

# Qualification Fédérale pilote biplace

Examineurs

MOUQUET Nicolas, 06 70 70 61 46, <mailto:nico.mouquet@gmail.com>

THILLARD Jean Gabriel, 06 84 55 23 34, [jgthillard@bbox.fr](mailto:jgthillard@bbox.fr)

Destinataire : LRAUVL / 73000 Chambéry, 135 rue du maconnais

Objet : Examen final Qualification biplace / 1<sup>er</sup> et 2 juillet 2017

Bonjour,

Voici la liste des candidats admis à l'examen de la qualification fédérale biplace

KOCH-MATHIAN	SYLVAIN	<a href="mailto:skochmathian@gmail.com">skochmathian@gmail.com</a>
DENEUBOURG	DOROTHEE	<a href="mailto:ddeneubourg@hotmail.com">ddeneubourg@hotmail.com</a>
DE LUCAS	BASTIEN	<a href="mailto:bast.deluca@gmail.com">bast.deluca@gmail.com</a>
PAUL-GUERS	HERVE	<a href="mailto:herve.paulguers@gmail.com">herve.paulguers@gmail.com</a>
BERTRAN DE LIS	ALPHONSO	<a href="mailto:a.bertrandelis.sanchez@gmail.com">a.bertrandelis.sanchez@gmail.com</a>
PICOT	SEBASTIEN	<a href="mailto:sebareza@hotmail.com">sebareza@hotmail.com</a>
DA SILVA	REMI	<a href="mailto:dasilva.remi@gmail.com">dasilva.remi@gmail.com</a>
HUGUES DIT CILES	JULIEN	

## Déroulement du W.E., compte rendu de formation

Matériel

Aucun problème de matériel, équipement conforme, obligation de moyens respectées

### **Site et conditions**

St Pierre d'Allevard (nord ouest faible, nuageux, humide, précipitations intermittentes, faible brise de pente, brise de vallée nord puis inversion en sud, conditions acceptables pour le vol en biplace entre candidats)

Saint Hilaire du Touvet (Nord ouest modéré, brise de nord est sur le plateau, conditions requises pour le travail en pente école sur le plateau de l'office de tourisme pour course pilotée et travail en tangage et travail de gonflage face voie, retournement et accélération pour décollage

Chamoux sur Gelon (Nord à nord ouest modéré, 20-30 km/h 1500 m, humide et nuageux brise de vallée alternativement montante venant de La Rochette puis descendante d'Albertville)

Peu de candidats connaissaient les deux sites de St Pierre et de Chamoux.

## ***Etapas de l'examen***

Première étape, Vol sur St Pierre d'Allevard entre candidat.

Condition délicate au décollage entre pluie et brise de pente faible.

Briefing bien construit par rapport aux conditions aérologiques et topographiques.

Bon niveau technique de décollage dans l'ensemble avec un vrai travail de fond sur la construction du profil sur une marche dynamique et bonne décomposition des différentes phases.

Bonne adaptation aux conditions, faible brise de face, demandant un gonflage soigné et une bonne stabilisation de la voile pour l'accélération.

Plan de vol logique pour tous en fonction de l'installation de la brise montante ou descendante  
Pas de placement sous le vent du terrain

Construction très standard des approches avec de très bonne marge de sécurité par rapport aux obstacles en entrée de terrain (soit le lac, pas de survol abusif de l'eau avec un risque de ne pas rentrer face au sud

Deuxième étape, Travail en pente école

Première ébauche de travail avec incompréhension entre l'objectif à atteindre et la démonstration à produire (travail sur le tangage, équilibre pilote passager /aile). L'ensemble du groupe a travaillé en sous vitesse sur une phase de temporisation marquée dans le temps, proche du travail statique.

Après Remise en place de l'objectif (variation d'intensité dans la course et travail sur l'équilibre pendulaire à la commande), les démonstrations ont été validées sans réserve.

Travail de la course pilotée, changement de trajectoire : aucun problème de lecture et suivi de trajectoire, bonne coordination passager pilote, briefing et conseil pendant l'action permettant le succès de l'exercice.

Gonflage face voile, retournement, amorce de décollage : aucun problème

Nous en avons profité pour aborder les phases de temporisation par déplacement du pilote vers la voile avec placement spécifique du passager en retrait et avec avancement retardé de façon à ne pas trop « dynamiser » les gonflages. En condition plus faible, travail du gonflage en marchant.

Démonstration parfaite

Travail sur les trims pour certains.

Troisième étape, questions théoriques

- Détaillez vos actions de pilotage lors des évènements suivants : fermeture asymétrique, entrée et sortie de thermique, gradient de vent à l'atterrissage.
- Sur votre site habituel, après avoir volé avec Luc 12 ans le matin, vous vous apprêtez à décoller à midi avec Jean 65 ans et 80 kg. Quelles différences serez vous amené à gérer lors de ce second vol.
- Obligation de moyens et obligation de résultats : quelles conséquences pour le pilote biplaceur ?

Nous avons abordé pendant l'examen pas mal de points sur l'équipement

Quatrième étape, vol avec passager « réel »

Chamoux sur Gelon

Principale difficulté rencontrée, attente longue au décollage, présence de couverture nuageuse (vol non VFR ...) et variation de la brise à l'atterrissage

Conditions de vol : standard, faiblement thermique

La difficulté principale était de s'adapter à la variation de brise à l'atterrissage et de changer l'approche après analyse en l'air des conditions d'atterrissage. Les constructions d'approche ont tenu compte de la probable modification d'axe et de sens de finale avec une réserve d'altitude en étape de base pour se laisser le temps d'inverser l'approche.

Travail en finale très équilibré avec une bonne qualité de posé malgré le manque de brise pour la plupart des atterrissages (assez rare à Chamoux ...)

## ***Bilan global de correction***

Le groupe a témoigné d'un très bon à excellent niveau technique dans les différents compartiment de l'activité biplace. Nous n'avons constaté aucun défaut rédhitoire pouvant nous faire douter de la validation de la qualification biplace.

Le niveau de pratique en solo de l'ensemble du groupe est assez élevé avec une bonne expérience de vol et très bonne analyse des conditions.

Les techniques de gonflage dans le vent sont parfaitement maîtrisées (évaluation en pente école).

L'approche de la pratique s'est révélée très sécuritaire, sans exagération

Les connaissances théoriques sont largement au niveau du brevet de pilote confirmé et parfaites pour les spécificités « biplace ».

Nous avons profité de ce bon niveau de pratique et de la certitude de l'obtention de la qualification pour continuer des actions de formations complémentaires notamment en conditions de décollage variées et d'adaptation de pilotage en approche et gestion du tangage pour amélioration de la ressource.

En conclusion, aucun doute quant à la délivrance de la qualification biplace pour l'ensemble des candidats.

## ***Remarque***

La partie théorique pour Sylvain Koch Mathian a déjà été validée pendant sa formation.

Rédaction par  
Nicolas MOUQUET et Jean Gabriel THILLARD