : fatigue de la structure due aux manœuvres répétitives radicales.

Conséquences sur les vitesses et les performances selon la configuration de vol :

- Élévation de la vitesse de décrochage en virage ;
- Augmentation des mouvements dynamiques, de l'inertie et diminution de l'amortissement ;
- (Accélération, mouvements pendulaires, ressources, abattées...)

Conséquences sur le passager : inconfort, indisposition, malaise, risque de perte de connaissance.

4.4. TECHNIQUE DE VOL

4.4.1.TECHNIQUE INDIVIDUELLE MONOPLACE (stage de préformation)

L'aile monoplace du stagiaire doit se situer à un niveau de performance comparable aux biplaces qu'il va être amené à utiliser pendant sa formation (matériel actuel et en bon état, homologué).

4.4.1.1. Évaluation et approfondissement technique individuelle en monoplace

- *Sur pente-école* (avec utilisation de la vidéo si possible), aisance générale et maîtrise du gestuel dans les phases de :
 - préparation (disposition de la voile, visite prévol, prise des commandes, pré gonflage...),
 - impulsion gonflage (différentes techniques face et dos à la pente, dosage, symétrie, remplacement sous la voile, mobilité des appuis...),
 - temporisation contrôle (rythme, précision, efficacité...), course pilotée (attitude dynamique, mise en charge de l'aile, acquisition de la vitesse avec pilotage de l'incidence et de la trajectoire, coordination voile pilote...),
 - freinage arrêt (amplitude, efficacité, posé de la voile...).
- *En grand vol* : il peut être utile de réaliser un vol en monoplace pour prendre des repères du site.

4.4.1.2. Analyses et débriefings

Exploitation de la vidéo et de la fiche individuelle de suivi et d'évaluation (cf. Fiche en Annexe 5.2 page 36).



4.4.2. TECHNIQUE BIPLACE

4.4.2.1. Travail technique biplace en pente-école :

Reprise en détail des phases monoplaces (cf. § précédent) en y ajoutant les spécificités biplaces :

- découverte du matériel utilisé,
- positionnements pilote-passager,
- exercices de courses pilotées des équipages...
- gonflage face voile

Conseil : attirer l'attention des élèves biplaceurs sur les différentes positions pilote-passager, pendant les phases de course (devant derrière, côté à côté, face voile) Chacune présentant des avantages et des inconvénients devant être connus et maîtrisé par le pilote afin de lui permettre d'opérer ces choix en connaissance et en conscience.

Contact et prise en charge du passager / briefing (cf. « briefing passager en biplace p.30)

Aspect psychopédagogique : rassurer le passager, le mettre en confiance et lui faire découvrir l'activité sans noyer l'information essentielle dans un trop long discours.

Aspect technique : préparer le passager à assumer sa participation à l'action du décollage par des consignes claires, simples, répétées si nécessaires. Cette préparation ne comporte pas de recette figée mais reste évolutive et adaptée aux conditions aérologiques et topographiques du site et au passager.

4.4.2.2. La préparation du vol requiert :

- Reconnaissance topographique et aérologique du terrain d'atterrissement ;
- Reconnaissance topographique et aérologique du site de décollage ;
- Choix de l'emplacement du décollage ;
- Construction et adaptation du plan de vol ;
- Installation de l'aile et visite prévol ;
- Préparation du pilote et du passager (briefing, équipement, essais...) ;
- Rappel des consignes essentielles ;
- Actions vitales avant décollage (vérifications, "check-list"...).

4.4.2.3. Le décollage : 4 phases (cf. travail technique en pente école / page précédente) :

- Impulsion/gonflage ;
- Temporisation/contrôle (2 objectifs : contrôle de l'aile sur les 3 axes et contrôle visuel de l'aile) ;
- Décision ;
- Course d'envol (acquisition de la vitesse avec pilotage de l'incidence et de la trajectoire) ou arrêt.

Conseils :

- En cas de vent, adaptez votre position et n'hésitez pas à demander une assistance que vous dirigerez précisément ;
- Encourager et guider le passager dans les 4 phases du décollage : rester debout en appui dynamique vers l'avant et ne pas s'asseoir avant l'envol, prolonger sa course (le décollage doit être une surprise pour le passager)

Attention : pour les passagers nettement plus lourds et/ou plus grands, le passager aura à terminer la course de décollage et inversement ; difficulté à prévoir et à inclure dans le briefing.



4.4.2.4. Le vol, toujours avec gestion optimisée du passager,

- Eloignement, installation/sellettes...
- Évolutions, manœuvres...
- Gestion de l'espace et de la hauteur...
- Exploitation des conditions

Conseils :

- Ménagez votre passager,
- Volez pour lui, en adaptant votre pilotage à son confort et non à votre plaisir,
- Évitez les manœuvres radicales augmentant violemment le facteur de charge.

Avertissements :

- La vitesse d'évolution normale du biplace est plus élevée ; cela peut inciter le pilote, par habitude du monoplace, à ralentir excessivement son régime de vol et à approcher le point de décrochage,
- L'effort normal aux commandes dans le pilotage du biplace est supérieur à celui requis pour l'aile solo d'où une fatigue plus importante et la nécessité d'un réglage ergonomique des commandes,
- Ces efforts associés au débattement important des commandes peuvent inciter à "prendre des tours de mains" pour un meilleur confort ; cela peut induire des sorties du domaine de vol, la perte de manœuvrabilité et de maniabilité ainsi que la vitesse supérieure impose au pilote biplace une attention particulière, notamment dans les évolutions en groupe, près du relief et à l'atterrissement.

Positions pilote-passager en vol

POSITIONS ➔	PILOTE DERRIERE / PASSAGER DEVANT	COTE A COTE
COMMUNICATION	<p>Idéale pour parler à l'oreille du passager mais vous l'entendez moins bien et ne voyez pas son regard. Vous avez plus de choses à lui dire, en tout cas il faut qu'il entende et comprenne obligatoirement certaines instructions de vol et surtout les consignes à l'atterrissement.</p>	<p>Super ! L'un et l'autre s'entendent et se voient. Attention à la poignée du secours !!</p>
CONFORT	<p>Idéal pour le passager : il est assis dans un fauteuil où vos cuisses lui servent d'accoudoirs. Ce contact physique est rassurant. Comme au balcon, vue imprenable. Il peut vous tenir, photographier, filmer, sans problème.</p> <p>Le pilote peut être gêné par la sellette de devant (prévoir plus large pour le pilote) ou par la tête du passager.</p>	<p>Deux sellettes de front qui ne demandent qu'à monter l'une sur l'autre. Tout le système élévateurs-sellettes désaxé. Passager et pilotes sont gênés par les élévateurs ou écarteurs.</p>
PERFORMANCES	<p>Maître Couple réduit, moins de traînée, parfaite homogénéité, intéressante en évolutions, surtout en thermique.</p>	<p>C'est dans cette configuration qu'elles sont les moins bonnes : maître-couple important d'où forte traînée de l'équipage.</p>
PILOTAGE	<p>Pilotage facilité par l'homogénéité de l'équipage. On peut passer facilement les commandes au passager, même dans un vol de descente et l'assister en prenant les drisses plus haut. On surveille mieux.</p>	<p>Le pilote est gêné du côté passager, et vice-versa si le passager pilote : dissymétrie du pilotage et efforts importants en virage.</p>

L'atterrissement

- Briefing préparatoire à l'atterrissement ;
- Reconnaissance du terrain (anticiper la force et la direction du vent qui détermine la construction de l'approche), perte d'altitude, positionnement ;
- Construction de l'approche, différentes prises de terrain, dernier virage, finale (haute, longue, rectiligne, vitesse adaptée) ;
- Prise de vitesse en finale : à adapter aux conditions et circonstances ; **bannir les recettes et le pilotage stéréotypé** (notamment « bras hauts » en toutes circonstances) ;
- Arrondi (plus précoce qu'en solo et dosé notamment en fonction de la puissance de l'aile et de la force du vent), posé (freinage complet, bras tendus afin de résorber toute la vitesse/air avant le touché), posé de la voile et dégagement ;
- **Affalement et sécurité au sol par vent soutenu** : différentes techniques utilisables, matériel spécifique type maillons largables (notions de maîtrise technique, compatibilité matériel) etc...

Conseils - penser à :

- Informer le passager de la prise de vitesse en finale afin de limiter son stress ;
- Le faire sortir de la sellette suffisamment tôt,
- Le préparer à faire quelques pas,
- Se préparer au soutien du passager.

Avertissement : l'arrondi final peut être délicat en cas de fatigue du pilote et/ou d'équipage lourd (difficulté à enfoncer complètement les commandes).

4.4.2.5. Analyses et débriefings

Exploitation de la vidéo et de la fiche individuelle de suivi et d'évaluation (cf. Fiche en Annexe 5.2 page 35).

4.5. TECHNOLOGIE DU MATERIEL

4.5.1. GÉNÉRALITÉS

Comme la gamme des ailes monoplaces, les biplaces nécessitent un niveau de pilotage correspondant au niveau technique du pilote.

On trouve, dans le choix des biplaces proposés sur le marché, autant de variantes de comportement sur les trois axes (tangage, roulis, lacet) que sur les ailes monoplaces, ces comportements étant amplifiés par les caractéristiques du biplace (forte charge alaire, vitesse élevée, phénomènes d'inertie importante). Par ailleurs, l'accent doit être mis sur la difficulté d'adaptation aux nouvelles performances globalement plus élevées que les voiles "intermédiaires".

ATTENTION

L'évolution actuelle débouche distinctement sur 2 catégories d'ailes biplaces, celles de comportement et de performance que l'on pourrait qualifier de classique ou relativement accessible et celles ciblées davantage vers la performance mais dont le comportement requiert une expérience certaines.

4.5.2.LES AILES

4.5.2.1. Concepts : le biplace voit doubler la charge emportée, mais pas :

- **La surface**, d'où une charge alaire plus grande (solo 2,9kg /m², biplace entre 3 et 5kg /m²) ;
- **La hauteur du cône de suspentage** : ce qui ne rend pas comparable l'amortissement
- **La dimension des éléments** : diamètres des suspentes, tissus, nombre d'alvéoles... d'où des contraintes plus élevées et une répartition des efforts différente.

4.5.2.2. Résistance mécanique :

Les biplaces sont testés pour des charges maximales "constructeur" variant généralement de 150 à 220kg, ce qui présente des critères de solidité élevés et des contraintes de tests difficiles à obtenir. Une charge de 180 kg est facilement obtenue en usage normal ; afin de conserver des coefficients de sécurité suffisants, il est nécessaire de prendre en compte ces valeurs.

4.5.2.3. Le domaine de vol

Peut être très différent à charge min. et max. en fonction de paramètres variables et mal connus (aéroélasticité, déformations diverses, variation des centres de gravité...).

4.5.2.4. Entretien, maintenance :

Les voile de parapente biplace doivent être inspectées selon les préconisations constructeurs, à l'intervalle (temps ou nombre d'utilisation) définit par le constructeur pour les ailes neuves puis selon l'intervalle défini par l'atelier de révision lorsque l'aile a déjà été révisée.

A cet entretien périodique il est nécessaire d'ajouter un contrôle visuel régulier permettant de détecter d'éventuelles anomalies.

Les sellettes de parapente seront inspectées visuellement régulièrement pour détecter d'éventuelles usures prématurées ou système de fermeture défectueux. Une attention particulière sera portée sur les équipements de protection individuel (EPI) de type « protection dorsale » équipant les sellettes. (mousse bag, air bag, ...) tant sur leur capacité de fonctionnement (ex : airbag) que sur le respect des durées d'utilisation.

Les parachutes de secours seront inspectés et repliés suivant les préconisations constructeurs. Ils seront utilisés suivant la durée d'utilisation prévue par le fabricant puis mis au rebus.

Les éléments textiles (écarteurs) et métalliques (maillons) seront aussi inspectés et mis au rebus suivant les préconisations des constructeurs, ou à défaut d'éléments chiffrés indiqués par le constructeur suivant les recommandations fédérales générales applicables. Toute usure visible de ces éléments doit amener à une réforme immédiate du matériel en question.

Écarteurs rigides : recommandation FFVL : 5 ans d'âge ou de cinq cents heures d'utilisation.
https://federation.ffvl.fr/sites/ffvl.fr/files/Communiqué_accident_bi_juillet_2020_0.pdf

Maillons automatiques : recommandation FFVL : 5 ans d'âge ou de cinq cent heures d'utilisation
<https://federation.ffvl.fr/sites/ffvl.fr/files/Bilan2019-Connecteur-v120191118r%C3%A9duit.pdf>

Capital vie de parapente partant du principe du vieillissement normal admis (usure), celui-ci définit donc une "durée de vie" du produit. Dans le cas du parapente, la "durée de vie" exacte et prévisible n'est pas définissable elle varie en fonction de l'utilisation. Une révision périodique du matériel permet



de mesurer son état à un instant donné et de s'assurer de son bon fonctionnement pour un intervalle d'utilisation.

Vieillissement "normal" : les causes :

- Exposition aux rayons U.V., Infra Rouges ;
- Pliages répétés (froissage des enductions) ;
- Déformation du suspentage dû aux répartitions inégales de charge (allongement sur A et B, retrécissement sur C et D par exemple) ;
- Friction et ragages (lignes de freins, gonflages pour les tissus).

Vieillissement "prématué ou anormal" : les causes :

- Pliages (trop comprimés, certains matériaux se dégradent) ;
- Accrocs portés aux tissus (amorces de déchirures) ;
- Sorties du domaine de vol provoquées (ex : ruptures internes des suspentes ou des nervures) ;
- Immersion en eau douce ou salée (cristaux de sel, sable, boue, etc. ...) ;
- Stockage humide (champignonage, moisissures diverses),
- Insectes (vivants, ils mangent le tissu pour s'échapper ; écrasés, leurs sucs digestifs attaquent le tissu) ;
- Utilisation sur la neige (les cristaux de glace sont très abrasifs pour le tissu et s'incrustent dans les suspentes ; les températures basses fragilisent les matériaux textiles) ;
- Les variations importantes de température (décollage sur neige et stockage rapide au chaud) produisent une accélération du processus de moisissure) ;
- Soaring en atmosphère humide et salée (agression des enductions).

4.5.3.LES SYSTÈMES D'ACCROCHAGE

4.5.3.1. Écarteurs (cf. schéma en annexes)

Il s'agit d'un assemblage de sangles, comprenant une partie rigide de longueur variable, comme une balance installée à la base des élévateurs normaux, dont le but est d'éloigner le pilote du passager, de faciliter le décollage et l'atterrissement côté à côté, et le confort en vol.

- Grande simplicité de montage, réglage hauteur passager et pilote possible sur certains produits,
- Les freins et le réseau de suspentes sont plus hauts, car le système "descend" l'équipage,
- Prendre conscience de la notion d'ensemble de l'aéronef avec la possibilité constante d'accès à l'ensemble des commandes et aux suspentes (oreilles),
- Au gonflage, perte de précision dans les sensations,
- Le passager peut aller devant ou sur le côté.
- Plusieurs tailles existent ; le pilote choisira la plus adaptée

Inconvénient majeur : en cas de différentiel de poids trop important entre le pilote et le passager, ce dernier peut se retrouver, par phénomène de bascule, beaucoup trop bas devant son pilote, ou beaucoup trop haut. Dans ce dernier cas (avec passager très léger, en particulier les enfants), la longueur des drisses de freins devient trop faible, le pilote s'expose alors à un vol avec une aile fortement freinée malgré les mains hautes, et/ou à l'impossibilité de rattraper ses commandes si ces dernières lui échappent (schéma annexe p36).

4.5.3.2. Séparateur souple en sangle, (cf. schéma en annexe) :

En V inversé avec positions réglables en hauteur ; possibilité d'adapter la hauteur du passager en fonction de sa morphologie (poids, taille).

- *Avantage* : ancrage pilote passager voilure fixe après l'envol, moins de mouvements parasites pouvant nuire au passager et au pilotage.
- *Inconvénient* : proximité pilote passager pouvant entraîner une gêne au pilote.

4.5.4.LES HARNAIS-SELLETTES (cf. schémas/Annexe)

- Le choix d'un harnais à croisillons efficaces pour le passager s'explique par la volonté de stabiliser celui-ci dans l'éventuel cas de fermeture asymétrique ; par ailleurs cela améliore son confort.
- Une grande largeur de plateau pour le pilote lui permet d'écartier les genoux ; en règle générale, les constructeurs préconisent le choix du système dit ABS.
- Il est recommandé d'utiliser les configurations définies sur le sticker des tests d'homologation.

4.5.5.L'ÉQUIPEMENT ET LES ÉLÈMENTS DE SÉCURITÉ ACTIVE ET PASSIVE

Pour le pilote et le passager : Casque, bonnes chaussures, gants, sellette avec protection dorsale souple, parachute de secours dans la sellette pilote.

4.5.6.SYSTÈME DE CONNEXION

- Utiliser exclusivement des maillons ou mousquetons **acier** pour toute liaison élévateurs-écarteurs.
- Utiliser exclusivement des maillons ou mousquetons **acier** pour toute liaison avec le parachute de secours

Détails et communiqué fédéral spécifique [ici](#)

Attention : De rares cas d'ouvertures intempestives de mousquetons automatiques dues à des interactions entre la boucle de l'écarteur et la virole du mousqueton automatique ont été relevés. A la lumière de ces éléments, la FFVL recommande les vérifications et modifications suivantes :

- Liaison sellette pilote-écarteurs : remplacer les mousquetons automatiques écarteurs-sellette pilote par des maillons à vis inox et/ou des liaisons textiles en Dyneema.
- Liaison sellette passager-écarteurs :
 - s'assurer que ses mousquetons automatiques ne s'ouvrent qu'après une triple action : 1. faire coulisser verticalement, 2. tourner d'un ¼ de tour, 3. pousser la virole. Si ce n'est pas le cas, changer ses mousquetons.
 - orienter ses mousquetons automatiques écarteurs-sellette passager avec la virole vers l'intérieur pour minimiser les risques d'interaction avec la boucle de l'écarteur.
- vérifier systématiquement après le décollage la bonne fermeture des mousquetons automatiques écarteurs-sellette passager

Détails et compléments dans le communiqué fédéral spécifique :

https://federation.ffvl.fr/sites/ffvl.fr/files/2022_12_19_Ouverture_intempestive_mousquetons.pdf

4.5.7. LE PARACHUTE DE SECOURS

L'emport d'un parachute de secours pour l'activité parapente biplace est **obligatoire depuis le 1^{er} octobre 2015**, conformément à la décision votée le 7 février 2015 par le comité directeur de la fédération.

Il existe des parachutes de secours spécifiques destinés à la pratique biplace. Le choix du modèle tient compte de la charge maximale envisagée sous le biplace. La responsabilité du pilote est énorme au regard de la prise en charge d'un tiers.

Ancrages des élévateurs du parachute au centre des écarteurs (rigides/souples)

En biplace, les élévateurs du parachute de secours doivent impérativement être ancrés au même endroit que les élévateurs du parapente, soit sur des maillons inox dédiés et largement dimensionnés ou via des sangles dyneema spécifiques fixées d'origine sur la boucle écarteurs/élévateurs

Caractéristiques de l'utilisation du secours en biplace

Comme pour la pratique solo, la préparation du pilote à utiliser son secours est essentielle. Il pratique des prévols, des « révisions mentales » et des « poignées contact », il tient à jour l'aération et le repliage périodique de son secours, etc.

ATTENTION

Afin de prendre contact avec le sol en même temps, ne jamais accrocher le parachute aux épaules du pilote (le passager toucherait le sol en premier et le pilote s'effondrerait sur lui) mais au sommet des « écarteurs ».



Incidents de vol en biplace et force centrifuge

Par expérience, le pilote d'un biplane observe des différences notables de comportement

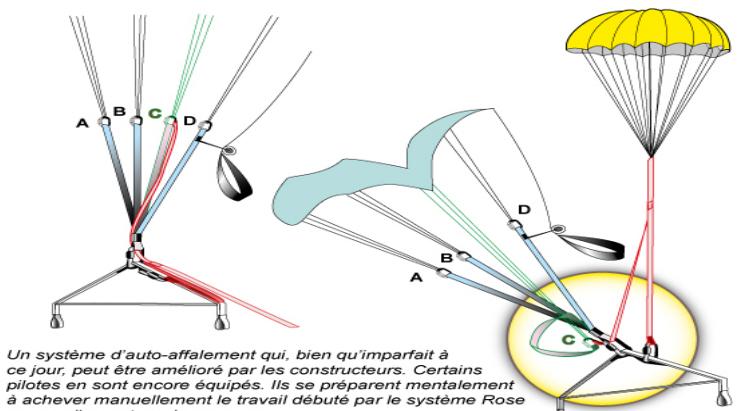
de son aile en fonction de sa charge. La vitesse en est la cause et l'effort aux commandes varie ainsi d'une souplesse relative à une lourdeur exigeante. Il en est de même des effets de la charge sur les incidents de vol. Ainsi, fortement chargée une aile vole vite et, bien que fermant plus difficilement, si elle sort du domaine de vol, la puissance du profil peut très vite rendre le pilotage si lourd que la force physique du pilote ne suffit plus. De plus, en cas d'autorotation, la force centrifuge est renforcée par le bras de levier d'un cône de suspentage plus long que celui d'une aile solo.

En conclusion, avec de faibles charges alaires le pilote peut prétendre « faire secours » puis affaler son biplane, il en aura la force physique. Lourdement chargé, les commandes déjà fermées, le pilote doit se préparer à agir dès qu'il considère ses actions de pilotage insuffisantes pour retrouver le vol normal. L'extraction doit se faire le plus tôt possible avant que la force centrifuge ne soit trop contraignante. L'affalement de l'aile biplace après ouverture du secours peut être très difficile. C'est pourquoi André Rose a imaginé un système d'auto-affalement.

Le système André Rose – Description :

Le système André Rose est un système d'affalement automatique du parapente biplace en cas d'ouverture du parachute de secours. Bien qu'imparfait, son principe de fonctionnement doit être connu des pilotes biplace. Il est possible de s'en équiper si l'on considère qu'une traction même incomplète de la ligne des « C » est une aide pour réussir à achever l'affalement de la voile. De plus, le haut des élévateurs devenant plus « lointain » (voir inaccessible) avec l'ouverture du secours, l'abaissement même partiel des « C » peut les rendre plus accessibles au pilote.

Les schémas suivants montrent le montage et le mode de fonctionnement de ce dispositif. Il s'agit d'une petite sangle greffée sur chacun des deux élévateurs du secours qui chemine dans le mousqueton qui porte les élévateurs pour remonter et s'accrocher en haut des élévateurs de la ligne des « C ». Lorsque le parachute s'ouvre et met en tension la chaîne de déploiement, les élévateurs du parachute de secours qui montent vers le ciel tirent à leur suite cette sangle. Étant passée sous le mousqueton d'accroche des élévateurs, la sangle abaisse le haut des élévateurs « C » jusqu'aux abords de leur base.

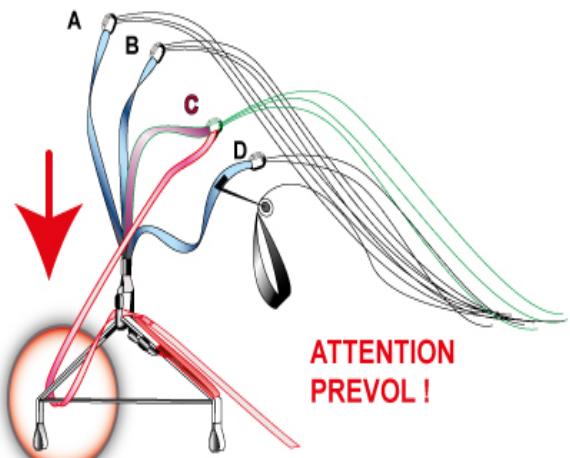


Un système d'auto-affalement qui, bien qu'imparfait à ce jour, peut être amélioré par les constructeurs. Certains pilotes en sont encore équipés. Ils se préparent mentalement àachever manuellement le travail débuté par le système Rose en cas d'ouverture du secours.

IMPORTANT

Une prévol supplémentaire avec le système Rose est absolument nécessaire.

La drisse montant se greffer sur la ligne des élévateurs « C » est parfois fauchée par l'extrémité de l'écarteur au moment de l'accrochage du passager par le pilote (cf. schéma). Cette déviation supplémentaire de la drisse d'affalement tire le « C » vers le bas au moment du gonflage. Le déséquilibre produit sur l'aile ne devrait pas normalement autoriser le succès du gonflage. Mais du fait de l'efficacité amoindrie du système A. Rose observé ces dernières années, des décollages ont déjà eu lieu avec des conséquences variées dont celle de l'impossibilité pour le pilote de garder son cap.



La petite sangle du système A. Rose est souvent laissée libre de cheminer jusqu'au sommet des élévateurs « C ». C'est la raison du risque de faucher cette petite sangle avec l'écarteur au moment de l'accrochage du passager.

Ce système d'affalement fut longtemps recommandé par la FFVL. Mais suite à des tests effectués en 2013, il est apparu que le système pouvait être, selon les modèles d'ailes et montages associés, inopérant voire aggravant. L'évolution des ailes biplace, et le déplacement de l'ancrage du dispositif « André Rose » de la ligne des B (trop lourd à tracter) vers la ligne des C a eu pour conséquence de rendre l'affalement des ailes incomplet ; un effet miroir persiste avec la majorité des biplaces actuels. En revanche, convenablement réglé sur des ailes compatibles, ce système d'affalement fonctionne très bien et offre une grande stabilité à l'ensemble.

Position fédérale par rapport au système d'affalement de l'aile : La FFVL renvoie les utilisateurs aux préconisations des constructeurs existantes. Il appartient aux dits constructeurs de se positionner, d'indiquer les réglages et les recommandations, après avoir fait les tests de mise au point nécessaires.

4.5.8.L'UTILISATION DES TRIMS

Définition

- Les trims réglés au « Neutre » :
- . Position de référence du constructeur.
- . Pour vérifier cette position, il suffit généralement de contrôler que tous les mousquetons haut des élévateurs A, B et C soient au même niveau.
- « Dé-trimer » une aile :
- . C'est rendre l'assiette plus piqueuse
- . Vérification : Les Élévateurs « Avant » sont plus bas que les B et C.
- « Trimer » une aile :
- . Rendre l'assiette plus cabreuse
- . Vérification : Les élévateurs « Avant » sont plus hauts que les B et C.
- . Pour la majorité des biplaces il n'est pas possible de trimer (cabrer) l'aile. Souvent en tirant à fond les trims, l'aile est réglée au « neutre ».

Un repère (ligne de couture par exemple) peut apparaître sur certains modèles de trims. **À vérifier sur votre matériel !**



Avant le décollage

Il est impératif de contrôler le réglage des trims avant chaque décollage. Ceci doit être intégré dans la visite « Prévol ».

Avec un biplace que l'on ne connaît pas, il est conseillé de régler les trims « au neutre ».

Les trims en biplace

	Détrimper son aile		Au neutre	
	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Décollage	<ul style="list-style-type: none"> - Par vent fort : limite l'effet spi et évite de se faire arracher au décollage - Petit poids : gonflage plus facile 	<ul style="list-style-type: none"> - Prise en charge moins bonne - Obligation de courir plus vite pour décoller 	<ul style="list-style-type: none"> - Passager lourd : facilite la prise en charge 	<ul style="list-style-type: none"> - Par vent fort Risque se faire « arracher » plus facilement - Montée de voile plus lente
En vol	<ul style="list-style-type: none"> - Par vent fort : améliore la finesse sol (similaire à l'accélérateur en voile solo) - Petit poids : limite le risque de parachutale 	<ul style="list-style-type: none"> - Voile plus sensible à la fermeture - Passager lourd : Commandes très dures 	<ul style="list-style-type: none"> - Passager lourd : commandes moins dures - Soaring : améliore le taux de chute 	<ul style="list-style-type: none"> - Passager léger : manque de vitesse, de maniabilité, risque de phase parachutale en thermique.
Atterrissage	<ul style="list-style-type: none"> - Pour les biplaces ayant une mauvaise ressource : plus de vitesse, plus d'efficacité au freinage - Gradient de vent : limite cet effet grâce à la vitesse 	<ul style="list-style-type: none"> - Nécessite un dosage plus précis de l'arrondi 	<ul style="list-style-type: none"> - Passager lourd : commandes plus légères, arrondi plus facile 	<ul style="list-style-type: none"> - Gradient de vent : limite la prise de vitesse

4.5.9 QUELQUES CONSEILS

Pour votre sécurité, face à votre responsabilité et pour maintenir les garanties de la RC biplace, il est obligatoire de choisir du matériel testé selon les normes en vigueur

Respectez les consignes d'utilisation des constructeurs, qui comprennent notamment :

- Système d'accrochage préconisé ;
- Respect des charges alaires ;
- Révisions régulières.

4.6 Suivi/entretien des EPI gérés par une structure (club, cdvl, ligue)

Obligations générales : En plus de l'aile qui doit faire l'objet d'un entretien et révisions conformes au manuel du constructeur, le matériel biplace est composé des éléments suivants:

- Un parachute de secours biplace conforme à la norme Pr EN 12491
- Casque passager (équipement de protection individuelle - EPI) conforme à la norme EN 966
- L'utilisation de sellettes de parapente conformes à la norme EN 1651 ;
- Systèmes d'amortissement souples (protections dorsales) équipant les sellettes pilote et

passager conformes à la norme CE, catégorie EPI classe 2, en application du règlement (UE) 2016/425 du parlement Européen et du conseil du 9 mars 2016 relatif aux équipements de protection individuelle (EPI), abrogeant la directive 89/686/CEE ;

La réglementation (décret n°2009-890 codifié dans le code du sport et arrêté du 16 février 2010 pris pour l'application du précédent décret) impose de tenir à jour **une fiche de gestion** pour chacun des équipements de protection individuelle (casques, protections dorsales) que la structure met à la disposition de ses licenciés. La structure doit être en mesure de communiquer ces fiches de gestion ainsi que les notices des fabricants à l'utilisateur et aux agents en charge du contrôle.

4.7 ASPECTS PSYCHO-PÉDAGOGIQUES DE LA PRATIQUE BIPLACE

Ce qui change..... En fait nous devrions parler de ce qui doit changer, bien qu'à priori la taille de l'appareil et la "gestion" du passager impliquent des évidentes différences par rapport au vol monoplace. Il s'agit là de différences essentiellement techniques alors que, fondamentalement, il faut faire appel à la psychologie nouvelle induite par la pratique du vol biplace. Le pilote doit faire en sorte de préparer son passager à l'action qu'il devra accomplir pour le bon déroulement du décollage, pour profiter confortablement et sereinement du vol, et pour atterrir correctement. Il s'agit donc de faire preuve de pédagogie afin de faire passer efficacement l'essentiel des messages.

Quelques principes et slogans pour fixer les idées :

En Biplace, on double tout...

Dans son attitude, le pilote doit considérer que le passager n'est et ne peut être rendu responsable de rien ! ...C'est lui, pilote, qui est responsable de tout !

4.7.1 RESPONSABILITÉ

Composante essentielle qui doit imprégner le biplaceur, et qui, en définitive, règle et impose ses actions :

CAPACITES TECHNIQUES PERSONNELLES,
COUVERTURE D'ASSURANCE,
FORME de VOL et CADRE de PRATIQUE (bénévole, professionnel, pédagogique),
CHOIX de l'APPAREIL, DE l'EQUIPEMENT DE SECURITE ACTIVE ET PASSIVE
CHOIX du SITE (Topographie et Aérologie),
ACCEPTATION DU PASSAGER,
DECISION du VOL,
RENONCEMENT,
CONDUITE du VOL,
ETC...

Mis à part le cas de deux pilotes qualifiés biplace qui décident de voler à deux, qui connaissent leur niveau technique respectif et les impératifs du vol, et donc peuvent partager cette responsabilité, dans tous les autres cas, cette responsabilité morale revient en ENTIER au pilote qui EMMENE...

Ceci justifie pleinement une phrase souvent mal comprise : " NE JAMAIS COMPTER SUR LE PASSAGER ", et qui simplement rappelle que, dans tous les cas, et quoiqu'il arrive, le pilote doit SEUL assurer cette RESPONSABILITE MORALE.

Une décision de vol erronée, un décollage raté, un atterrissage dur ne peuvent pas être imputables au passager ni MORALEMENT, ni TECHNIQUEMENT, ni PRATIQUEMENT.



LES CHOIX DU PILOTE BIPLACE sont forcément "en dessous" de ce qu'il s'autorise dans sa pratique monoplace. Ici pas d'impasse, nulle incertitude, à chaque vol il faut tout "assurer" et être sûr de "gagner".

4.7.2 REMISE EN QUESTION

Dans sa pratique monoplace, le pilote "s'arrange" inconsciemment avec "sa technique". Celle-ci diverge peu à peu de celle de ses premiers apprentissages :

- Précautions et procédures préalables au décollage parfois amputées ou escamotées (visite prévol, choix de l'endroit, des conditions, du moment, actions vitales, temporisation contrôle) ...
- Course souvent "mangée", rattrapée par le jeu de l'incidence aux freins, d'où incidence variable au décollage,
- Installation prématuée dans la sellette,
- Conduite du vol "égoïste", marge de sécurité étroite, ...
- Atterrissages à demi construits, à demi réussis, ...
- Finales écourtées, arrondis trop bas, ...
- Freinage indécis, imprécis, incomplet, d'où course nécessaire, ce qui sera difficile en biplace...

Soit ce que nous appellerons le "*Syndrome du Pilote Confirmé*", expression que nous devons à Philippe MERMOUX.

La technique devient ici une adaptation tellement personnalisée qu'elle ne répond plus ou peu aux critères sur lesquels elle s'était fondée. Or le biplace mettra à la loupe toute déficience technique au décollage et à l'atterrissement notamment, car dans ces deux phases, les exigences vont être plus rigoureuses qu'en monoplace* :

- Course plus longue à faire à deux,
- Contrôle constant d'un appareil plus grand, difficile à rétablir à cause d'une plus grande inertie,
- Atterrissage plus problématique : vitesse, bon moment du freinage, ...

**L'accidentologie en biplace met principalement ces deux phases tête de liste.*

Il IMPORTE que le pilote monoplace intègre ces exigences au plan psychologique pour

- S'y préparer techniquement ;
- Accepter de le faire en parcourant à nouveau le chemin de ses premiers apprentissages...

Non seulement le pilote a tout à gagner, mais de plus il entame ainsi un processus d'amélioration constante de ses capacités : la REACTUALISATION de sa technique personnelle PREPARE sa pratique biplace ; la pratique biplace l'oblige à rester PERFORMANT dans sa gestuelle et AMELIORE ses possibilités en monoplace... et ainsi de suite, comme une boucle...

Pour la plupart, envisager la pratique du biplace, doit automatiquement s'accompagner d'une remise en question de sa technique monoplace et aussi d'une reconsideration générale de sa façon de voler qui doit être pensée en fonction de "l'AUTRE".

4.7.3 PILOTER avec "l'AUTRE", pour "l'AUTRE"

Autrement dit gérer son passager, l'installer avec soi sous l'aile, voler en abandonnant le vol pour soi et aussi "l'atterrir".

Quelle que soit sa motivation (découverte, information, formation, etc....), le passager vient partager avec le pilote un instant très fort à base de sensations empreintes d'une forte charge émotionnelle.

Physiquement et psychologiquement, le passager est parfois une gêne, une charge ; c'est même en cela que le biplace se démarque le plus du monoplace.

En prendre conscience, c'est choisir pour lui :



- La préparation du vol la plus adéquate et adaptée,
- Un harnais le plus confortable possible,
- La position de décollage, de vol et d'atterrissage la plus agréable mais aussi la mieux adaptée aux exigences techniques de chaque phase.

En vol, même si le démon vous tente, ralentir ses envies, ou tout au moins choisir les évolutions en fonction de ce qu'il peut accepter, éviter les combats musclés pour la première "pompe", les évolutions brutales, les paris audacieux...

Le passager doit faire corps avec vous, donnez-lui des points d'appui où il posera ses mains (sangles du harnais, poignées cousues...); ceci le sécurisera, évitera les mouvements parasites, et vous aidera à respecter le principe de masse homogène, plus agréable et économique pour le pilotage.

4.7.4 LE BRIEFING PASSAGER

Objectif : l'intérêt du briefing est de donner des informations au passager afin de faciliter le décollage et l'atterrissage. **Le briefing doit être synthétique et clair : Le passager doit retenir l'essentiel**

Il est important de faire participer le passager à la préparation, de lui faire vivre des ressentis kinesthésiques, de lui présenter l'activité et de lui expliquer ce qui va se passer au décollage. Mais dans ce cas, pensez bien à refaire une synthèse avant le décollage : **3 ou 4 mots suffisent.**

Décollage et atterrissage

Il est nécessaire d'évaluer son passager, son engagement à bien décoller : Par l'observation de son arrivée au décollage, sa démarche, son attitude, son comportement plus généralement (même la façon dont il descend de la navette peut donner des informations).



Briefing	Au décollage : Avant le décollage	Atterrissage : En vol, avant le posé
La base	<ul style="list-style-type: none"> - Départ - Chercher à avancer : partir en marchant puis accélérer <ul style="list-style-type: none"> - Ordre de stop à définir - Cap à fixer du regard - Rester debout longtemps 	<ul style="list-style-type: none"> - Se mettre debout - vitesse importante, « c'est normal » - Courir avant de toucher le sol - Rester debout
Vent Fort	<ul style="list-style-type: none"> - Définir un Cap (afin d'assurer l'axe de départ car le retournement du pilote fait pivoter le passager) <ul style="list-style-type: none"> - Reculer de quelques pas - Rester debout 	<ul style="list-style-type: none"> - Idem « La base » + - Reculer après contact des pieds (ou des appuis) au sol
Déco très plat	<ul style="list-style-type: none"> - Idem « La base » + - Courir très longtemps, même en l'air car on risque de retoucher le sol 	
Passager très léger	<ul style="list-style-type: none"> - Idem « La base » + - Courir dès le début 	Idem « La base »
Passager très lourd	<ul style="list-style-type: none"> - Idem « La base » + - Avancer à « grand » pas - SINON STOP 	<ul style="list-style-type: none"> - Idem « La base » - Le sol arrive « vite » mais on pose doucement grâce aux freins

Afin de se mettre en situation, avant de vous installer, vous pouvez faire une simulation de gonflage « à blanc » en vous plaçant derrière le passager et en le tenant par les mousquetaires.

Il n'existe pas de briefing idéal, tout dépend des conditions aérologiques, de la topographie du terrain et de votre passager : Adaptez vous

En vol

- Installation sellette :

S'occuper en priorité de bien installer le passager afin qu'il soit assis confortablement durant le vol.

- Passager malade :

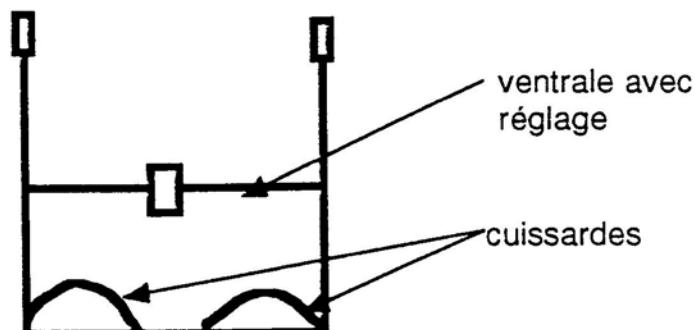
En tant que pilote vous êtes habitué d'être en l'air et donc supportez facilement la turbulence. Un vol est réussi si le passager se fait plaisir mais aussi s'il n'est pas malade. Prenez soin de votre passager, discutez avec lui ; **s'il discute moins ou plus c'est peut-être qu'il commence à avoir la nausée**. En cas de nausée, allez tranquillement vous poser, n'insistez pas et pensez à son bien être ! **Les passagers sont souvent malades passé les 20 mn de vol.**

- Faire piloter le passager :

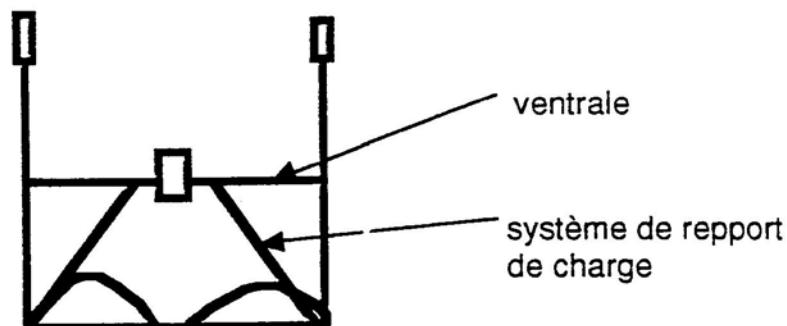
En condition calme et s'il le souhaite (loin du relief) n'hésitez pas permettre à votre passager de prendre les commandes (sous votre contrôle permanent et durant quelques instants seulement) afin de lui faire découvrir votre passion.



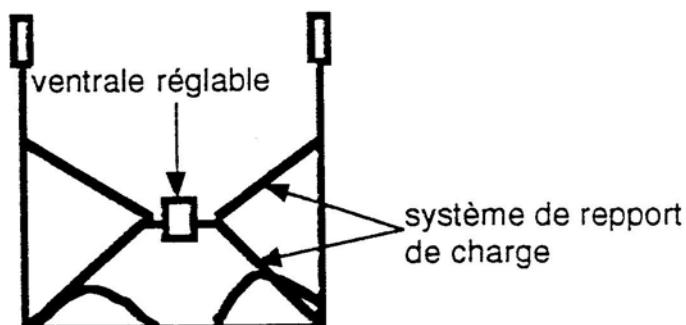
DIFFÉRENTS TYPES DE HARNAIS



HARNAIS "STANDARD"



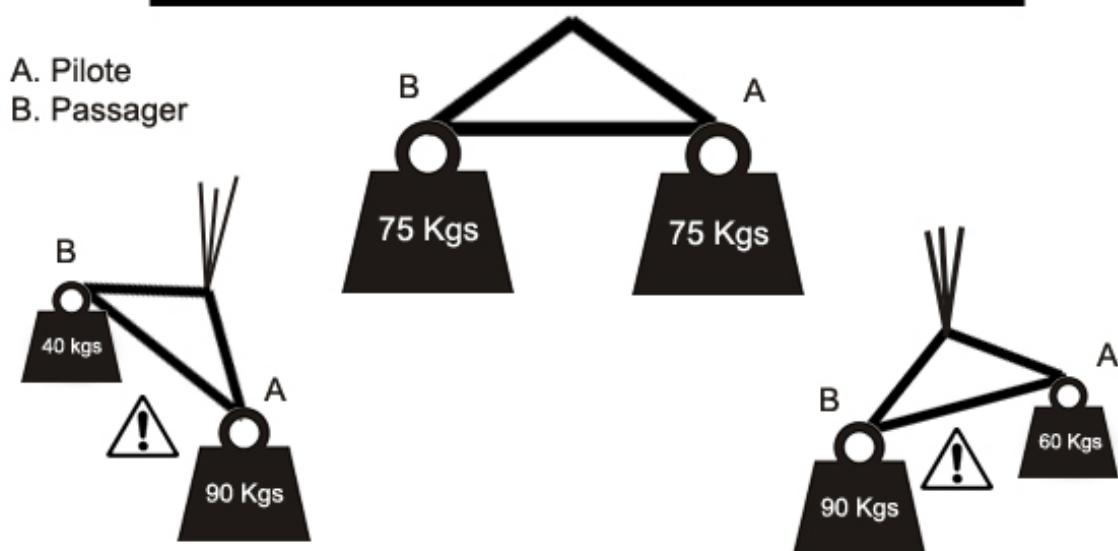
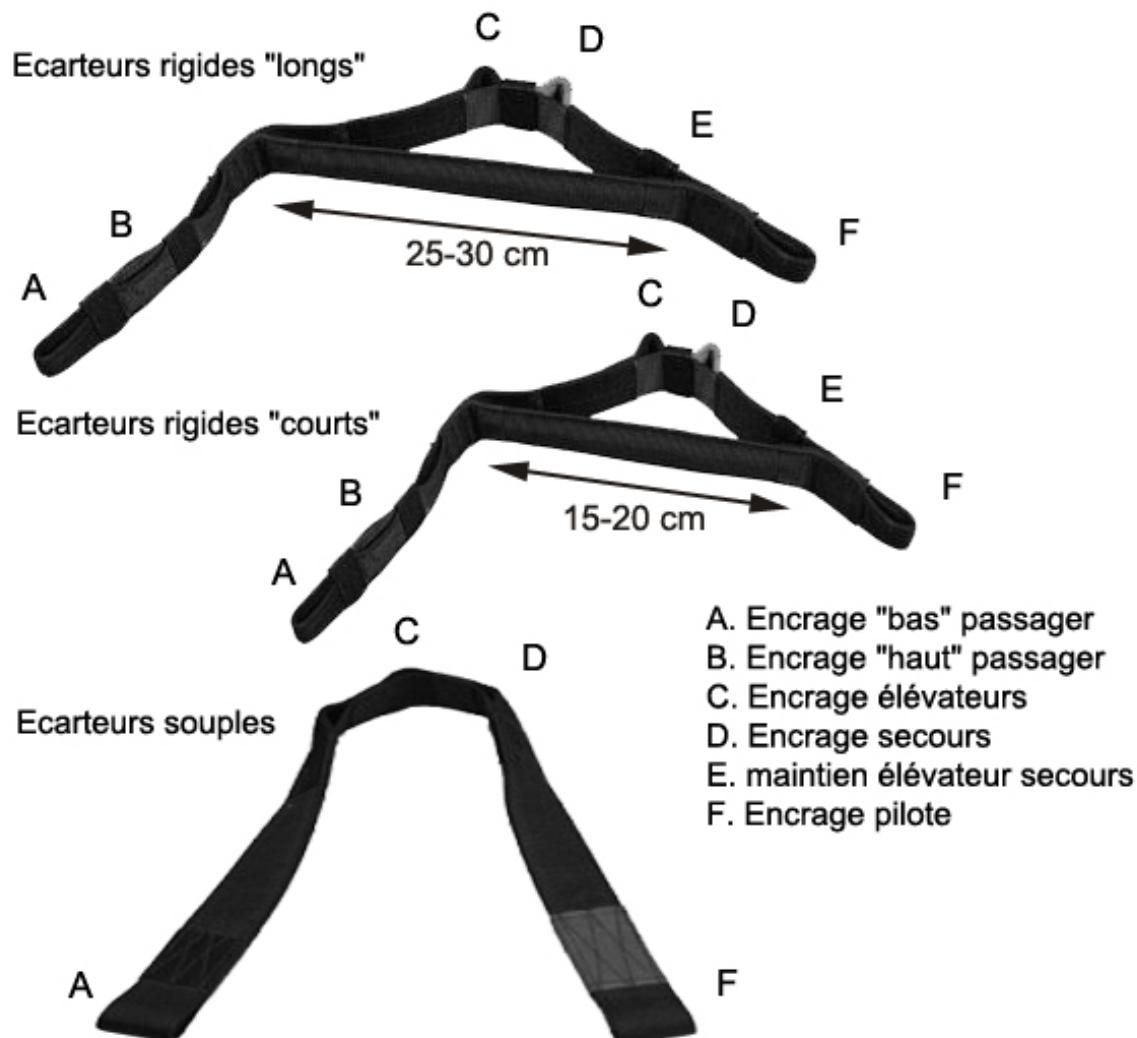
HARNAIS "ABS"



HARNAIS "CROISILLONNÉ"



Systèmes d'accrochage



4.7.5 PROCEDURE D'ACCROCHAGE

Suite à l'Enquête de Sécurité (<https://federation.ffvl.fr/EDS-TRS-%20Accrochage-PP-D-2025>) relative aux défauts d'attache et accrochage en pratique biplace Parapente, validée par le vote du Comité National Parapente en date du 27.03.2025, les éléments suivants constituent la procédure d'accrochage à maîtriser et mettre en place dans le cadre de la pratique biplace FFVL.

Elément indispensable de la phase de préparation et de décollage, le bon accrochage de l'équipage nécessite une conscientisation de la tâche, une organisation particulière et des temps dédiés à cette problématique. Les éléments listés ici correspondent au minimum commun que tous pilotes de biplace doivent systématiquement mettre en œuvre :

Procédures :

- Sur le site de décollage, dès lors que la sellette passagère est positionnée sur les épaules, les systèmes d'attache doivent être impérativement bouclés.
- L'attache initiale des différentes boucles de la sellette passager ainsi que de la sellette pilote, doit être accompagné d'une verbalisation avec **contrôle VAK** : Visuel, Auditif, Kinesthésique. (Traction sur les boucles plus une verbalisation à haute voix).
- L'accrochage final du passager, pilote, écarteurs et voile doit également être accompagné d'une verbalisation consciente avec contrôle VAK (concerne essentiellement l'attache aux écarteurs)
- Systématiser une ultime vérification des « killers items » avant impulsion de gonflage comprenant :
 - § Vérifications cuissardes passager et ventrale
 - § Vérifications cuissardes pilote et ventrale
 - § Vérification attaches écarteurs

Toute attente, élément extérieur perturbateur, décollage avorté, etc... devra amener le pilote à renouveler l'ultime vérification des « killer items »

Routine (réponse systématique personnelle) :

- Chaque pilote se doit d'adopter la ou les routines de son choix adapté au fonctionnement et à l'environnement.
- Questionner à plusieurs reprises au cours de la journée son propre niveau de fatigue ou de stress et adapter ou limiter si besoin son activité.

Environnement dans lequel s'effectue les routines et procédures :

- Aménager un temps et un espace dédié à la préparation du passager est fortement recommandé : à l'écart de la zone même de décollage si fréquenté, au calme autant que possible.

Possibilités secondaires à discrétion du pilote :

- Possibilité d'utiliser un sticker de rappel à la vigilance sur le casque.
- Possibilité de ne pas défaire les boucles de sellette pour enfiler la sellette pilote et passager en dehors des cas de pratiques à ski ou autres situations spécifiques.
- Possibilité d'utiliser un moyen redondant de contrôler si l'ensemble des vérifications ont été faites. (Exemple : Remove before flight).



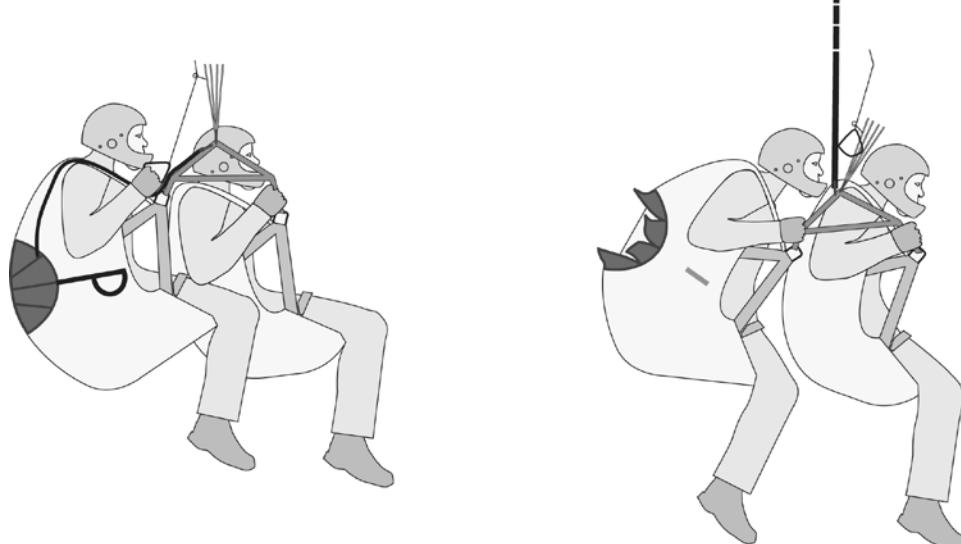
4.7.6 POINTS D'ANCRAGE DU SECOURS EN BIPLACE

En biplace, les élévateurs du parachute de secours doivent impérativement être ancrés au même endroit que les élévateurs du parapente, sur des maillons dédiés, largement dimensionnés.

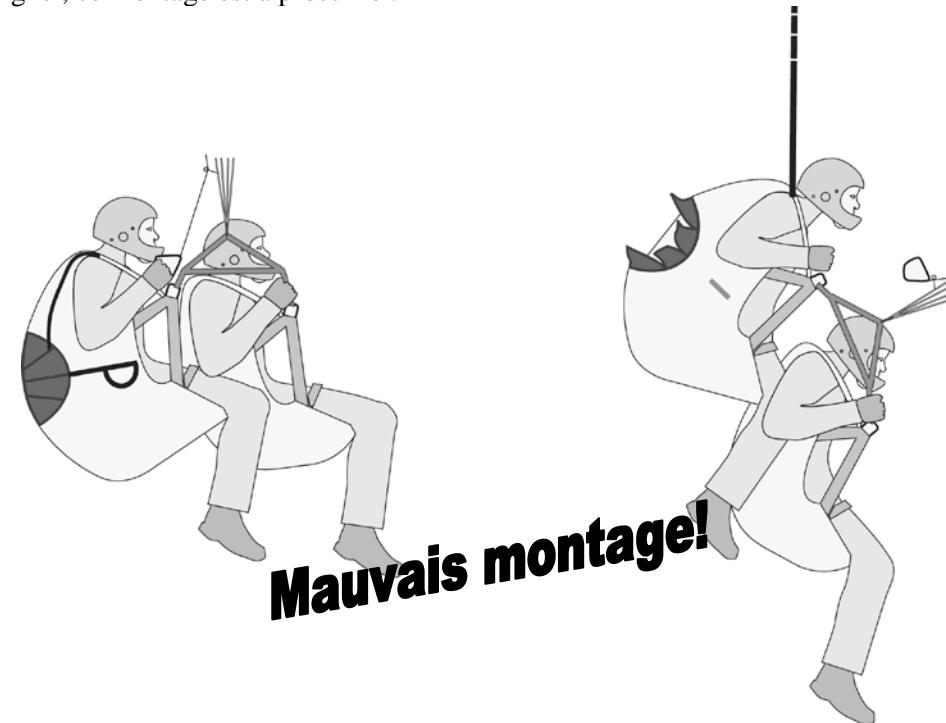
L'ancre des élévateurs du parachute au niveau des épaules est à proscrire car en cas d'ouverture du parachute de secours, le passager se retrouverait encore plus exposé, en position beaucoup plus basse que le pilote.

Points d'ancre du secours au centre des écarteurs rigides :

L'ancre des élévateurs du parachute de secours doit se situer au centre des écarteurs. En effet, en cas d'ouverture du parachute de secours en biplace, cela permet une position d'atterrissage acceptable (équilibre du binôme) :

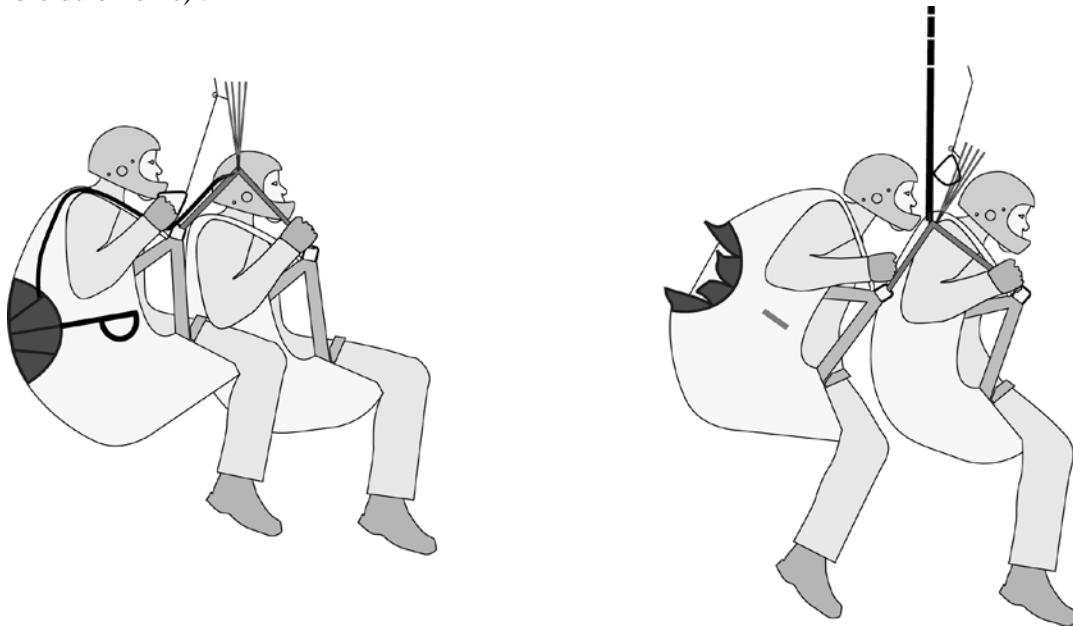


Alors qu'un ancre aux épaules augmente les risques de blessures du passager en le mettant en première ligne ; ce montage est à proscrire :

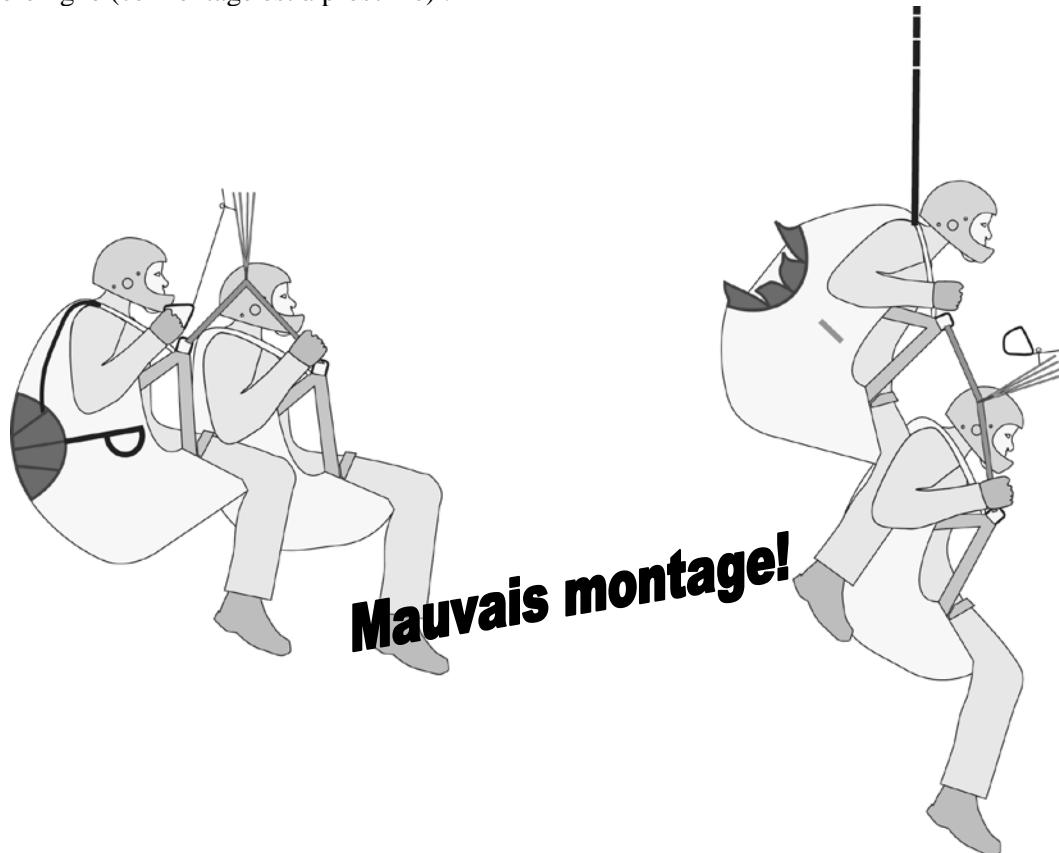


4.7.7 POINTS D'ANCRAGE DU SECOURS AU CENTRE DES ÉLÈVATEURS SOUPLES

L'ancre des élévateurs du parachute de secours doit se situer au centre des écarteurs. En effet, en cas d'ouverture du parachute de secours en biplace, cela permet une position d'atterrissement acceptable (équilibre du binôme) :



Alors qu'un ancrage aux épaules augmente les risques de blessures du passager en le mettant en première ligne (ce montage est à proscrire) :



4.8 LE BIPLACE À SKI

La forme du terrain et son profil

Peu de pente **ou** beaucoup, cela change considérablement les consignes, la prise en compte du passager, l'attitude pilote/passager, la forme de la plate-forme de gonflage, la gestuelle gonflage/décollage et la possibilité ou pas de jouer avec des vents arrière ou travers

La plate-forme :

- pour l'équipage, elle doit impérativement être plate afin de pouvoir s'équiper sellette et ski en étant face à la pente et ceci sans glisser ;
- pour poser la voile, elle ne doit pas être trop pentue afin que l'aile ne glisse pas sur la neige. *On pourra se servir de la neige pour bloquer le bord d'attaque.*

Équipement

Sellette passager la plus légère possible, c'est idéal avec « **cuissardes** »

Attention au parachute de secours dans la neige.

Prendre garde au réglage des fixations du passager et du pilote : trop **souples** = **risque** de perte de ski pendant le décollage et /ou en vol. Trop **serrées** = risque de blessure au genou en cas de chute.

Le décollage

- Briefing :
 - . Mettre les épaules en avant.
 - . Laisser glisser et garder les skis parallèles.
 - . Rester debout (pour cela mettre les bras du passager devant les écarteurs).
- Insister sur une attitude de « skieur » : appui sur les languettes avant de chaussure, genou fléchi, buste penché en avant. Prévoir une montée dissymétrique et informer le passager sur la nécessité de résister à la traction latérale de la voile. Pour une traction vers la gauche, se pencher à l'opposé et appuyer sur le ski gauche, en jouant sur la carre interne.*
- Adaptation technique :
 - . PREVOL MINUTIEUSE essentielle car l'arrêt à ski n'est pas facile. *Très peu de chance de s'arrêter en cas de clef. Attention aux suspentes au sol, qui peuvent accrocher les fixations ou crochets de chaussures lors du gonflage*
 - . Sur pente faible, se placer avec les suspentes légèrement détendues afin d'avoir une impulsion car on n'a pas d'appui avec les skis. Des skis trop courts (type Patinette) pour le pilote et/ou le passager ne permettent pas d'avoir un appui talon suffisant lors du gonflage. Une bascule arrière est inévitable.
 - . Prendre les « Avants » en mettant les bras en bas et légèrement derrière pour ne pas risquer de se luxer les épaules ou avoir le buste qui part en arrière.

Conclusion

Avantages

- . La gestion du passager est plus facile à ski qu'à pied.
- . Décollage doux et progressif.
- . Décollage possible avec un léger vent arrière si la pente de décollage est longue ou pentue.
- . Atterrissage possible vent arrière et/ou travers.

Inconvénients

- . Être très précis sur le centrage car il est difficile de se recentrer avec les skis.
- . Idem sur le démêlage car l'arrêt à ski est très compliqué.



- . Éviter les « surfeurs » (écarteurs décentrés donc montée dissymétrique + faute de carres probable).
- . Voile souvent humide après le vol, bien penser à l'ouvrir à la maison *idem pour le secours*.
- . Par vent de face supérieur à 5 km/h, NE PAS DECOLLER à ski : risque de se retrouver à terre en arrière sur les fesses (de se tordre les genoux) et donc de rater son décollage !

. Ne pas survoler les pistes (risques de chute d'un ski si mauvaise accroche !)

Ne s'adresse qu'à des pilotes ayant un niveau de ski confirmé

Ne s'adresse qu'à des passagers ayant un niveau de ski suffisant, et conscients de

Nécessite un briefing passager très clair et spécifique concernant l'engagement nécessaire lors de la prise de vitesse dans la pente

4.9 BIPLACE AVEC PASSAGER EN SITUATION DE HANDICAP

Il existe une formation spécifique, la qualification ***Hand'Icare*** (informations sur la page https://parapente.ffvl.fr/formation_handicare), qui permet de former et sensibiliser les pilotes biplaces aux différents handicaps. L'objectif est d'assurer l'intégrité physique et morale de nos passagers ([Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances | Handicap](#)). A cette fin, la formation permet d'acquérir les compétences liées à la pratique du vol en fauteuil. En effet, en fonction de la configuration du site, de l'aérologie, et bien sûr du passager, ce fauteuil de vol adapté peut s'avérer nécessaire voire indispensable pour répondre à l'obligation de moyens requise pour cette pratique.

5 ANNEXES

FICHE DE FORMATION

Disponible et à remplir en priorité dans l'espace « suivi formation » de la fiche intranet du licencié

Entrée en formation :

Préformation

parcoursage

Numéro du dossier :

Date et lieu :

Responsable de l'encadrement

Obtention de la préformation ou parcoursage : Oui Non

Commentaires :

Formule de formation biplace suivie :

Compactée

Modulaire

Sous tutorat (*)

(*) date d'enregistrement à la ligue :

Responsable de la formation

Date et Lieu :

Commentaires :

Statut d'aspirant biplaceur : Oui Non

Délivré par

Date et lieu :

Examen final

Date et lieu de l'examen final

Responsable de l'examen final

Validation partie théorique Oui Non

Validation partie pratique Oui Non

Commentaires :

Certification de la qualification biplace :

Numéro qualification

Validé le

Ligue / Nom du RRF :



FICHE D'ÉVALUATION ET DE SUIVI DE LA PRATIQUE MONOPLACE

Cette fiche est proposée à titre d'exemple et comprend les éléments prioritaires à travailler et évaluer. Elle pourra être utilisée en complément de tout autre document à vocation identique, disponible dans les « documents formation » sur la page http://efvl.fr/espace_rrf

Nom / Prénom :

Aile :

DÉCOLLAGE	ACQUIS	NON ACQUIS	Commentaires Piste de travail
Préparation du vol (emplacement, disposition/voile, vérifications, procédure prévol,...)			
Construction/aéronef (pré gonflage, impulsion gonflage, coordination gestuelle...)			
Temporisation (ralentissement, replacement, recentrage, coordination) / contrôle			
Course d'envol (accélération coordonnée, pilotage / incidence, trajectoire...)			
Envol installation sellette			

VOL			

ATTERRISSAGE			
Reconnaissance/terrain , perte d'altitude, placement			
Construction/approche, prise de terrain, ...			
Finale (vitesse adaptée, trajectoire, ...)			
Arrondi, posé			
Posé / voile, dégagement			

Observations complémentaires :

.....

.....

.....



FICHE D'ÉVALUATION ET DE SUIVI DE LA PRATIQUE BIPLACE disponible dans les
 « documents formation » sur la page http://efvl.fr/espace_rrf

NOM/Prénom :

Aile :

Date :

Date :				
	Acquis	En cours d'acquisition	Compétences limites	Situations éliminatoires
	Très favorable	Favorable	Acceptable	Gros besoin de travail
Pente école et Décollage en biplace				
Gestion du mental	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Pilote stressé, manque de présence. Peur du passager Son stress lui fait perdre ses moyens Refus des passagers
Préparation au décollage	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Placement inapproprié, Tour de frein, prévol floue Non-respect des autres Volle très souvent mal étalée, mal placée Pas de prévol.oubli d'accrochage Décollage plusieurs fois avec des clefs
Briefing du passager	<input type="radio"/>			
Consignes cohérentes				
Gestion du passager	<input type="radio"/>			
Durant la préparation				
Commenter l'action				
Respect des 4 phases du décollage	Gonflage			
	Construction et homogénéité	Noter ici les pistes de travail :	Technique stéréotypée Posture incorrecte Montée dissymétrique Impulsion inadaptée Gonflage saccadé Manque de sensation	La technique ne permet pas de gonfler le parapente : Lâche les avant-si façon aléatoire Les mains restent sur les avant-si Bord d'attaque régulièrement fermé
	Temporisation	Noter ici les pistes de travail :	Technique stéréotypée Déséquilibre aile-pilote, manque de stabilisation Correction de trajectoire peu efficace, désaxé	Incidence non gérée : Pas de temporisation, aléatoire (bord d'attaque souvent mou, fermeture, reste bras haut) Pas de contrôle du cap (aucun rengefrage, pas de corrections commandes)
	Prise de décision	Noter ici les pistes de travail :	Décision peu marquée Pas de contrôle visuel Précipite l'envol	Prise de décision jamais marquée Décollage enchaîné Pas de possibilité d'arrêt si besoin
Vprise de vitesse et maintien du cap		Noter ici les pistes de travail :	Course non progressive Course saccadée Imprécision du cap Regard mal placé (sol...) Prise de vitesse faible	Assis beaucoup trop tôt Décollage en sous vitesse, voile derrière Aucune gestion du cap Bras hauts en sortie de décollage Lâche les commandes pour s'asseoir
	Capacité à décoller « Dos » et « Face voile »	Noter ici les pistes de travail :	Manque d'aisance sur une des deux techniques	Incapacité à décoller dos à la voile ou face à la voile

Date :				
	Acquis	En cours d'acquisition	Compétences limites	Situations éliminatoires
	Très favorable	Favorable	Acceptable	Gros besoin de travail
Vol en biplace				
Gestion d'un plan de vol	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Plan de vol mal adapté à la situation météo et topographique Plan de vol inadapté ne permettant pas de rejoindre le terrain Non-respect des règles de vol à vue
Pilotage actif	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Validation des exercices	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Maitrise approximative Contre-temps Exercice non réalisé Sortie du domaine de vol : parachutale, grosse fermeture, neutralité spirale, vrille Pas de marge de sécurité sol ou relief
Atterrissage en biplace				
Approche (PTU, PTS)	<input type="radio"/>	Noter ici les pistes de travail :	Manque d'adaptation Évolution et placement pas clairs, liés à l'aérodrome ou à l'encombrement	Pas de marges de sécurité suffisantes par rapport aux obstacles Zone de survol dangereuse La réalisation met en danger l'équipage Dérange les autres pilotes en approche
Gestion du passager	<input type="radio"/>	Noter ici les pistes de travail :	Position debout tardive Posé assis non adapté à la situation Pas de commentaire	Le passager ne se met jamais debout Une fois posé, ne s'occupe pas du passager
Finale	<input type="radio"/>	Noter ici les pistes de travail :	Finale inférieure à 5 s Peu de prise de vitesse Aile non stabilisée	Pas de finale Finale avec mouvement pendulaire fort Pas de prise de vitesse Posé en virage avec un freinage mal dosé
Arrondi	<input type="radio"/>	Noter ici les pistes de travail :	Dissymétrie Arrondi mal dosé Mauvaise gestion du gradient	Pas d'arrondi ou grosse dissymétrie Relève franchement les mains après avoir commencé à arrondir
Le pose	<input type="radio"/>	Noter ici les pistes de travail :	À plus de 20m du centre Le pilote trébuche Freinage non finalisé	Pilote posé assis Hors terrain (sauf si pour gérer la sécurité) Cratère club, posé fort !
Validation pratique :	Nom des formateurs :			
Oui				

**CONVENTION DE PARRAINAGE ET
FORMATION SOUS TUTORAT BIPLACE EN ÉCOLE EFVL**
A signer et déposer auprès du RRF avant le premier jour de formation

STAGIAIRE EN FORMATION

Nom : Prénom : Né le :
Adresse :
Code postal : Ville :
Tel : Email :
N° LICENCE (année en cours)

LE PARRAINAGE

N° FFVL : *NOM DE L'ÉCOLE* :
Nom et prénom du formateur de ligue* :
Parrainage validé le : / / à
Signature du formateur

FORMATION SOUS TUTORAT

Parrainage ou Préformation effectué le : / / à
N° FFVL : *NOM DE L'ÉCOLE* :
Nom et prénom du formateur de ligue (*) :
Date de début de la formation : / / à
Signature du formateur : Signature du stagiaire : Signature du RRF :

À envoyer IMPERATIVEMENT avant le début de la formation

Délivrance du statut d'Aspirant Biplaceur :

Je soussigné (e) NOM et Prénom du formateur* : atteste que le stagiaire a atteint un niveau théorique et pratique suffisant pour pratiquer l'activité biplace hors encadrement avec comme passager une personne déjà pratiquante, détentrice d'une licence « pratiquant », ou « primo », ou « pratiquant jeune » .

Date :
Signature du formateur

CAPACITÉ À SE PRESENTER À L'EXAMEN FINAL :

Je soussigné(e) NOM et Prénom du formateur : atteste que le stagiaire ci-dessus désigné a atteint un niveau théorique et pratique suffisant pour se présenter à un examen final de la qualification biplace parapente FFVL.

Date :
Signature du formateur

(*) : Le Formateur doit faire partie de l'équipe de formateur de ligue. En tant que formateur je m'engage à assurer dans le respect de la charte des EFVL, l'évaluation du parrainage ou la formation biplace sous tutorat du stagiaire en respectant les contenus et objectifs.



Delta · Parapente · Cerf-Volant · Kite · Boomerang