



FEDERATION FRANÇAISE DE PARACHUTISME

62 rue de Fécamp 75 012 Paris
Tél.: 01 53 46 68 68 Fax: 01 53 46 68 70
E-mail: ffp@ffp.asso.fr Site: www.ffp.asso.fr

Fascicule n° 3/2009

MODALITES D'ATTRIBUTION DE LA QUALIFICATION BIPLACE PARAPENTE

Adoptées par le Comité Directeur du 11 septembre 2009

SOMMAIRE

1. DEFINITION

2. PREROGATIVES

3. VALIDITE ET RENOUVELLEMENT

4. CURSUS DE FORMATION

4.1. Parcours de formation

4.2 Conditions d'accès à la qualification

5. FORMATION PRATIQUE ET THEORIQUE

5.1. Participation au stage fédéral

5.2. Formation complémentaire

6. EXAMEN POUR L'OBTENTION DE LA QUALIFICATION

7. RETRAIT DE LA QUALIFICATION

MODALITES D'ATTRIBUTION DE LA QUALIFICATION BIPLACE PARAPENTE

1 - DEFINITION

La qualification biplace parapente est obligatoire pour pouvoir voler avec un membre licencié d'une association affiliée à la FFP, sous la même voilure (vol tandem), dans le cadre fédéral.

L'emport d'un parachute de secours adapté est obligatoire pour l'équipement du pilote.

Cette qualification est délivrée par la Fédération Française de Parachutisme après un examen comportant des épreuves théoriques et pratiques.

Le programme, le régime de l'examen, les modalités de délivrance, les prérogatives, la définition ainsi que toutes autres dispositions relatives à ce titre, sont du seul ressort de la FFP. Toutes modifications ou décisions s'y rapportant devront faire l'objet d'une décision du Comité de Direction sur proposition des commissions spécialisées compétentes (Commission Formation des Cadres Techniques, Commission Parapente).

Le titre justifiant de la possession de la qualification de moniteur biplace parapente est matérialisé par un numéro d'attribution dans l'ordre d'obtention de la qualification à l'échelle nationale.

2 - PREROGATIVES

La qualification biplace permet à un licencié de réaliser, dans le cadre de son association affiliée, des vols en tandem avec un passager lui même licencié, dans le respect de la sécurité et de la réglementation, sur tout site de son choix.

3 - VALIDITE ET RENOUELEMENT

Le renouvellement de la qualification est effectué annuellement par un directeur technique d'école sur l'imprimé d'agrément école.

Pour les pilotes qualifiés tandem rattachés à une association affiliée, la demande de renouvellement visée par le président de cette association est adressée à la fédération accompagnée des doubles des licences-assurances tandem effectués durant l'année passée.

En cas de litige pour le renouvellement de cette qualification, le différend est tranché par le Directeur Technique National après examen du dossier.

.

En cas de non-renouvellement pendant une durée supérieure à 2 ans, le candidat devra effectuer un test de contrôle avec un technicien habilité à délivrer cette qualification.

4 - CURSUS DE FORMATION

4.1. Parcours de formation

- a) Dossier d'inscription (voir conditions en 4 2)
- b) Préformation en école sous la responsabilité du Directeur Technique de l'école. (programme en annexe 1).
- c) Stage national de formation (voir en 5.1)
- d) Retour en école pour mise en pratique de la théorie pour un perfectionnement individuel sous la direction et la responsabilité du directeur technique d'école (voir 5.2.) ou d'un conseiller pédagogique BEES 1
- e) Examen final (voir en 6)

4.2. Conditions d'accès à la qualification

- être majeur
- être licencié FFP
- être brevet C
- être proposé par un directeur technique d'école
- avoir fait une demande de stage à la fédération.

5 - FORMATION PRATIQUE - THEORIQUE ET PEDAGOGIQUE

5.1) La participation au stage fédéral comprend :

- a) une formation pratique et théorique (voir annexe)
- c) un matériel labellisé
- d) une évaluation continue, durant le stage qui débouche sur la qualification d'élève biplace (en cas d'échec le stage est à refaire)
- e) une épreuve théorique sur les matériels et la réglementation spécifique à cette technique.

5.2) Formation complémentaire pédagogique et de technique individuelle en école par un conseiller pédagogique (soit le DTE qualifié biplace ou un BEES 1^{er} degré) désigné en accord avec le conseiller technique national.

Les 10 premiers vols (au minimum) se font avec des élèves titulaires au moins du brevet A1.

Les vols se font en conditions calmes et l'élève passe l'examen final lorsque son conseiller pédagogique et le Directeur Technique le déclarent apte.

Le nombre de vols et la durée de la formation complémentaire sont décidés par le conseiller pédagogique.

6 - EXAMEN FINAL POUR L'OBTENTION DE LA QUALIFICATION

Le candidat à l'examen final de la qualification biplace est présenté à la fédération par le directeur technique d'école qui fait lui-même la demande en attestant la fin de formation du candidat.

Le jury sera composé d'un représentant fédéral et du conseiller pédagogique qui a effectué la formation. L'examen portera sur 2 vols notés et un entretien avec le jury.

7 - RETRAIT DE LA QUALIFICATION

En cas d'imprudence, négligence, maladresse, faute technique, inobservation des règlements, relatifs à la pratique des vols tandem et plus généralement pour tout fait susceptible de porter atteinte à la sécurité, la suspension des prérogatives attachées à la possession de la qualification biplace peut être prononcée dans le cadre des dispositions du règlement disciplinaire de la FFP.

QUALIFICATION BIPLACE PARAPENTE

ANNEXE 1

Se reporter au fascicule de l'élève biplaceur de la FFVL, il est disponible sur le site de la FFVL à l'adresse : http://parapente.ffvl.fr/qualification_biplace (fascicule élève biplace parapente).

PREFORMATION

Action décentralisée, la Préformation **est organisée par les DT d'écoles agréées** après en avoir informé la fédération.

FORMALITES

- inscription auprès de la fédération

- en début de stage, contrôle des connaissances théoriques par QCM-niveau Brevet de Pilote, évaluation et approfondissement de la technique individuelle monoplace

sur pente école et en vol : aisance générale et maîtrise du gestuel dans les phases de préparation, impulsion- gonflage, temporisation contrôle, course pilotée...

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

L'évaluation portera sur tout ou partie du programme de pilote confirmé.

Validation de la préformation suite une évaluation solo en pente école, 1 vol solo et 1 séance de pente école biplace minimum.

DUREE

2 week-end / 4 jours (si météo défavorable, 1 journée supplémentaire pour valider la session ou report de celle-ci).

MATERIEL

Aile mono personnelle + 1 aile biplace (actuelle et en bon état, testée, équipée d'un secours) pour 2

stagiaires (matériel personnel, ou fourni par le Club ou l'Ecole qui présente le candidat, ou par l'Ecole

d'accueil).

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 : découverte et travail de la technique solo et biplace :

- Pente école : Pratique solo, découverte du matériel utilisé, positionnements pilote passager, exercices de courses pilotées des équipages constitués entre stagiaires.

- Grands vols : Vol solo, éventuellement vol mettant le stagiaire en situation réelle de pilote biplace.

SORTIE

- attestation de préformation sur la Fiche de Formation ==> statut d'élève biplaceur valable 18 mois ou ajournement.
- Pistes de travail.

PROGRAMME ET CONTENUS DE LA FORMATION

5.1 REGLEMENTATION – CADRES DE PRATIQUES -----	15
5.1.1 REGLEMENTATION GENERALE ET AERIENNE -----	15
5.1.2 CADRES DE PRATIQUES DU BIPLACE -----	16
5.2 METEOROLOGIE – AEROLOGIE -----	20
5.3 MECANIQUE DE VOL -----	20
5.3.1 CHARGE ALAIRE (cf. Manuel de vol libre) -----	21
5.3.2 FACTEUR DE CHARGE (cf. Manuel de vol libre) -----	22
5.4 TECHNIQUE DE VOL -----	22
5.4.1 TECHNIQUE INDIVIDUELLE MONOPLACE (stage de reformation) -----	22
5.4.2 TECHNIQUE BIPLACE -----	23
5.5 TECHNOLOGIE DU MATERIEL -----	26
5.5.1 GENERALITES -----	26
5.5.2 LES AILES -----	26
5.5.3 LES SYSTEMES D'ACCROCHAGE -----	27
5.5.4 LES HARNAIS-SELLETES (cf. schémas/Annexe) -----	28
5.5.5 L'EQUIPEMENT ET LES ELEMENTS DE SECURITE ACTIVE ET PASSIVE -----	28
5.5.6 QUEQUES CONSEILS -----	29
5.6 ASPECTS PSYCHO-PEDAGOGIQUES DE LA PRATIQUE BIPLACE -----	29
5.6.1 RESPONSABILITE -----	29
5.6.2 REMISE EN QUESTION -----	30
5.6.3 PILOTER avec « L'AUTRE » pour « L'AUTRE » -----	31
7.3 TYPES DE HARNAIS -----	36
7.4 SYSTEMES D'ACCROCHAGE -----	37
7.5 POINTS D'ANCRAGE DU SECOURS EN BIPLACE -----	38
Points d'ancrage du secours au centre des écarteurs rigides -----	38
7.5.1 Points d'ancrage du secours au centre des élévateurs souples -----	39
7.6 SYSTEME D'AFFALEMENT AUTOMATIQUE ENTRE ROSE -----	40
7.6.1 Ecarteurs rigides, montage sur les élévateurs B -----	41
7.6.2 Elévateurs souples, montage sur les élévateurs B -----	41
7.6.3 Ecarteurs rigides, montage sur les élévateurs C -----	42
7.6.4 Elévateurs souples, montage sur les élévateurs C -----	42