



## CHARTRE 2006 DES ECOLES FRANCAISES DE VOL LIBRE

*En réalisant cette chartre, la Commission Formation a voulu préciser les moyens qui lui semblent nécessaires de mettre en œuvre pour garantir la qualité de l'enseignement dispensé à l'élève pilote dans le cadre d'une école reconnue par la fédération sous le label d'Ecole Française de Vol Libre.*

*Notre objectif est de former des pilotes autonomes, conscients de leur niveau de pratique et respectueux de l'environnement humain, naturel et réglementaire dans lequel ils évoluent. Il en va de la pérennisation de l'activité dont tous les acteurs du vol libre et en particulier les écoles, sont responsables.*

**Les Ecoles Françaises de Vol Libre s'engagent à suivre et appliquer les dispositions suivantes :**

### 1. ENSEIGNANTS

#### 1.1 Qualifications

- Les moniteurs ont une qualification sanctionnée par un diplôme :
  - soit reconnu par l'Etat,
  - soit fédéral.
- Ces moniteurs enseignent la discipline pour laquelle ils sont diplômés.
- Ils peuvent être conseillers de stage après signature d'une convention par stagiaire.
- Les Elèves Moniteurs sont des moniteurs en formation : ils acquièrent leurs compétences sous la responsabilité d'un moniteur qualifié. D'autre part, ayant un travail personnel à fournir pour parfaire leur formation, leur emploi du temps à l'école doit leur ménager des temps d'étude et des temps de vol. Ce sont :
  - soit des élèves en formation d'Etat, et sous convention de stage en dans une école agréée Jeunesse et Sports
  - soit des élèves en formation fédérale ayant satisfait à l'Unité de Valeur pédagogique et sous **convention de stage en situation.**

#### 1.2 Encadrement

- S'il est concevable qu'un enseignant assume seul l'encadrement d'élèves en pente-école, la suite de la progression nécessite la présence de deux moniteurs jusqu'à un niveau d'autonomie suffisant.
- Un groupe, d'au maximum douze élèves, est encadré à minima par un enseignant diplômé conseiller de stage aidé d'un élève moniteur. Ce fonctionnement n'est possible qu'à partir du moment où l'élève moniteur, après avoir effectué un temps d'observation puis de mise en situation progressive, est capable d'assurer seul la gestion d'un poste. **Il est sous la responsabilité de son maître de stage.**

Il est à noter que des groupes plus restreints favorisent la formation individualisée adaptée au rythme et à la progression de chacun.

- Pour les stages concernant les jeunes mineurs, l'encadrement est composé uniquement de moniteurs diplômés et ce, dès le début de la progression.
- Pour les stages SIV, les moniteurs (d'Etat ou fédéraux) doivent posséder la qualification fédérale correspondante.

Extrait de l'article 43 de la loi n° 200-627 du 6 juillet 2000 modifiant la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984 relative à l'organisation et la promotion des activités physiques et sportives : Nul ne peut **enseigner, animer, entraîner ou encadrer contre rémunération** une activité physique ou sportive, à titre d'occupation principale ou secondaire, de façon régulière, saisonnière ou occasionnelle s'il n'est titulaire d'un diplôme comportant une qualification définie par l'Etat et attestant de ses compétences en matière de protection des pratiquants et des tiers...

Ecole n° :

Paraphe :



## **CHARTRE 2006 DES ECOLES FRANCAISES DE VOL LIBRE**

### **2. ELEVES**

#### **2.1 Certificat médical**

Avant de pratiquer l'activité, l'élève doit être en possession d'un certificat médical ne faisant état d'aucune contre-indication à la pratique du Vol Libre par un médecin conformément à la loi 99-223 du 23 mars 1999. L'école est tenue de vérifier ce document (l'adhérent conserve le certificat).

#### **2.2 Licence sportive FFVL**

Avant de pratiquer l'activité, l'élève doit avoir souscrit une licence sportive à la FFVL, auprès de l'école, ou auprès d'un club de pratiquants, et justifier d'une assurance en RC aérienne.

### **3. ASSURANCES**

#### **3.1 Responsabilité civile de l'établissement sportif et des enseignants**

Il est rappelé qu'aux termes de l'article 37 - 7<sup>ème</sup> alinéa de la loi de juillet 1984, l'exploitation d'un établissement sportif est subordonnée à la souscription par l'exploitant d'un contrat d'assurance couvrant sa responsabilité civile, celle des enseignants visée à l'article 43 et de tout préposé de l'exploitant, ainsi que des personnes habituellement ou occasionnellement admises dans l'établissement pour y exercer les activités qui y sont enseignées.

Il est formellement rappelé que le non-respect de cette obligation d'assurance constitue un délit pénal : dès lors, le Directeur de l'école, ainsi que les enseignants, doivent avoir souscrit un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité conformément aux règles légales ci-dessus évoquées.

Les écoles sont garanties en RC aérienne par le contrat fédéral AXA CORPORATE SOLUTIONS ASSURANCE 97027140 (garantie 3) et en RC structure par le contrat signé avec le GAN 86 190 537, sans franchise.

#### **3.2 Assurance Responsabilité Civile des élèves**

Avant de pratiquer l'activité, l'élève doit justifier d'une assurance en Responsabilité Civile pour la pratique de l'activité enseignée.

Si l'élève ne peut présenter une assurance couvrant l'activité Vol Libre, il convient de lui proposer de souscrire un contrat d'assurance que la Fédération met à la disposition de ses adhérents.

En aucun cas, il ne peut être délivré une licence sportive FFVL à un élève qui ne présenterait pas ou refuserait de souscrire à une telle assurance.

#### **3.3 Assurance individuelle accident**

Le Directeur de l'école se doit d'informer ses élèves de l'intérêt à souscrire un contrat d'assurance de personne ayant pour objet de proposer des garanties forfaitaires en cas de dommages corporels.

C'est le Directeur technique de l'école qui remplit les déclarations d'accident et les adresse au secrétariat de la FFVL et au courtier MARSH dans les cinq jours.

Ecole n° :

Paraphe :



## CHARTRE 2006 DES ECOLES FRANCAISES DE VOL LIBRE

### 4. PROGRESSION

#### 4.1 Contenus

· Le programme des stages et de la formation est clairement défini en référence aux niveaux du passeport de vol libre afin que l'élève puisse suivre et évaluer sa progression. La progression proposée doit, de manière évidente, **inclure le passage du Brevet de Pilote** sans que celui-ci apparaisse comme la fin de l'apprentissage (trois niveaux de brevet de pilote).

· La formation se compose :

- d'une pratique sur le terrain,
- de cours théoriques qui ne sont pas qu'un palliatif à une mauvaise météo. Ils sont en même temps un support explicite à l'enseignement sur le terrain, une formation de l'élève à son autonomie et sa sécurité, une préparation au brevet de pilote. Ils sont adaptés au niveau de progression du pilote.

· La qualité de l'enseignement n'est en aucun cas synonyme de "nombre important de vols effectués dans la semaine" ou "d'accès rapide aux grands vols". Le critère le plus important est **la formation à l'autonomie** qui doit permettre à l'élève de gérer sa sécurité et celle des autres pilotes. La conduite simultanée de vols biplace ne doit pas nuire au bon déroulement des stages.

#### 4.2 Formation des jeunes

L'encadrement de jeunes de 12 à 14 ans est possible sans dérogation préalable si la structure est habilitée par la fédération (via la Commission jeunes).

#### 4.3 Stages de performance

En ce qui concerne les stages vols de performance ou cross, la méthodologie doit prévoir une stratégie d'encadrement cohérente comprenant une phase dévaluation la plus complète possible.

### 5. SITES

#### 5.1 Gestion

- L'école doit être en possession des autorisations d'usage et collaborer à la bonne gestion des sites utilisés avec les autres partenaires et utilisateurs : chaque fois que possible une convention FFVL sera proposée au propriétaire.
- S'il est souhaitable que l'école puisse fonctionner sereinement, elle doit néanmoins ouvrir l'accès de ses sites de grands vols aux autres pilotes assurés et ne monopoliser en aucun cas un site déjà utilisé par d'autres structures.
- Les sites sont entretenus régulièrement et, selon leur vocation, sont équipés de panneaux d'information FFVL, de manches à air, d'un fléchage, de parkings, d'un accès aux secours et de moyens d'évacuation commodes et rapides mis en place en liaison avec les autres utilisateurs.

#### 5.2 Utilisation

Pour la formation, il est recommandé d'utiliser comme outils pédagogiques des pentes variées ou un treuil :

- pour effectuer des exercices au sol sans possibilité de décoller,
- pour l'accès progressif aux premiers décollages et posés (l'élève survole le sol à une hauteur d'au maximum quelques mètres),

Ecole n° :

Paraphe :



## CHARTRE 2006 DES ECOLES FRANCAISES DE VOL LIBRE

- pour l'accoutumance à la hauteur, l'installation dans la sellette ou le harnais, l'apprentissage des virages,
- pour pratiquer des grands vols variés.

Il est évident que les diverses pentes et pistes de treuil ne doivent présenter à proximité aucun obstacle pouvant mettre en danger un élève. Elles constituent un outil de travail propre à l'école. La proximité des décollages et des atterrissages grands vols doit être dégagée de tout danger objectif. Ces sites doivent être aérologiquement fiables dans les conditions météorologiques "normales". Les horaires d'utilisation doivent être adaptés à l'aérologie.

### 6. MATERIEL

Il est de conception actuelle, adapté au site, au poids et à la taille des élèves ainsi qu'au niveau de leur progression.

#### 6.1 Obligations

- le port d'un casque, conforme à la norme EN 966, obligatoire même lors des exercices au sol.
- les roulettes sur les ailes delta pendant toutes les phases de la progression,
- les sellettes conformes à la norme EN 1651,
- En cas d'emport d'un parachute de secours, celui doit être conforme à la norme Pr EN 12491.
- **Application de la norme CEN pour les ailes de parapente** : à l'égard des écoles labellisées, la FFVL souhaite donner un délai raisonnable aux écoles pour, orienter leur parc école vers du matériel homologué CEN. Sinon les ailes d'initiation au gonflage (parc identifié à cet usage), au moins les parcs destinés au vol.

**Le délai d'application de cette décision est le suivant : à partir du 1er janvier 2007, toutes les ailes achetées devront être homologuées EN 926-1 et 926-2. Toutes les ailes achetées avant le 1er janvier 2007 et homologuées DHV pourront être utilisées en école jusqu'à leur réforme pour cause d'usure. Elles doivent faire l'objet d'un document de suivi dans leur utilisation et être révisées conformément aux préconisations des constructeurs.**

#### 6.2 Recommandations

- les chaussures montantes et une tenue vestimentaire adaptée,
- les systèmes d'amortissement souples dans les sellettes de parapente,
- l'emport d'un parachute de secours en biplace et pour les élèves à un niveau de progression le nécessitant, conforme à la norme Pr EN 12491.

### 7. PUBLICITE, DOCUMENTATION

*Attention, les termes employés dans ces documents peuvent avoir un caractère contractuel et être interprétés comme une obligation de résultats... et se retourner contre vous (1er vol au bout de x jours, x vols dans la semaine, Brevet de Pilote en x semaines, ...).*

#### 7.1 Contenus

- Ils doivent indiquer des tarifs de prestations claires :
- inscription,
- licence,
- assurance,
- stage ou forfait,
- dispositions casse,
- dispositions intempéries, etc....

Ecole n° :

Paraphe :



## CHARTRE 2006 DES ECOLES FRANCAISES DE VOL LIBRE

- Ils doivent comporter un descriptif succinct de la formation proposée pour laquelle l'école a obtenu un label et tous renseignements concernant l'accès de l'école, les possibilités d'hébergement, de restauration, les loisirs complémentaires, etc....
- Ils doivent clairement identifier les activités pour lesquelles l'école est labellisée.
- L'école peut, dans le cadre de sa promotion utiliser le logo de la FFVL



### 7.2 Affichage

La charte FFVL ainsi que les qualifications de l'encadrement doivent apparaître dans les locaux de l'école.

## 8. SUIVI DES ECOLES

### 8.1 Visites

Le suivi est assuré par un cadre technique et ne constitue pas un simple contrôle mais l'occasion d'échanges et de réflexions entre les enseignants de l'école et celui-ci.

### 8.2 Commission des labels

· Tous les ans, à la fin de la saison, les directeurs techniques recevront un dossier de demande de renouvellement de statut qu'ils renverront dans les délais au secrétariat fédéral aux fins d'examen par le groupe de travail des labellisations. Ce dossier comportera pour l'essentiel une analyse du fonctionnement de l'année.

· Il appartient au directeur technique de signaler en temps réel toute modification dans le fonctionnement de l'école tel qu'il avait été décrit dans le dossier de demande de statut ou les dossiers de renouvellement.

· Le traitement des dossiers de renouvellement, lors de la réunion de la commission, conditionne la parution de la structure dans la liste officielle des EFVL.

*Si, pour des raisons particulières à l'école, l'encadrement, la progression, les sites utilisés ne correspondent pas aux critères définis dans la charte, il est impératif que les choix faits soient exposés au préalable à la Commission Formation fédérale et aient été démontrés lors de la visite d'un cadre technique pour avis et autorisation.*

Attention : le retour de la charte signée ainsi que la prise de licence de l'ensemble de l'équipe pédagogique sont impératifs avant le démarrage de l'activité.

Je soussigné (e), .....

Directeur Technique de l'Ecole .....n° .....

M'engage sur l'honneur à respecter la Charte 2006 des Ecoles Françaises de Vol Libre.

Fait à ..... Le.....

Signature :

(\* ne pas oublier de parapher les pages précédentes dans le cadre prévu à cet effet)

Ecole n° :

Paraphe :