

AG PIDF - 20 janvier 2007 - Commission formation parapente

Bilan et projets de la ligue PIDF

BILAN 2006

Brevet

La validation de brevets est en constante augmentation. Les actions conjuguées des EFVL et de la ligue PIDF (sessions théoriques au FIAP) ont permis la validation d'une centaine de brevets de pilote et d'une soixantaine de BPC.

Qualifications biplaces

Une seule formation complète (Préformation et Compacté) a été organisée en 2006, qui a permis la formation des candidats en demande.

Formation Hand'Icare

Une action menée en partenariat avec la ligue de Basse-Normandie et le club Cotentin Vol Libre a permis l'organisation de cette formation avec 8 stagiaires. Tous sont désormais en attente de validation de cette nouvelle compétence (une journée de mise en application à organiser).

PERSPECTIVES 2007

Equipe des formateurs de la ligue

- ↻ améliorer la communication ligue / EFVL,
- ↻ création d'un vivier de formateur par implication des EFVL,
- ↻ formation continue des moniteurs à mettre en place.

Formations animateur de club et Biplace

- ↻ régionalisation des formations animateurs de club (objectif national),
- ↻ répondre aux différentes demandes sur les formations modulaires et compactées.

Brevet

- ↻ l'obligation de la qualification « Brevet Initial » et de son contenu, pour l'intégration des pilotes au sein des clubs et délivrance d'une licence volant (objectif national).

Hand'Icare

- ↻ impliquer les clubs, par la mise en place de deux sessions de formation Biplaceur Hand'Icare (printemps et automne 2007),
- ↻ multiplier nos actions « Portes Ouvertes » pour la sensibilisation de nos pilotes au handicap,
- ↻ intégrer des personnes en perte d'autonomie sur nos formations EFVL.

Formations régionales Accompagnateur et animateur de club

L'accent est mis sur l'autonomie des ligues à vouloir, et surtout à devoir, organiser des formations décentralisées.

Ces formations sont l'accompagnateur de club et l'animateur de club qui doivent impliquer les clubs et les écoles sur un projet d'équipe.

RAPPEL DES STATUTS, PREREQUIS ET MODALITES

a. Pré-requis à ces deux formations

Etre titulaire du BPC et de la qualification biplace.

b. Statut de l'accompagnateur de club

C'est le « GO » des clubs, qui anime les sorties et propose ses conseils aux pilotes au niveau vert de la progression, inscrits dans les clubs. En aucun cas, cet animateur ne peut encadrer ces pilotes, au sens de délivrer une formation. Donc pas de pré-statut d'enseignant et interdiction formelle de guider en radio, ce qui pourrait être compris comme un acte pédagogique.

Ce statut est atteint après un stage compacté de 5 jours, ou modulaire de 3 WE.

c. Statut de l'animateur de club

C'est le « GO+ » des clubs, qui intervient dans le cadre des « journées découvertes » des clubs. Le pré requis est d'être déjà qualifié « Accompagnateur de club ».

Son action :

- ★ ne doit pas dépasser le niveau blanc du passeport de vol libre « Découverte de l'activité et manipulation du matériel au sol »,
- ★ est couverte en RCA par la licence découverte, nominative et utilisable qu'une fois. Cette RCA n'est pas une RCA « enseignant ».
- ★ doit se limiter au sol, et surtout pas en pente école,
- ★ existe pour être le lien entre le club et les écoles, pour proposer la découverte et orienter les futurs stagiaires vers les écoles de sa ligue,
- ★ implique en retour les EFVL à renvoyer ses stagiaires du niveau vert « licence élève », vers les clubs « tuteurs », pour la prise des « licences volants » et l'accompagnement vers l'expérience,
- ★ impose au président de club d'utiliser et de mettre à disposition de son animateur du matériel homologué, contrôlé, adapté, sous sa responsabilité directe.

La formation de l'animateur de club a été proposée à titre expérimental sur trois jours. Le contenu de formation semblant un peu léger, la CFN propose en 2007, via ses cadres techniques dans les régions qui en feront la demande, une formation un peu plus longue, vraisemblablement sur 5 jours.

Ce qui sera le cas en PIDF au printemps 2007.

Le projet d'équipe de ligue dans sa globalité implique aussi et surtout les EFVL et les équipes de formateurs de ligue dans ce projet de formation des Accompagnateurs et des Animateurs :

- ★ implication des formateurs, associatifs et professionnels, sur ces formations,
- ★ mise en place de « Journée Découverte », annexant les formations des Accompagnateurs de club en situation,
- ★ sensibilisation et séduction du public par ces actions mixtes, associatives et professionnelles.

NB : l'animateur de club n'est pas un élève moniteur et ne peut avoir de prérogative au sein des écoles de club.

Ce statut donne ensuite des équivalences de formation, uniquement dans le cadre du parcours pédagogiques vers le monitorat fédéral.

d. Architecture

Les formations fédérales s'inscrivent dans une architecture de formations « empilables », appelées UCC (Unité de Compétence Capitalisable) pour aboutir vers un diplôme final, celui de Moniteur Fédéral.

Brevet Initial => Brevet de Pilote => Brevet de Pilote Confirmé => Qualification Biplace => Accompagnateur de Club => Animateur de Club => Moniteur Fédéral => passerelle vers les BEES.

Hand'Icare

1. PRESENTATION

La commission Hand'Icare de la ligue PIDF propose des formations s'inscrivant dans le cadre de la formation continue des biplaceurs.

Les formations proposées ne sont pas « qualifiantes » mais attestent, par un certificat de présence et de participation, de la « compétence à ... ».

En cas d'accident, le principe de cette compétence particulière serait retenu par les juges dans leurs délibération : la formation Hand'Icare d'un biplaceur ou moniteur fait désormais partie des obligations de moyens, en vu de l'emport de passagers spécifiques.

2. CONTENU

Les contenus de formations sont médical, technique et relationnel :

- ★ connaissances du handicap et prise en charge individuelle,
- ★ matériel spécifique handi, en ville et vol libre,
- ★ adaptation des techniques de décollage, de vol et d'atterrissage au handicap,
- ★ accessibilité et adaptation des sites de vol libre,
- ★ etc.

Plusieurs formations NATIONALES de moniteurs ont eu lieu en 2006. Ces sensibilisations permettent la mise en place d'équipes régionales pour la formation des biplaceurs.

J-J. Dousset et C. Bellessort sont nommés formateurs nationaux, pour les formations de formateurs.

Les formations Biplaceur Hand'Icare sont en place sur le calendrier 2007 de la ligue.

HOMOLOGATIONS

A. PRESENTATION

Cette nouvelle homologation CEN ne concerne (dans un premier temps) que les EFVL, écoles de vol libre ayant signé la charte des labels avec la FFVL.

A partir du 1^{er} janvier 2007, les ailes-école achetées par les EFVL devront être homologuées CEN (on peut trouver des doubles homologations CEN + DHV).

Ces homologations vont concerner l'ensemble du matériel « Vol libre », comme c'est le cas pour le DHV en Allemagne.

B. NORMES

Ces normes sont :

1. Sur les voiles :

- ★ EN 926-2 du 08/2005 : c'est la première norme CEN qui a vu le jour, ébauche à ce jour la suivante. La délivrance de cette norme passe par un test en vol. Cette norme est identique à nos anciennes normes AFNOR,
- ★ EN 926-1 du 10/2006 : c'est la dernière née. Elle passe par un test en résistance de structures.

2. Sur les harnais :

- ★ EN 1651 : test des harnais sur les résistances mécaniques.

3. Sur les parachutes de secours

- ★ EN 1249 : test des secours sur les résistances mécaniques et le taux de chute.

4. Sur les casques : tests des casques adaptés au sport aérien.

La norme EN 926-2 (voiles) comporte 28 tests + autres procédures si spécifiées dans le manuel.

1. gonflage et décollage,
2. atterrissage,
3. vitesse en vol droit,
4. débattement / effort aux commandes,
5. stabilité en tangage, etc.

C. CLASSIFICATIONS

Elle s'effectue en trois niveaux : A, B, C et D : A étant la voile école, ou équivalent DHV1.

Cette classification se fait selon deux modes :

- ★ description des caractéristiques de vol,
- ★ description des niveaux de pilotage requis.

Exemples :

- « A » : parapente avec sécurité passive maximale et caractéristiques de vol extrêmement tolérantes. Forte résistance aux sorties du domaine de vol normal. Pour tout pilote, y compris en phase d'apprentissage.
- « B » : parapente avec bonne sécurité passive et caractéristiques de vol tolérantes. Résistance moyenne aux sorties de vol.

D. PRINCIPES DE TEST ET DE NOTATION

L'aile est testée aux extrémités de la fourchette de poids par deux pilotes différents. Chaque manœuvre fait l'objet de plusieurs critères formant un résultat par manœuvre. Pour les ailes ayant des trims, le travail est doublé (sans et avec).

E. RESULTAT GENERAL

Le résultat général de notation prend la note la plus pénalisante de l'ensemble des manœuvres imposées. C'est pour cette raison qu'une aile homologuée DHV1 pourra passer en CEN B, si sur l'une des manœuvres, sa notation passe en B.

Ce travail représente :

- pour une aile avec accélérateur : 164 évaluations,
- pour une aile avec trim : 232 évaluations,
- pour une aile avec trim et accélérateur : 312 évaluations.

F. CONSEILS ET MISES EN GARDE

- ★ ne pas utiliser de façon simpliste le résultat final pour classer ou juger une aile dans la progression,
- ★ en effet, il semble peu réaliste qu'une aile soit utilisée en début de progression avec une classification « C », si ce résultat tient par exemple de la fermeture asymétrique à 75 %, et sachant que ce pilote ne montera pas l'accélérateur, pour cette aile notée « B » par ailleurs,
- ★ le sticker apposé sur les voiles comportera entre autres la classification et les normes utilisées pour l'homologation (numéro de conformité). Celles qui doivent faire référence sont les dernières, à savoir 926-2 et non 926-1,
- ★ pour le réglage de la ventrale, il n'y a plus de réglage unique mais cela change en fonction du poids du pilote, donc en moyenne 3 écartements possibles.

G. COMMENTAIRES

Les résultats des tests effectués par le labo test Aérotest de la FFVL seront mis en ligne sur le site de la FFVL, chapitre de la CITS, et une diffusion d'infos plus technique sera effectuée sur le site.

Le coût de cette homologation pour les constructeurs sera d'environ de 3 300 € par voile pour la norme CEN (contre 1 600 € pour l'AFNOR). Un prix incitatif était en place en 2006 pour les voiles école : une certification CEN au même prix que l'AFNOR.

Pour les ligues qui en feraient la demande, Vincent TEULIER, directeur du Labo Aérotest, se propose de faire une intervention sur la nouvelle norme.

EQUIVALENCES

La CFN envisage de plancher sur les modalités d'équivalences proposées notamment entre la FFP et la FFVL. Rappel des dispositions actuelles :

- ★ les brevets A, B et C de la FFP bénéficient à ce jour d'une équivalence directe sur les brevets FFVL, à savoir Brevet Initial, Brevet de Pilote et Brevet de Pilote Confirmé, sur simple demande auprès de sa région (le RRF en titre) : mesure prise dans le cadre d'un allégement du travail du secrétariat fédéral et de la responsabilisation des ligues dans le cadre de la décentralisation,
- ★ les moniteurs FFP ont un allégement sur l'ensemble de la formation FFVL et se voient proposer une participation à l'examen final du monitorat FFVL,
- ★ les écoles FFP désirant basculer FFVL se voient proposer un « Pack Transfuge » (c'est pour rire), donc un « Pack EFVL », permettant à l'école FFP et à l'ensemble de ses moniteurs d'être affiliés FFVL et de recevoir les équivalences de qualifications.

Cette mesure des équivalences sera ré-envisagée en 2007, de façon à correspondre aux nouvelles exigences du nouveau Brevet de Pilote Confirmé de la FFVL, et surtout aux nouveaux moyens et méthodes d'évaluation, portant sur l'ensemble du niveau marron du nouveau passeport FFVL : on rappelle en effet que les 15 km à finesse 10 (requis il y a trois ans) sont obsolète.

HARMONISATION DES QUALIFICATIONS FEDERALES REGIONALISEES

1. PRESENTATION

Le principe tient en son titre : uniformiser la qualité par les moyens mis en œuvre pour y parvenir. L'ensemble des qualifications fédérales confiées aux EFVL (écoles ayant signé une charte et s'engageant à respecter son contenu) est concerné :

- ★ Brevet initial,
- ★ Brevet de pilote,

... ou confiées aux formateurs de ligue (moniteur fédéral ou BEES, membre ou non d'une EFVL) lors de formations organisées par la ligue :

- ★ Brevet de pilote confirmé,
- ★ Accompagnateur de club,
- ★ Animateur de club,
- ★ Qualification Biplace.

La qualité de ces formations est assurée par les moyens pédagogiques, techniques et humains de chaque ligue, sous le contrôle de la Commission Formation Nationale :

- ★ les formateurs de ligue sont membres de la commission formation régionale et cooptés par cette dernière. Ce titre signifie une implication réelle du formateur auprès de sa ligue par ses actions de formation, de remise à niveau dans le cadre de la formation continue, de participation aux réunions de la commission formation régionale, du respect des règles de fonctionnement fédéral et de la Charte des formations régionalisées,
- ★ les moyens techniques sont fournis par les dossiers élaborés par la commission nationale sur les axes d'évaluation et les contenus de formation dans le cadre des formations régionalisées.

Les ligues qui n'étaient pas représentées à la Commission nationale de novembre 2006 ne peuvent pas organiser en 2007 de formations régionalisées, (animateur de club, Qbi, ...).

2. FORMATION BIPLACE - CONSTAT

En 2006, en Rhône-Alpes, sur les 9 stages prévus au calendrier, 5 stages « préfo » et « compacté » ont été annulés, faute de participants en nombre suffisant.

La fréquentation est en baisse depuis 1996, pour des raisons multiples et variées :

- ★ coût des formations,
- ★ obligation accrue de moyens et de résultat,
- ★ responsabilité accrue du biplaceur associatif,
- ★ responsabilité avérée des présidents de club dans le cadre du fonctionnement des biplaces de club,
- ★ disponibilité des pilotes pour les formations,
- ★ motivation personnelle des pilotes, parfois à l'opposé du vol « à deux »,
- ★ etc.

Une des conséquences logiques : limiter le nombre des qualifications pour répondre au plus juste aux besoins des pilotes et pour rentabiliser les actions des ligues.

ESPACES AERIENS

Les incertitudes de notre apparente « liberté » de libériste impliquent une forte prise de conscience des pilotes, mais surtout des acteurs de la formation, moniteurs et formateurs de ligue.

Pour répondre aux exigences de la DGAC et pour montrer notre maturité, l'accent doit être mis sur les outils de communication et de formation, mis à disposition de chaque pilote, via les ligues :

- ★ cours théoriques spécifiques « réglementation aérienne »,
- ★ outils d'information publics comme le SIA,
- ★ mis en place du référent « Espace Aérien » dans chaque ligue.

Néanmoins, tout repose sur notre capacité à respecter les règles établies.

ASSURANCES

Le nouveau produit « Assurance 2007 » est finalisé.

L'ensemble des acteurs de la Commission Formation Nationale est conscient de l'immense gêne occasionnée, tant aux EFVL qu'aux clubs, par le retard dans la délivrance des licences.

La commission des assurances insiste sur le fait que nous devons, clubs et écoles, proposer et défendre l'IA (l'individuelle accident) proposée dans ces nouveaux contrats. La plupart des mutuelles, aujourd'hui, ne prend pas en charge le surcroît Sécurité Sociale en cas d'hospitalisation résultant de dommages corporels. C'est donc un devoir d'information.

SPEED RIDING

Pour résumer, le speed riding, c'est du parapente.

- ★ cette activité sera assurée par notre RCA au même titre que nos autres activités de vol (PP, D),
- ★ les compétences des BEES et moniteurs fédéraux en place suffisent à l'enseignement de cette nouvelle activité (puisque c'est du parapente),
- ★ une UCC (unité de compétence capitalisable) sera proposée en 2007 dans le cadre de la formation continue des moniteurs de vol libre. Il ne s'agit pas d'un diplôme mais d'une formation personnelle supplémentaire.

Un point technique sera fait dans le prochain compte rendu de notre réunion Valence.

Claude BELLESSORT
RRF Ligue PIDF
Janvier 2007