

BPC : Déplacement et vol de distance

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

Compétences Requises	Indicateurs Acquis	Acquis	Non Acquis	Indicateurs Non Acquis
D1: 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.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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).
D2: 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.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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.
D3: Anticiper et gérer les incidents de vol.	Pilotage efficace qui évite les incidents de vol (gestion de l'incidence, du cap, ...).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sur-pilotage en vol / Fermetures répétées / Pas de pilotage actif / Départ en négatif / Départ en rotation lors de fermetures.
D4: 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).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Placement inapproprié pour trouver des ascendances / Rayon de virage non adapté au thermique / Enroule "carré" / N'utilise pas ses instruments pour optimiser le vol.
D5: 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.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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).
D6 : Créer un scénario de vol sur une carte et être capable de l'adapter.	Anticiper l'aérologie à partir d'une carte.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ne tient pas compte des prévision météorologiques pour préparer un parcours.
D7 : Avoir de l'endurance en vol.	Effectuer ou avoir réalisé plusieurs vols de durée / Reste vigilant et efficace en vol.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	N'a jamais volé plus de 3heures / Va se poser prématurément / Gère mal son mental sur la durée.
D8: 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.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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.

Nom du formateur :

École EFVL :

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
MENTAL (adéquation matériel/ pilote/ environnement)	CQ1 : 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.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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.
ANALYSE	CQ2 : Reconnaître les signes annonciateurs de situations météorologiques ou aérologiques à risques.	Anticipe les problématiques aérologiques ou météorologiques /Sait renoncer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ne reconnaît pas les signes annonciateurs de vent fort, d'instabilité, de gradient / Ne nomme pas les conditions pour lesquelles il renonce à voler.
	CQ3 : 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.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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.
MATERIEL	CQ4 : 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.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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+..
	CQ5 : 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.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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.
ENVIRONNEMENT	CQ6 : Respecter la réglementation aérienne.	Connait les espaces réglementés / Sait préparer un vol en respectant le réglementation / Gère ses instruments de navigation.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ne connaît 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.
ENVIRONNEMENT	CQ7 : mettre en place et utiliser sa SIGR	Maîtrise la construction de la SIGR / sait en détailler les éléments essentiels liés au contexte du jour / sait adapter sa SIGR selon l'évolution du jour, du vol.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ne connaît pas bien ou que trop grossièrement le principe de SIGR / ne sait pas l'adapter au contexte, à l'évolution des paramètres / estime cela inutile

Nom du formateur :

École EFVL :

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
S1: 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.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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.
S2: 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.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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).
S3: 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.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Incidence non gérée (excès de frein maintenu ou fermeture) / Ne gère pas l'équilibre aile-pilote en situations variées / A contretemps dans le pilotage.
S4: Maîtriser sa trajectoire au sol.	Reprend un « Cap » qui a été imposé / Est capable de modifier sa trajectoire en restant centré.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Pas de correction de trajectoire / Pas de recentrage / Se met en opposition et verrouille l'aile au sol.
S5: 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.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Décollage précipité / Mise en danger / N'est pas capable de s'arrêter / se fait arracher ou tracter.
S6: Effectuer une phase d'accélération efficace pour décoller.	Course longue et efficace / Garde un équilibre aile-pilote / Maintien une bonne trajectoire.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Pilote assis trop tôt / Bras haut en sortie de décollage (conditions thermiques) / Voile déséquilibrée / Sous-vitesse / Trajectoire incertaine.

Nom du formateur :

École EFVL :

BPC : Maîtrise 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
V1: Amortir des mouvements de tangage. <u>Voir fiche "Temporisation".</u>	Bon dosage de la temporisation / Respect du timing et relâchement du freinage / Enchaînement fluide.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	À contretemps / Sur-pilotage / Amortissement inefficace / Engage une rotation sur plus d' 1 tour / Incident de vol.
V2: 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.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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.
V3: Enchaîner des inversions de virage. <u>Voir fiche "Maîtrise du virage".</u>	Amplitudes des mouvements gérées en sécurité / Enchaînement fluide / Cap respecté.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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.
V4 : Gérer des fermetures < 50 % (2suspentes). <u>Voir fiche "Garder le cap".</u>	Pilotage efficace pour maintenir ou corriger le cap / Limite et évite le départ en rotation.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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.
V5 : Savoir descendre rapidement : Oreilles accélérés, 360, B.	Choix de la méthode de descente adaptée à la situation (urgence ou pas, relief, aérologie...).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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.
V6 : 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).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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.
V7 : Adapter sa sécurité en finale.	Pilotage et équilibre sellette adapté jusqu'au retour au sol suivant aérologie / Modification de l'approche si nécessaire.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Pas de prise de vitesse / Finale inférieure à 5 secondes / Mouvements pendulaires important / Régime de vol inadapté à l'aérologie.
V8 : 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.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Manque de précision (max 40m x 40m) / Mauvaise gestion des basses vitesses / Décroche trop haut ou manque de frein.
V9 : Gérer les angles de dérive près du sol.	Se place convenablement / Utilise la dérive pour rester proche du terrain.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Se fait emporter sous le vent du terrain / N'anticipe pas les virages par vent soutenu.

Nom du formateur :

École EFVL :