



### BPC : Maitrise de l'aile au Sol (dos et face-voile)

Nom prénom du stagiaire : .....

Date et lieu de l'évaluation : .....

**Évaluation en pente école et observation sur site de vol**
**DOS et FACE Voile**

| Compétences Requises   | Indicateurs Acquis   | Acquis | Non Acquis | Indicateurs Non - Acquis   |
|--|--|--------|------------|--|
| <b>S1</b> : Préparer son aile au sol avant de décoller.                | Placement adapté au terrain / Démêlage efficace / Orientation de l'aile adaptée au sens du vent / Prévol sûre.                                     |        |            | Choix de placement mettant le pilote en difficulté / Clef importante modifiant la trajectoire / Cravate / Pré-gonflage dans le vent inefficace ou dangereux / Pas de "prevol" (accroche et secours) / Oubli d'attache. |
| <b>S2</b> : Maîtriser le gonflage de sa voile (dos et face).           | Maîtrise le gonflage "Dos" et "Face" voile sur pente douce ou forte, avec ou sans vent / Dose efficacement la montée de la voile.                  |        |            | Ne maîtrise pas le Dos et Face voile / Voile fermée lors du gonflage / Choix du moment inadapté / Mauvais dosage (trop vite, trop lent, grosse dissymétrie).   |
| <b>S3</b> : Gérer l'Incidence de l'aile au sol.                        | Réception de voile aux freins sans se faire dépasser / Bon équilibre aile-pilote en tangage par vent irrégulier ou en variant le rythme de marche. |        |            | Incidence non gérée (excès de frein maintenu ou fermeture) / Ne gère pas l'équilibre aile-pilote en situations variées / A contretemps dans le pilotage.   |
| <b>S4</b> : Maîtriser sa trajectoire au sol.                           | Reprend un « Cap » qui a été imposé / Est capable de modifier sa trajectoire en restant centré.  |        |            | Pas de correction de trajectoire / Pas de recentrage / Se met en opposition et verrouille l'aile au sol.   |
| <b>S5</b> : Prendre la décision de décoller ou de s'arrêter.           | Gère la situation d'arrêt durant la phase de décollage / Affaler sa voile dans du vent.  |        |            | Décollage précipité / Mise en danger / N'est pas capable de s'arrêter / se fait arracher ou tracter.   |
| <b>S6</b> : Effectuer une phase d'accélération efficace pour décoller. | Course longue et efficace / Garde un équilibre aile-pilote / Maintien une bonne trajectoire.   |        |            | Pilote assis trop tôt / Bras haut en sortie de décollage (conditions thermiques) / Voile déséquilibrée / Sous-vitesse / Trajectoire incertaine.  |

**Nom et Signature du Formateur :**
**Tampon de l'école EFVL :**



## **BPC : Maitrise de l'aile en vol** Possibilité de se référer au document "Exercices BPC de la FFVL"

Nom prénom du stagiaire : ..... Date et lieu de l'évaluation : .....

| Compétences Requises  | Indicateurs Acquis   | Acquis | Non Acquis | Indicateurs Non - Acquis  |
|---|--|--------|------------|---|
| <b>V1</b> : Amortir des mouvements de tangage <u>Voir fiche "Temporisation".</u>              | Bon dosage de la temporisation / Respect du timing et relâchement du freinage / Enchaînement fluide.                       |        |            | À contretemps / Sur-pilotage / Amortissement inefficace / Engage une rotation sur plus d' 1 tour / Incident de vol.   |
| <b>V2</b> : Amortir des mouvements de roulis <u>Voir fiche "Amortissement du roulis".</u>     | Amplitude ente 45° et 65° / Bon dosage pour entretenir le roulis / Contre dynamique efficace avec retour au neutre rapide. |        |            | Pas d'action sellette / Action d'amortissement à contretemps / Amplitude supérieure à 65° / Utilise les freins pour créer le mouvement ou contrer / Changement de trajectoire en cherchant à amortir. |
| <b>V3</b> : Enchaîner des inversions de virage <u>Voir fiche "Maîtrise du virage".</u>        | Amplitudes des mouvements gérées en sécurité / Enchaînement fluide / Cap respecté.   |        |            | Met plus de 25 secondes pour enchaîner les virages / Erreur de Cap de 45° / Mauvais timing pour inverser le virage / Incident de vol / Inversion du virage à contre temps.                            |
| <b>V4</b> : Gérer des fermetures 50 % (2 suspentes) <u>Voir fiche "Garder le cap".</u>        | Pilotage efficace pour maintenir ou corriger le cap / Limite et évite le départ en rotation.                               |        |            | Fait plus d' 1/4 de tour coté fermé ou Surpilote et tourne coté ouvert sans le vouloir / Mauvaises suspentes prises pour réaliser l'exercice / Ne parvient pas à tourner à l'opposé.                  |
| <b>V5</b> : Savoir descendre rapidement : Oreilles accélérés, 360, B.                         | Choix de la méthode de descente adaptée à la situation (urgence ou pas, relief, aérologie...).                             |        |            | Mise en danger sur la réalisation d'une des trois manœuvres citées / Inefficacité dans la réalisation de la manœuvre / Se place mal pour réaliser la manœuvre.  |
| <b>V6</b> : Réaliser différentes prises de terrains en fonction de l'aérologie/environnement. | Approche claire / Placement adapté en fonction des obstacles et du vent / Prise en compte des autres (priorité).           |        |            | Placement inadapté (derrière des obstacles par exemple) / Risque d'être piégé si l'aérologie évolue / Dérange les autres pilotes (sécurité) / Approche non académique sur site.                       |
| <b>V7</b> : Adapter sa sécurité en finale.  | Pilotage et équilibre sellette adapté jusqu'au retour au sol suivant aérologie / Modification de l'approche si nécessaire. |        |            | Pas de prise de vitesse / Finale inférieure à 5 secondes / Mouvements pendulaires important / Régime de vol inadapté à l'aérologie.   |
| <b>V8</b> : Se poser dans un périmètre défini et précis (inclut la repose au décollage).      | Gère ses régimes de vol en sécurité / Posé précis et dosé / Sait utiliser la plage de vitesse pour gérer son plané.        |        |            | Manque de précision (max 40m x 40m) / Mauvaise gestion des basses vitesses / Décroche trop haut ou manque de frein.   |
| <b>V9</b> : Gérer les angles de dérive près du sol.   | Se place convenablement / Utilise la dérive pour rester proche du terrain.   |        |            | Se fait emporter sous le vent du terrain / N'anticipe pas les virages par vent soutenu.   |

Nom et Signature du Formateur :

Tampon de l'école EFVL :

Pour valider la partie pratique : Le candidat doit envoyer les 4 grilles d'évaluation en même temps à la Ligue (Items validés + nom et signature du ou des formateurs)



## BPC : Compétences en Gestion de la Sécurité

Nom prénom du stagiaire : ..... Date et lieu de l'évaluation : .....

|  | Compétences Requises   | Indicateurs Acquis  | Acquis | Non Acquis | Indicateurs Non - Acquis   |
|--|--|---|--------|------------|--|
| <b>MENTAL</b><br>(adéquation matériel/pilote/ environnement) | <b>CQ1</b> : Évaluer son niveau de forme en fonction des facteurs humains et/ou non techniques.                                      | Prépare et analyse un projet de vol de distance en tenant compte des facteurs non techniques et humains.                |        |            | Ne gère pas son stress / Ne prévoit pas de quoi se nourrir ou s'hydrater sur des vols longs / En excès de confiance / Mauvaise gestion de la fatigue.  |
| <b>ANALYSE</b>   | <b>CQ2</b> : Reconnaître les signes annonciateurs de situations météorologiques ou aérologiques à risques.                           | Anticipe les problématiques aérologiques ou météorologiques /Sait renoncer.   |        |            | Ne reconnaît pas les signes annonciateurs de vent fort, d'instabilité, de gradient / Ne nomme pas les conditions pour lesquelles il renonce à voler.   |
|  | <b>CQ3</b> : Identifier les pièges aérologiques d'un parcours de cross. <i>En situation réelle ou sur une analyse de traces CFD.</i> | Bonne "Lecture aérologique" de la topographie du terrain et/ou des traces d'un parcours de cross.                       |        |            | Placement au relief inadapté aux régimes de brise ou vent (passages sous le vent par exemple) / Vol trop engagé (pas d'atterrissage envisageable par exemple) / N'anticipe pas l'effet Venturi.      |
| <b>MATERIEL</b>  | <b>CQ4</b> : Choisir de façon pertinente son matériel personnel en justifiant les raisons de ses choix.                              | Connaissance de la classification EN du matériel (aile et sellette) et des tests d'homologation.                        |        |            | Catégorie d'aile non adaptée à son niveau technique / N'est pas capable d'expliquer la différence de comportement entre une aile ENA, ENB -, ENB+..  |
|  | <b>CQ5</b> : Mettre en œuvre et utiliser le parachute de secours <i>Voir fiche "Parachute de Secours".</i>                           | Pliage, montage du secours / Sait identifier les situations d'utilisation du secours.                                   |        |            | Ne sait pas installer correctement son parachute dans sa sellette / N'a jamais participé à un pliage / En cas de fermeture : "1 Tour = Secours" ou doit être capable de justifier un avis différent. |
| <b>ENVIRONNEMENT</b>   | <b>CQ6</b> : Respecter la réglementation aérienne.   | Connait les espaces réglementés / Sait préparer un vol en respectant le règlement / Gère ses instruments de navigation. |        |            | Ne connait pas la réglementation associée à une ZIT, une TMA, une CTR, un Parc naturel, ... / Ne tient pas compte de la réglementation aérienne pour préparer un vol de distance.                    |
| <b>Gestion de la Sécurité</b>                                |  | Cette fiche d'évaluation est à remplir en complément de la <u>Fiche d'évaluation BPC "Performance"</u> (en annexe)      |        |            |  |

Nom et Signature du Formateur :

Tampon de l'école EFVL :

Pour valider la partie pratique : Le candidat doit envoyer les 4 grilles d'évaluation en même temps à la Ligue (Items validés + nom et signature du ou des formateurs)



### BPC : Vol de Performance

Nom prénom du stagiaire : ..... Date et lieu de l'évaluation : .....

| Compétences Requises  | Indicateurs Acquis  | Acquis | Non Acquis | Indicateurs Non - Acquis   |
|---|---|--------|------------|--|
| <b>P1</b> : Justifier d'expérience en vol de distance.  | Réaliser au moins 1 vol de distance validé par un FORMATEUR ou fournir 3 traces CFD sur au moins 2 parcours différents analysés avec un FORMATEUR.                              |        |            | N'a jamais réalisé de vol cross nécessitant plusieurs transitions / Pas de vol CFD déclaré / Tous les vols déclarés au départ du même site / Vol non significatif (trop "petit" par rapport aux conditions du jour). |
| <b>P2</b> : Gérer son aile et sa sécurité dans diverses conditions aérologiques.                    | Pilotage actif dans une masse d'air instable / Décolle et improvise un atterrissage en sécurité / Matériel adapté au pilote / Bonne analyse météorologique.                     |        |            | Ne pilote pas suffisamment le tangage / Décolle en insécurité / N'anticipe pas suffisamment un atterrissage improvisé / Proximité du relief non adaptée à l'aérologie / N'anticipe pas l'évolution météorologique.   |
| <b>P3</b> : Anticiper et gérer les incidents de vol.  | Pilotage efficace qui évite les incidents de vol (gestion de l'incidence, du cap, ...).   |        |            | Sur-pilotage en vol / Fermetures répétées / Pas de pilotage actif / Départ en négatif / Départ en rotation lors de fermetures.   |
| <b>P4</b> : Prospector et exploiter efficacement les thermiques / Lecture des instruments.          | Pilotage précis en thermique / Sait se placer pour trouver les ascendances / Prend en compte ses instruments (vario/GPS).   |        |            | Placement inapproprié pour trouver des ascendances / Rayon de virage non adapté au thermique / Enroule "carré" / N'utilise pas ses instruments pour optimiser le vol.  |
| <b>P5</b> : Assurer un gain d'altitude pour transiter / Se placer dans la masse d'air et au relief. | Gestion de la masse d'air du jour pour assurer un cheminement / Stoppe son cheminement si trop bas / Part à en transition à bonne hauteur / Gestion efficace de l'accélérateur. |        |            | Fuite en avant / Ne sait pas se mettre en attente hors cycle / N'assure pas le plafond / N'utilise pas l'accélérateur en transition ou face au vent (loin du relief).  |
| <b>P6</b> : Créer un scénario de vol sur une carte et être capable de l'adapter.                    | Anticiper l'aérologie à partir d'une carte.   |        |            | Ne tient pas compte des prévision météorologiques pour préparer un parcours.   |
| <b>P7</b> : Avoir de l'endurance en vol.  | Effectuer ou avoir réalisé plusieurs vols de durée / Reste vigilant et efficace en vol.   |        |            | N'a jamais volé plus de 3heures / Va se poser prématurément / Gère mal son mental sur la durée.  |
| <b>P8</b> : Déterminer la réglementation aérienne lors de la préparation du vol de distance.        | Identifier avec précision la réglementation aérienne de la zone d'évolution / L'intégrer dans son instrumentation de vol.   |        |            | Ne sait pas trouver les informations liées à la réglementation / Ne va pas chercher les informations pour préparer son vol / N'anticipe et ne respecte pas les espaces aériens.                                      |
| <b>"Gestion de la Sécurité"</b>   | <b>Cette fiche d'évaluation est à remplir en complément de la Fiche d'évaluation BPC "Gestion de la Sécurité" (en annexe)</b>   |        |            |  |

Nom et Signature du Formateur :

Tampon de l'école EFVL :

Pour valider la partie pratique : Le candidat doit envoyer les 4 grilles d'évaluation en même temps à la Ligue (Items validés + nom et signature du ou des formateurs)