



## Compte rendu de la commission Formation-Sécurité 5/6 mars 2020 – Saint-Auban

### Présents :

Francis Clar, Michel Mioche, Christophe Marco-Trullenque, Lucien Rochet, Gérard Herbaud, François Besse, Claude Briend-Marchal, Michel Jacquemin, Jasmine Graff, Thierry Bilote.

### Invités :

Jean-Emile Rouaux, Hugo Corbille.

### Mise à niveau des informations (Francis)

- Retour sur Bourges : il est nécessaire pour la qualité des présentations d'avoir un intervenant extérieur, ce qui nous permet d'avoir des interventions de qualité qui sortent du domaine un peu confiné du vol à voile.
- Retour sur les réunions de sécurité en hiver : cette année, nous avons touché plus de 600 participants avec une présence plus importante d'instructeurs.
- Retour sur la réunion avec la DSAC : le passage du théorique via Wingu est définitivement acquis (opérationnel le 8 avril 2020) après la rencontre FFVP/DSAC. Une convention est en cours pour devenir entité qualifiée. La FFVP va gérer la base de données des questions (1120 actuellement). Une présentation du Manuel Wingu est faite.
- Retour sur le GT ATO : l'arrêté du PASS est en cours de publication avec un petit changement par rapport au projet initial. Pour la partie théorique, le BIA est accepté à la condition qu'il soit obtenu dans les 2 ans. L'arrêté de conversion est en cour de finale. Le texte S-FCL et ses AMC sont enfin parus, sans surprise particulière. Le formulaire de la DSAC pour les rapports d'activité et revue de sécurité des DTO est enfin stabilisé avec prise en compte du modèle de Revue de sécurité FFVP pour les items H et I.
- Conversion des FI restreints (sans campagne acquise) : il est rappelé que cette population si elle ne fait rien perdra définitivement son FI le 8 avril 2021.
- Prorogation FI : la communication prévue est montrée, elle sera diffusée aux licenciés le 6 mars au matin.
- SPL et DTO : la communication prévue (redéposer un dossier complet) est montrée, elle sera diffusée le 6 mars au matin.
- GT des stages de remise à niveau : nécessité d'augmenter le nombre de RAN suite à l'entrée en vigueur de la S-FCL. Pour le groupe de travail en charge de remettre le stage RAN au goût du jour, il apparaît que certains membres ont du mal à fournir leur production...
- 8 avril 2020 et son impact : plus de LAPL, emport pax (vol avec un FI), etc. 124 DTO, 24 en cours soit 148 sur 163 clubs.
- Modification de Gesasso au 8 avril 2020 pour la SPL et S-FCL
- Discussion sur la notation des compétences sur Gesasso. Compétences seulement en défaut à noter.
- Discussion sur les touches des compétences à cliquer sur chaque item ou par module, aux points d'étape.
- Discussion sur la remise à niveau à faire "manuellement" des compétences pour lever une compétence non acquise auparavant.
- Proposition d'une mise en place progressive avec évolution dans le temps selon acceptation de l'usage en pratique. Prendre en compte l'arrivée de l'application FFVP qui permettra rapidement en descendant du planeur de "cliquer" sur les compétences en



défaut si besoin. Nécessité d'une traçabilité dans le temps pour voir l'évolution du candidat. Principe de la "toile d'araignée" pour montrer les axes d'amélioration.

### **Livret d'accueil stagiaire (François, Maritchu et Francis)**

Nécessité d'un livret d'accueil en complément de la brochure Découverte déjà existante. Contenu évoqué, à affiner. Tout ce que le candidat venant s'inscrire en club doit savoir. À prévoir en version téléchargeable et également "papier" pour diffusion sur les meetings et salons. Ce livret d'accueil ne prendra pas en compte le détail des leçons il fera l'objet d'un autre fascicule.

### **Les limitations au décollage en remorqué (Lucien)**

Etude d'un pilote remorqueur, avec l'aide du CEV et de pilotes d'essais, sur la problématique des performances au décollage par fortes températures. Les planeurs sont de plus en plus lourds, avec charge alaire élevée, et donc dégradation des performances (distances de décollage et taux de montée).

Nombreuses pistes courtes (autour de 700 m) listées. Manuels de vol non fiables (vieillesse des appareils) ou peu de données pour le remorquage.

Mitigation : limiter l'eau dans les water-ballasts, limiter le carburant avion.

Présentation d'un tableau de calcul avec variables multiples (masses, température, vent, altitude, etc.) pour avoir une estimée de la distance de décollage (passage des 15 m).

Débat sur l'utilisation de ce logiciel (risque juridique ?). Sensibilisation à faire car réchauffement climatique en cours donc augmentation inéluctable des températures. Problématique des ULM.

### **Réflexion sur l'approche (Michel Mioche)**

Présentation d'une nouvelle méthode pour faciliter l'approche en oubliant le PIA. L'important est d'être sur un plan "correct" avec contrôle de la vitesse. Peu importe si les AF ne sont pas à mi-efficacité (dans les tolérances...).

Importance du plan latéral en vent arrière et action en étape de base pour arriver dans la bonne "tranche" de hauteur en dernier virage (comme auparavant).

Décision de publier ce projet dans Actions vitales pour un retour éventuel de commentaires et intégration du sujet aux réunions hivernales 2020/2021 avant intégration dans le Mémento du FI Version 02 en 2021.

### **Communication (François)**

- Planeur Info : publication articles Remorquage et SPL dans le prochain numéro.
  - Actions vitales 13 : présentation du numéro en chantier, sortie prévue début mai.
  - Article sur les positions hautes à prévoir en focalisant sur les problèmes de non largage sous forte tension du câble (Lucien).
  - Les 10 recommandations : fiche Check-list à partir d'un projet du club de Lyon-Corbas. Amélioration du contenu en commission. Décision de le publier dans Actions vitales 13 et impression papier à prévoir pour les réunions hivernales 2020/2021.
  - Qui appose quoi ? Mise à jour du tableau à prévoir dans Actions vitales 13 avec disparition du LAPL(S), vol avec FI pour emport pax.
  - Check-list "Vols solos supervisés", projet du club d'Amiens présenté par Jasmine. Article prévu dans Actions vitales 14.
- Voir si une telle fiche a du sens pour "Dégager un planeur après atterrissage".
- Prévoir une communication spéciale Sécurité des vols pour la reprise des vols.



## **Météor (Thierry Bilote)**

Présentation de Météor, Module d'échange et de télétransmission des organismes pour les relations ATO/DTO/DSAC.

Réception d'un mail de la DSAC "échelon national" par le représentant ou dirigeant de chaque DTO. Possibilité d'ajouter d'autres contacts par la suite (personnes physiques) avec droits différents (consultation, réponse, etc.).

Moyen de transmission de documents vers la DSAC/IR dont Rapport d'activité et Revue de sécurité.

Si un club n'a pas reçu le premier mail de la DSAC nationale, en faire la demande car problème sans doute dû à une erreur de mail repris du dossier DTO déposé.

## **Réflexion sur les instructeurs simulateurs**

Discussion sur l'usage du simulateur, 10 ans après la mise en place sans accompagnement. Les moyens sont sous-utilisés. La demande est forte de la part des élèves mais nous avons toujours des freins du côté des instructeurs (les raisons sont diverses). L'usage hors saison est à prévoir avec créneaux horaires ou un instructeur prend plusieurs élèves le matin.

Pour former nos instructeurs en place, nous proposons un parrainage de ces FI.

Dénomination des animateurs/moniteurs à définir. Pas besoin d'être instructeur pour le devenir...

Première proposition : avoir passé le module 1 du FI(S) ou équivalent comme prérequis, comme étape transitoire vers un stage FI(S). Des candidats n'ayant pas toujours les prérequis pour le module 1, donc le module 1 ou équivalent fait ne comptera pas mais ensuite stage FI adapté pour ne pas pénaliser. Le module 1 est trop exigeant.

Pour éviter toute dérive, supervision par un FI de FI.

Prérequis : être pilote VI dans son club et avoir envie de transmettre.

Solution retenue après discussion : deux niveaux à envisager pour une formation plus légère qu'un module 1 et donc progressive car le candidat n'a pas le niveau d'être instructeur. Première partie jusqu'à la leçon 8 (relation assiette-trajectoire-vitesse et symétrie) et deuxième partie sur la suite (approche, remorqué, etc.).

Intérêt : permet de voir si le candidat s'implique, s'il assimile bien la méthode et le vocabulaire, donc cela pourrait être un tremplin possible pour devenir instructeur. Une première formation en hiver de la première partie, une saison en pratique, une formation complémentaire à l'hiver suivant. A faire selon cas par cas.

Cela pourrait être un moyen de sélection des futurs FI.

Cela devrait intéresser toutes les tranches d'âge.

La sélection des candidats par le RP et l'équipe pédagogique et formation par un FI/FI.

Les futurs instructeurs passés par le stade du "moniteur simulateur" seront motivés ensuite pour poursuivre l'usage du simulateur en club.

La nécessité d'une supervision pour éviter toute dérive dans le temps doit être régulièrement réalisée.

Cela répondra à un vrai besoin des clubs. Certains pilotes VI motivés, avec la pédagogie des leçons de base, peuvent répondre à la demande.

L'objectif n'est pas de former un instructeur mais un maillon supplémentaire de la chaîne de formation.

Ce sera une participation au travail de formation, pas plus, pas moins et bien cadré.

Cela démontrera également aux instructeurs que le simulateur est un outil efficace ! Les instructeurs suivront si une dynamique prend place dans le club (président, RP et moniteurs simulateur).

Les candidats FI en stage, ayant validé le module 1, peuvent devenir "moniteur simulateur".

Synthèse de la discussion :



- 1er temps avec champ de formation limité (leçons 1 à 8), fiche de progression à prévoir (ATO CNVV), supervision par un FI de FI, prérequis être ou avoir été pilote VI (implication envers les autres), instructeur ayant perdu sa qualification (médical). Bilan de cette phase expérimentale à faire.
- 2e temps avec élargissement du champ de formation (cursus total de l'Objectif Lâcher). Il faut prévoir des droits associés sur Gesasso pour écriture des séances simulateur seulement. Intégration des moniteurs simulateur dans l'équipe pédagogique.

### **Gesasso/Appli (Michel)**

Présentation de l'appli FFVP avec accès à Gesasso via [moncompte.fr](http://moncompte.fr)

La SPL sera prête pour la fiche de progression sur Gesasso le 8 avril 2020.

Il faut mieux intégrer le mode de lancement avec choix du mode lors de la création d'une leçon pour faire remonter le mode de lancement avec la leçon pour les commentaires et ensuite enregistrement automatique du mode de lancement en bas de la fiche de progression.

### **Outils numériques (Hugo Corbille et Géraud Parjadis)**

Safetyn, start-up toulousaine travaille pour la sécurité des vols en aviation générale.

C'est un système développé pour le vol moteur dans un premier temps. Il se compose d'un boîtier qui enregistre les paramètres du vol dont les paramètres physiologiques du pilote avec accéléromètre, GPS, capteurs audio et vidéo. Autonomie 3h00. Une clé USB peut récupérer les données du pilote.

Co-développement avec l'ALAT (Dax)

1) sécurité active : check-list avant décollage (items de rappel), assistance en vol (vers l'instructeur)

2) débriefing : plan d'approche, accéléromètre (atterrissage dur), analyse d'un vol mais aussi de la progression. Trajectoire dont plan final, taux de chute, etc. Boemarks en vol pour débriefing points particuliers à un instant du vol.

3) renforcement de la conscience situationnelle et charge mentale.

Simulation et coaching avec scénarios en réalité virtuelle sur XPlane, via la reprise de rapports du BEA comme base et simulation "ouverte" ensuite.

Rappel de connaissances théoriques.

Progression après brevet, amélioration des vols sur la campagne ?

2 ans de vol, 3 ans de développement, 200 hdv pour le modèle avion.

Prix cible : 1.500 euros + 20 euros/mois pour mise à jour système et scénarios VR.

À adapter pour le planeur ? Réflexion à mener. Est-ce un "plus" sachant qu'un débriefing peut déjà être fait par d'autres moyens (SeeYou) ? Intérêt pour certains points en formation (sécurité avant virage). Opposition entre "liberté" du vol et sensation d'être suivi à la trace. Proposition de Safetyn d'un partenariat pour développer une évolution adaptée au planeur, plus légère, moins chère.

Actuellement ce système, bien que très intéressant, vient en plus de tous les changements profonds en cours pour nos instructeurs. Nous mettons ce sujet en stand-by.

### **Vidéo Conférence sur des sujets techniques (Lucien)**

Projet d'un cycle de briefings en ligne avec possibilité d'intervenir en temps réel.

Différents thèmes possibles. Durée 40 mn maximum. Sur Skype.

Faire un essai à blanc sur un sujet en "interne".

Des expériences déjà faites par d'autres commissions fédérales (espace aérien, sports).

Fin de séance.

Prochaine réunion les 16 et 17 Mai (à confirmer en fonction de l'état sanitaire)