

---

## Compte rendu de la réunion de la commission formation et sécurité

**vendredi 10 et samedi 11 décembre 2022 au FIAP (Paris)**

---

**Présents :** Francis Clar, Claude Briend-Marchal, Jean-Marc Caillard, Véronique Chiti, Roger Eyrier, Jasmine Graff, Pascal Groell, Philippe Lhotellier, Michel Jacquemin, Lucien Rochet, François Besse

**Excusé :** Philippe Leguevaque

**Vendredi 10 décembre 2022 :** Début des travaux à 13h30

### 1) Bilan sur 10 ans

Le bilan des 10 ans de fonctionnement de la commission Formation et Sécurité a été dressé avec notamment :

- Programmes de formation (SPL, FI et FE)
- Création de l'ATO du CNVV
- Création des livrets de formation
- Introduction de la formation par les compétences
- Conversion des licences nationales en licences FCL
- Mise en place du règlement SFCL
- Mise en place des DTO dans nos clubs
- Développement des outils numériques (Gesasso, Wingu)
- Mise en place de la formation sur simulateur (Condor 1 et 2 avec de la réalité virtuelle)
- Création d'un cursus de formation Moniteur simulateur
- Création d'un site (ato.cnvv.net) regroupant toutes les rubriques de la formation
- Développement d'un eLearning
- Développement des vidéos Briefings avant vol
- Mise en conformité du TVV vers Wingu
- Création de la banque de questions SFCL
- Création des examens blancs
- Création d'une entité qualifiée pour l'examen théorique
- Création d'un magazine de liaison des instructeurs (Actions Vitales)
- Création du Rex du mois ("Cela s'est passé près de chez vous")
- Création des documentations des modes de lancement
- Documentations (Mémento de l'instructeur, CRIS)
- Réunions Formation et Sécurité en régions (période hivernale)
- Réunions de standardisation des formateurs de formateurs à Bourges
- Webinaire sur des points particuliers (formation et sécurité)
- Réunions périodiques avec le BEA
- Travaux d'amélioration du site des Rex
- Réunions périodiques avec la DSAC/PN

### 2) Avenir de la commission Formation-Sécurité

Et maintenant... La FFVP souhaite redistribuer les cartes. Michel Jacquemin cède son poste de RP de l'ATO à Jean-Marc Caillard. Il continuera à s'investir dans la commission en 2023 à un petit rythme (20 jours programmés).

Francis Clar, président de la commission Forma-Sécu, a œuvré dans cette commission pendant dix ans (c'est court et c'est long). Il a essayé de développer un état d'esprit qui l'a toujours guidé (travail en équipe en confiance, transparence dans nos travaux, génération d'idées innovantes, partenariat avec les services de la DGAC, ouverture aux autres mais avec des convictions arrêtées et pouvoir travailler avec

les moyens nécessaires pour réaliser des formations de qualité). Il s'en est ouvert au président de la FFVP avec lequel des différences de point de vue notables ont été relevées. Francis Clar a donc annoncé souhaiter céder sa place le plus rapidement possible, en profitant du changement de RP pour se retirer. Il souhaite passer le relais à son successeur avec l'assistance nécessaire pour assurer la transition. Le président de la FFVP lui a demandé de lui proposer des noms et donc, si un membre de cette commission souhaite devenir président de la commission qu'il se manifeste, son souhait sera transmis à la FFVP avec le soutien de Francis Clar. Le cas échéant, ce dernier se retirera au plus tard à la prochaine assemblée générale de la fédération (mi-mars 2023).

### 3) Point sur les actions que réalisait le RP et RPF

C'est une somme d'actions quotidiennes à l'écoute des clubs qui nous permettait d'avoir un fonctionnement fluide et efficace.

#### RP de l'ATO-CNVV

- Rédaction et amendement des manuels de l'ATO CNVV
- Suivi des formation et contact avec le DP/RP adjoint
- Travail avec la DGAC lors de réunions DGAC/FVPP/ ATO.CNVV
- Gestion du stage de Bourges

#### RPF

- Veille réglementaire (Légifrance et EASA)
- Gestion et planification des stages de remise à niveau FI et FE
- Suivi et mise à jour du site internet [ato.cnvv.net](http://ato.cnvv.net), et de ses FAQ
- Création de supports traduit de la réglementation EASA
- Travaux avec la com-Formation
- GESASSO :
  - Réponses avec Luc aux questions sous zendesk
  - Service après-vente de GESASSO et évolutions
  - Réponse aux instructeurs ayant un problème avec gesasso hors zendesk
  - Transfert de stagiaire d'un DTO à un autre DTO dans Gesasso
- WINGU :
  - Fonction RP de l'entité qualifiée
  - gestion des questions avec la Com Form
  - service après-vente avec le FE à la suite des problèmes rencontrés
  - validation des examens partie commune pour l'obtention du théorique avion ( avec DGAC paris)
- Réponse aux questions transmises par « info FFVP »

### 4) eLearning

Il n'y a plus de théorique BPP valide depuis le 8 décembre 2022.

Pour l'eLearning, des développements restent à réaliser notamment l'implantation de l'index, actuellement en place mais avec une solution "bricolée" par la commission sur un serveur indépendant. Les examens blancs sont en place, permettant de valider le niveau des candidats avant l'examen réel. Il manque de la réactivité pour faire des modifications ou corrections sur l'eLearning (schéma de validation et décisionnel trop long). Une modification est notamment à prévoir sur différents chapitres, avec un module à réaliser pour les volets ainsi que pour les variations de charge alaire (water-ballasts), un module traitant de la fatigue des matériaux.

La réponse sur la variation ou non de la vitesse indiquée de décrochage avec l'altitude est également à prévoir. Cela a déjà été notifié à plusieurs reprises.

Le problème du suivi informatique de l'eLearning dans la durée reste à gérer.

Une question se pose : à quel moment "vendre" l'eLearning à un nouveau licencié ? C'est à favoriser dès le début pour les premières leçons avec la nécessité, au niveau des FI, de s'impliquer pour faire découvrir l'eLearning en début de formation (accompagnement). Ne pas oublier l'utilisation du simulateur en période hivernale.

## 5) Questions d'examen

Une différence a été notée entre les questions réelles de l'examen et les questions des examens blancs, mais c'est normal car les examens d'entraînement doivent être différents au niveau des questions.

Sur le module 7 (préparation du vol avec nombreuses questions sur la carte VAC qui apparaît dans un autre module et donc non traité par l'élève), beaucoup d'échecs ont été notés avec des questions mal placées – problème lié à l'examen modulaire.

Les questions avec moins de 25% de réussite ont été supprimées ou reformulées.

Modification du théorique de l'évaluation FI : auparavant, il fallait obtenir 75% dans chaque matière et 90% en global en une seule fois. Désormais, c'est 80% mais en modulaire et avec un laps de temps ramené à 1mn30s en moyenne par question, ce qui reste suffisant. Cette amélioration est confirmée en pratique.

Les questions sont classées en sujets, sous-sujets et sous-sous-sujets avec génération aléatoire de l'examen. Une question peut alors être prise sur un listing variable en nombre (de 1 à 20 questions) dans un sous-sujet, avec le risque de toujours prendre la même question si une seule est présente d'où la nécessité d'équilibrer les questions. S'il y a 10 questions, pas de souci. Chantier à reprendre.

## 6) Stage de maintien des compétences des pilotes remorqueur

Après le webinaire consacré aux pilotes remorqueurs (avion, ULM), l'idée d'un maintien de compétences des pilotes remorqueurs se pose avec une proposition en 2 phases, maniabilité pure (sans planeur) et remorquage réel.

Ce maintien de compétences n'est pas réglementaire mais est fortement recommandé, en alternant le thème d'une année sur l'autre, en piochant dans les exercices listés.

Les items sont prévus et tracés dans Gesasso avec validation en évitant la couleur rouge au niveau de l'étiquette. La présentation reste à finaliser dans Gesasso. La validation finale de la formation sera effectuée par le FI autorisé à la formation remorquage pour le module remorquage.

## 7) Chantier du REX

Ce chantier est en suspens depuis plus de 12 mois. La personne en charge de ce dossier peine à fournir un travail suivi. Le problème de la pérennité de la base des Rex se pose avec l'arrêt programmé du serveur actuel, indépendant de la FFVP. Dossier à poursuivre rapidement donc, en le reprenant au stade actuel :

- Récupération de la base de données pour la sauvegarde.
- Contact à faire avec le développeur fédéral ou solution alternative à prévoir.

## 8) Passage en planeur

La commission Sport a interrogé la commission Forma-Sécu sur un document relatif aux passages en planeur après un incident enregistré lors d'un championnat de France. Sachant que la FFVP n'incite pas à ce genre d'évolution, la commission Forma-Sécu a fait quelques remarques avec des modifications du document à prévoir :

- Survitesse, facteur charge, flottement
- Assiette positive au point bas ? à supprimer
- Atterrissage si pas 200 km/h au plus bas ? C'est déjà trop tard et donc notion de renoncement.

Le tour de piste à l'issue du passage est "à adapter" sans imposer la PTL.

Vitesse air de 200 km/h minimum avant le point le plus bas et selon conditions climatiques.

S'interroger sur la hauteur minimale selon le récent arrêté du 10 novembre 2021 sur les Manifestations aériennes qui comprend un chapitre sur les manifestations sportives. La hauteur minimale est plus haute que celle pouvant être retenue en pratique. La tolérance actuelle ne sera plus là en cas d'accident. Ne pas oublier la responsabilité pénale.

Lucien Rochet a rédigé un article complémentaire à paraître dans Actions Vitales.

## 9) AltMoc concernant le théorique de la SPL

Problème des 75% (réglementation) ou 80% (examen) de bonnes questions quand il n'y a que 10 questions à répondre pour valider un module.

Un AltMoc a été validé par la Suisse, la Belgique, la Slovénie et l'Allemagne (ajout de 12 questions donc total de 132 au lieu de 120 ou pour la Suisse redistribution des questions avec 124 au lieu de 120).

La DGAC dans un premier temps n'a pas voulu donner suite. Maintenant, elle semble favorable à faire avancer le dossier.

Pour la FFVP, l'AltMoc suisse est à retenir (124 questions) avec une répartition qui favorise les sujets opérationnels. La modification dans Wingu peut être réalisée rapidement dans Wingu.

## 10) Webinaire Remorquage

En complément du webinaire sur le sujet déjà fait pour les pilotes remorqueurs (ULM et avion), il faut traiter l'autre acteur, le pilote dans le planeur, avec une sensibilisation aux positions hautes. Ne pas oublier cet autre acteur au bout du câble, majoritairement en cause. A prévoir : 2 webinaires cet hiver (500 personnes maximum à chaque fois puis disponible en replay sur ato.cnvv.net).

Le premier sera destiné aux FI(S) sur la formation au remorquage, notamment les positions inusuelles. Le second s'adressera aux licenciés, élèves et brevetés.

Il faudra également rappeler les bonnes pratiques : ne pas annoncer le largage, ne jamais perdre de vue le remorqueur.

Format prévu : 1h00 max.

Dates à déterminer : début février selon agenda des autres commissions et vacances scolaires.

## 11) Stage FI avec des crédits de formation

La formation théorique en distanciel avant le stage a eu un impact positif en entrée en stage à Saint-Auban (gain de temps).

Stage candidats haut niveau, 1 stage effectué avec deux stagiaires.

Stage FI pour les moniteurs simulateur, avec une réduction significative sur le module A.

### Tableau comparatif des stages FI

	Stage FI Normal	Stage FI SHN	Stage FI Monit simu
Total de la formation	86h30	74h30	66h15
Cours	30h00	30h00	30h15
Trav Prat.	38h30	30h30	14h00
Heures de vol	18h00	14h00	22h00
Module A	40h15	39h15	22h45
Module B	23h00	18h00	20h00
Module C	23h15	17h15	23h30

## 12) RAN FI et FE

Historique : le Covid nous a obligé à réaliser les RAN FI en visio.. Nous avons obtenu une dérogation jusqu'au 31 juillet 2021, qui a été prolongée après avis favorable de la DGAC. Puis la suspension a été annoncée avec la fin du confinement mais uniquement pour l'avion dans un premier temps. Le vol à voile a ensuite également été impacté par cette possibilité de stage en visioconférence. Il y a une différence notable entre avion et planeur, pas forcément notée par la DGAC. L'instructeur avion peut éviter les stages RAN par un contrôle de compétence à répétition. Pour le vol à voile, il y a obligation réglementaire d'un stage RAN et donc problématique bien différente.

Au bilan : il n'y a pas de différence qualitative, avec la formation des intervenants (2 à chaque fois) et un stage limité à 12 candidats (travail en groupe ou en atelier). Il faut rajouter l'argument de la sobriété énergétique, en évitant les déplacements. L'argumentaire a été entendu mais sans obtenir à nouveau la possibilité de stages RAN en visioconférence. Rendez-vous a donc été demandé à M. Cipriani à la DSAC le 24 novembre 2022. L'argumentaire développé ci-dessus a été répété avec une urgence, l'autorisation n'allant que jusqu'au 31 décembre 2022 seulement. Au final, la FFVP a été la seule fédération à obtenir la mise en place d'une phase "expérimentale" prévue à partir de début janvier 2023. Le système est totalement transparent pour les candidats. Il y aura une supervision par des inspecteurs DSAC pour en dresser un bilan côté DSAC. En RAN, si la caméra de l'ordinateur ou de la tablette n'est pas active, le stage n'est pas validé. 10 formateurs sont concernés sur l'année 2023.

## 13) Analyse du stage FI suisse

Une analyse et un rapport pour le BD de la FFVP sont en cours pour évaluer le contenu de la formation proposée par la fédération helvétique (FSVV). Elle est moins longue. Elle n'intègre pas la formation par les compétences. Les documents sont moins accessibles. En première analyse, on note une formation en radiotéléphonie nationale ou internationale en prérequis, et une évaluation pratique en place arrière lors de 3 vols du candidat avant le stage. Mais il y a une évaluation sur briefing long sans préparation auparavant du candidat. Il s'agit de stages bloqués à des dates fixes. Pour le stage pratique : un minimum de 6 h et 20 lancements seulement, ce qui semble faible. Toutes les leçons ne sont pas passées en revue. Certains vols peuvent être remplacés par de la théorie. Il n'y a pas de Mémento de l'instructeur mais des livrets de suivi de la formation. Le rapport sera délivré en début d'année 2023.

#### **14) Portail PN de la DSAC**

La DSAC s'oriente vers une dématérialisation de toutes les démarches Personnel navigant mais, au moins dans un premier temps, le système "ancien" avec les formulaires doit perdurer même si certaines DSAC-IR imposent l'informatique du nouveau système. C'est un système dont l'étendue va s'accroître au fil du temps. Il est complémentaire à Sigebel, Océane et Météor.

Pour la SPL, la délivrance est déjà opérationnelle mais pas encore les modes de lancement pour l'instant. Gesasso devrait être interfacé prochainement avec 6Tzen, avec envoi de la demande de test. Le système paraît simple avec néanmoins un point de fragilité concernant les actes à mener par le stagiaire.

#### **15) Actions Vitales**

Le numéro 23 prévu vers le 20 janvier 2023, avec notamment l'annonce du webinaire Remorquage côté vélivole. Dates du webinaire à fixer donc rapidement.

#### **16) Modifications de documents**

A l'avenir, différents documents sont à prévoir, soit en modification (Remorqueur, Mémento FI), soit en refonte totale (manuel Treuil).

C'est à prévoir dans l'ordre prioritaire suivant : Treuil, Remorqueur, Mémento FI

#### **17) Module de calcul mental**

Est-ce la fonction de la commission Formation Sécurité ? Si des lacunes sont notées par les instructeurs posant des questions à leurs élèves (exemple : rajouter 30% à une vitesse pour avoir la VOA), il faut répondre à la demande. Un complément sur l'eLearning est à envisager avec quelques règles de base, un rappel des ordres de grandeur.

**Fin des travaux à 11h50**

**Francis Clar**  
  
Le Président de la  
Commission  
Formation et Sécurité