Actions Vitales !

Vol en Planeur

N°16 - Novembre 2020

Edito

Transition vers 2021…

La saison 2020, malgré quelques belles journées d'arrière-saison, vient de se terminer brutalement. Le Covid 19, après avoir pollué fortement notre saison, vient de se rappeler à notre bon souvenir.
Un deuxième tour de confinement vient de nous couper nos ailes. Heureusement, c'est en fin de saison. Il est toutefois à prévoir que ce virus continuera à nous perturber en 2021. A nous de nous adapter.
Au 8 décembre, nous ne ferons plus de BPP. Nous arrivons au bout de la dérogation accordée. Nous basculerons complètement dans le système européen avec la SPL.
J'en profite pour rappeler aux DTO que la SPL doit être portée dans les formations délivrées par votre DTO et que votre DSAC/IR doit en être notifiée. A ce jour il reste beaucoup de DTO qui n'ont toujours pas la SPL dans les formations délivrées figurant dans leur autorisation.
Pour vos stagiaires, Gesasso fera automatiquement la migration de vos fiches de progression BPP vers des fiches de progression SPL. Avant cette date du 8 décembre, vous pourrez faire passer des examens théoriques SPL directement dans votre club, comme par le passé. Nous vous ferons une communication dès que le système sera pleinement opérationnel. Rappelons à cette occasion que les examens théoriques BPP valides (2 ans) valent "théorique de la SPL" pendant leur durée de validité.
L'année 2021 verra apparaître les modules d'eLearning, ce qui soulagera grandement la charge de travail de l'instructeur et permettra au stagiaire de travailler souplement à son rythme. Le suivi réglementaire de la progression théorique du stagiaire sera porté dans Gesasso et l'instructeur pourra ainsi aisément se faire une idée de l'avancement de son stagiaire.
Cet hiver également, nous allons mettre en place les moniteurs simulateur. Cette initiative va booster l'utilisation des simulateurs et nous aider dans le quotidien. Ils seront un maillon important de la chaîne de formation. Je vous invite à lire l'article sur le sujet en page 8.
Au niveau de la sécurité des vols, l'année est pratiquement terminée et nous pouvons d'ores et déjà voir apparaître les premières tendances. Au niveau des modes de lancement, nous notons une accalmie significative des incidents liés au treuil, vraisemblablement due au respect et à l'application rigoureuse des procédures. Pour le remorquage par contre, on voit une dérive initiée déjà depuis deux à trois ans qui s'intensifie. Cela se traduit par des positions hautes avec des conclusions plus ou moins graves. Les causes de ces positions hautes sont multiples, elles vont de la distraction passagère à des sièges qui reculent ou à du laisser-faire excessif en vol d'instruction. Nous avons décidé de réagir vigoureusement. Cette opération "coup de poing" passe par une vidéo pour bien expliquer le phénomène et surtout de bien prendre conscience de la dangerosité du phénomène.
Nous avons réalisé des affiches (à découvrir en page 22) avec des messages explicites qui trouveront leur place dans vos locaux et rappelleront les actions de sauvegarde.
Par ailleurs, nous allons remettre à jour le "Guide du pilote remorqueur" pour développer le chapitre lié aux positions hautes.
Dans les incidents/accidents notables, nous avons toujours des ouvertures intempestives de verrière ainsi que des atterrissages en campagne subis, c'est-à-dire non préparés.
Malgré le confinement et les contraintes associées, préparons la saison 2021 en gardant à l'esprit nos points de fragilité…

> "Garder à l'esprit nos points de fragilité"

Francis CLAR
Président de la commission Formation-Sécurité

Deux vidéos "Positions hautes" à découvrir sur **www.ffvp.fr/briefings-avant-vol**

Actualités

Mémento FI(S), édition 2
Pour la saison 2021, la seconde édition du "Mémento de l'instructeur de pilote de planeur" devra être utilisé et la première édition mise de côté…
Cette nouvelle édition comprend différentes améliorations dont notamment la suppression des codes QR pour atteindre les vidéos "Briefings avant vol" signées Philippe Lhottelier, remplacés par des liens internet court.
De nouvelles annexes ont été ajoutées (Aide au décollage, Baromètre Sécurité du pilote, Notifications obligatoires CRESAG, Chronologie d'un débriefing, Prorogations FI et FE, Flarm à midi…) faisant de ce Mémento un outil pratique sur le terrain pour tout instructeur.
La dénomination ayant évolué, la SPL modulaire a laissé place au PASS désormais délivrable après le lâcher avec quelques prérequis, etc.
Mais les modifications majeures concernent la pédagogie autour de l'approche finale en planeur, avec une nouvelle méthode déjà présentée dans Actions vitales et en vidéo, qui a bénéficié d'un sondage auprès des instructeurs. Cette méthode a imposé un ordre différent des leçons mais désormais très logique, à savoir : Utilisation des aérofreins, Prise de terrain en PTL, Approche finale, Atterrissage-Roulement.
Par ailleurs, la vision globale du "Programme de formation à la SPL" a été revue en conséquence. Il est présenté en page 12.

Les formulaires DGAC
Tous les formulaires ne sont pas forcément en place mais ceux disponibles dès à présent, adaptés l'entrée en vigueur le 8 avril 2020 de la S-FCL, sont disponibles via un lien sur le site du ministère…
www.ecologie.gouv.fr/pilotes-planeur#e2
Vous pouvez également les trouver à partir du site http://www.ato.cnvv.net à l'item Documents des instructeurs ou Documents des examinateurs.

Sommaire

2 - Edito
Transition vers 2021
3 - L'actualité de la commission…
Formation-Sécurité
6 - Annotations…
à apposer par les FI et FE
8 - Formation
Moniteur Simulateur

10 - Ressources
Mémento du FI(S) V2.0
12 - Formation SPL
Programme synthétique du cursus
14 - Analyse
Être chef-pilote en club
18 - Analyse
Deux Rex parmi d'autres…
22 - A l'affiche
Positions hautes
24 - Analyse
Age et pilotage
26 - Analyse de risques
La menace de la GoPro
28 - Briefings avant vol
Des vidéos à l'usage des stagiaires SPL

Bulletin destiné aux instructeurs*
et réalisé par la commission
Formation-Sécurité de la FFVP

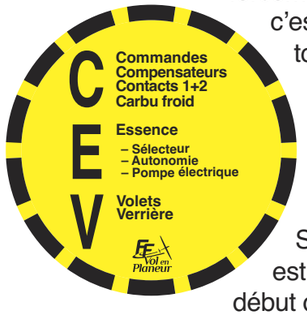
FFVP Vol en Planeur Formation et Sécurité

*que tout le monde doit lire !

NB : tous les liens ou sites internet figurant dans ce bulletin (même ceux sans texte souligné et en couleur) sont interactifs sur votre ordinateur (pas toujours sur smartphone ou tablette). Cliquer sur le lien pour y accéder !

Briefing sécurité et commande de largage côté remorqueur

Vous êtes remorqueur ? Le CEV vous dit forcément quelque chose puisque c'est la check-list à suivre avant tout décollage, en s'aidant notamment de l'auto-collant réalisé par la FFVP pour tous les tableaux de bord des aéronefs remorqueurs. Comme pour le Briefing Sécurité en fin de CRIS, il est recommandé avant le début de la séance de remorquage de se faire un briefing Sécurité en fonction de l'aéronef utilisé, du planeur à remorquer (crochet arrière ?), de la piste en service (les menaces peuvent être différentes d'un QFU à l'autre) et des conditions météorologiques (température, vent, etc.).



Ce briefing Sécurité avant de remorquer doit notamment comprendre :

– un rappel de la procédure en cas de problèmes moteur durant l'accélération initiale, avec la décision de larguer et de dégager l'axe pour laisser passer le planeur qui vous suit à 2 secondes derrière…

– l'identification de la position de la commande de largage, à utiliser dès que la situation peut mener à une perte de contrôle, notamment par position haute du planeur.

Si le nombre de "cartwheel" a considérablement baissé ces derniers mois (après une sensibilisation lors des briefings, l'application du CRIS avec la main sur la poignée jaune, une vidéo FFVP/DSAC sur le sujet), la menace qui la remplace ces derniers mois concerne des positions hautes, en nette recrudescence depuis un an, avec des accidents mortels ou graves.

D'où plusieurs articles déjà publiés sur le sujet dans Actions vitales et la réalisation récente de deux affiches par Antoine Crespin (https://antoine-crespin.com) pour sensibiliser les pilotes aux deux extrémités du câble. Elles sont à découvrir dans ce numéro en pages 22 et 23.

Comme d'autres affiches de sécurité, elles sont dès à présent téléchargeables sur… http://www.ato.cnvv.net

Théorique SPL sur Wingu

La mise en place du théorique SPL via Wingu est programmée avant la fin 2020, dès que l'examen SPL sera utilisable.

Une communication spécifique sera diffusée aux dirigeants de DTO et aux FI/FE dès que le protocole aura été définitivement validé.

Visite médicale

Avec l'introduction la part S-FCL le 8 avril 2020, les normes médicales pour les pilotes de planeur ont évolué. Il suffit désormais d'avoir une visite médicale LAPL pour la SPL, ceci est valable pour les FI et FE.

Il faudra une visite médicale classe 2 pour les "opérations commerciales" et les vols hors de l'Union européenne.

Par "opérations commerciales" (le texte réglementaire en anglais indique "commercial transport of passagers"), il faut comprendre une "prestation" assurée par une société.

Les vols d'initiation (VI) effectués en club n'entrent pas dans les "vols commerciaux".

Enfin, rappelons que si la visite médicale LAPL reste en vigueur, le LAPL(S) a disparu le 8 avril dernier et la seule licence de planeur européenne est la SPL.

Le BPP pourra être utilisé jusqu'au 8 avril 2021.

Bonne pratique…

Après un dernier vol en double, vous allez lâcher un stagiaire ?

Il est important que l'instructeur quitte son cockpit en emportant son parachute avant de sécuriser la place arrière : bouclage des harnais, fermeture de la verrière et de l'écope latérale.

Le parachute ne doit pas rester sur le siège arrière, même retenu par les harnais. Il est déjà arrivé qu'un parachute ainsi laissé en place arrière vienne limiter les commandes de vol (manche). ■

A l'attention des FIE(S)

La DSAC Paris est en train de vous rééditer votre licence dans le nouveau format S-FCL. Il n'y a plus désormais de date d'échéance pour votre FI(S).

Par contre les conditions d'expériences récentes ne seront exigées qu'à l'issue de la date portée sur le document accompagnant votre licence. En fait, il s'agit de la date d'échéance que vous aviez déjà sur votre licence FCL.

Vous recevrez par la suite une nouvelle autorisation d'examinateur dans le nouveau format S-FCL.

eFormation à Condor 2

Condor 2, c'est le logiciel recommandé pour les simulateurs. La FFVP a lancé ces dernières semaines des sessions d'initiation et de perfectionnement à ce logiciel.

Pour l'initiation, la formation a pour objectifs :

– d'installer Condor 2 et la scène correspondant à votre club,

– d'explorer les possibilités de Condor 2 avec les options, la météo, les planeurs, les circuits et les outils pédagogiques.

En perfectionnement, la formation a pour objectifs de :

– se familiariser et planifier le vol sur la campagne en circuit,

– rejoindre ou héberger un vol circuit en réseau,

– participer à des compétitions en réseau,

– connecter son PDA à Condor.

Les sessions ont lieu de 21h00 à 23h00 avec un nombre de participants limité à 10 maxi.

L'inscription se fait via le Facebook fédéral https://www.facebook.com/ffvolenplaneur/

Prochaines dates :

– Initiation : 3 décembre, 7 janvier

– Perfectionnement : 10 décembre, 14 janvier

Théorique sous confinement Covid

Ceci s'adresse aux examinateurs FE(S)…

En cette période de confinement, beaucoup se demandent comment faire passer les examens théoriques ?

Rappelons que l'examen théorique BPP doit se faire en présentiel (FE présent et surveillant la session d'examen) car la FFVP a une délégation de la DGAC via l'instruction en date du 28 juillet 2011.

Tout examen théorique effectué en visioconférence ou par d'autres moyens informatiques à distance n'est pas admissible.

Il est très important de respecter cette règle, l'autorisation de faire passer les théoriques BPP (puis prochainement SPL) est en jeu.

Le passage d'un examen est autorisé par l'attestation de déplacement dérogatoire.

Stages RAN annulés et reportés

Confinement oblige, les stages de Remise à niveau (RAN) prévus en cette fin d'année 2020 (sauf à Paris et Nancy maintenus à leurs dates initiales) ont dû être reportés.

Ils sont reprogrammés aux dates suivantes :

– Paris : 12 décembre (inchangé)
FIAP : 30, rue Cabanis, 75014 Paris

– Nancy : 19 décembre (inchangé)
Maison régionale des Sports
13, rue Jean Moulin, 54510 Tomblaine

– Bordeaux : 9 janvier
Maison régionale des Sports
2, avenue de l'Université,
33400 Talence

– Angers : 9 janvier
Brit Hôtel Angers Parc Expo,
L'Acropole, Parc du Bon Puits, RN 23,
49480 Saint-Sylvain-d'Anjou

– Lyon : 16 janvier
Hôtel Kyriad Prestige & Spa Lyon Est
9, rue Aimé Cotton,
69800 Saint-Priest

– Saint-Auban : 23 et 30 janvier
CNVV : Aérodrome, 04160 Château-Arnoux-Saint-Auban

– Orléans : 30 janvier
Novotel : 2, rue Honoré de Balzac,
45100 Orléans

– Lille : 27 février
Maison régionale des Sports, 367, rue Jules Guesde, 59650 Villeneuve-d'Ascq

– Déjà inscrit, confirmation reçue par mail à retourner avec le lieu de cette inscription.

– Rien à retourner si votre stage a lieu à Paris ou Nancy (dates inchangées).

– Pas encore inscrit, dossier d'inscription joint au mail à retourner. ■

Annotations et autorisations à apposer par les FI/FE

Formation européenne SELON LE RÈGLEMENT 2018/1976 ET LES MANUELS DE FORMATION FFVP

THÈME	SUJETS	ANNOTATIONS DANS LE CARNET DE VOL	REMARQUES	ACTE ADMINISTRATIF	FI/FE
SPL planeur	Vols d'instruction	**"Vol d'instruction"** N° FI(S), Nom et signature	Néant	Néant	FI(S)
	Vol avec instructeur	**"Vol de remise à niveau avec instructeur"** N° FI(S), Nom et signature	Néant	Néant	FI(S)
	Vol solo	**"Autorisation pour un vol solo ce jour en…"** N° FI(S), Nom et signature	"Remorquage, treuil, autonome, voiture, sandow"	Néant	FI(S)
	Vol solo campagne	**"Autorisation pour un vol solo campagne ce jour"** N° FI(S), Nom et signature	Néant	Néant	FI(S)
	Délivrance SPL	**"Contrôle de compétence pour délivrance satisfaisant"** N° FE(S), Nom et signature	**Formulaire 31FormExa et Formulaire 73FormLic** Attestation de fin de formation du DTO	Délivrance de la SPL par la DSAC/IR	FE(S)
	Maintien des compétences	**"Contrôle de compétence pilote satisfaisant"** N° FE(S), Nom et signature	**Formulaire 31Form Exa :** à garder par le pilote et à mettre dans Gesasso (document)	Néant	FE(S)
Moyens de lancement SPL	Aérotracté (remorquage)	**"Apte au lancement aérotracté (remorquage)"** N° FI(S), Nom et signature	**Formulaire 73iFormLic** Attestation de fin de formation du DTO	Faire porter la mention par la DSAC/IR sur la licence	FI(S)
	Treuil	**"Apte au lancement par treuil"** N° FI(S), Nom et signature	**Formulaire 73iFormLic** Attestation de fin de formation du DTO	Faire porter la mention par la DSAC/IR sur la licence	FI(S)
	Planeur autonome	**"Apte au lancement autonome"** N° FI(S), Nom et signature	**Formulaire 73iFormLic** Attestation de fin de formation du DTO	Faire porter la mention par la DSAC/IR sur la licence	FI(S)
	Voiture	**"Apte au lancement par voiture"** N° FI(S), Nom et signature	**Formulaire 73iFormLic** Attestation de fin de formation du DTO	Faire porter la mention par la DSAC/IR sur la licence	FI(S)
	Sandow	**"Apte au lancement par sandow"** N° FI(S), Nom et signature	**Formulaire 73iFormLic** Attestation de fin de formation du DTO	Faire porter la mention par la DSAC/IR sur la licence	FI(S)
Levée de restriction	SPL restreint	**"Apte au vol sur la campagne"** N° FI(S), Nom et signature	**Formulaire 73iFormLic** Attestation de fin de formation du DTO	Faire retirer la mention "restreinte" par la DSAC/IR	FI(S)
	Emport de passagers	**"Apte à l'emport pax"** N° FI(S), Nom et signature	**Formulaire 73iFormLic** Copie du carnet de vol avec la mention du FI(S)	Faire retirer la mention "Restriction emport de passager" par la DSAC/IR	FI(S)
Formation TMG	Vol d'instruction TMG	**"Vol d'instruction"** N° FI(S), Nom et signature	Néant	Néant	FI(S) TMG
	Délivrance TMG	**"Contrôle de compétences TMG satisfaisant"** N° FE(S), Nom et signature	**Formulaire 73iFormLic** **Formulaire 70FormExa**	Faire porter la mention TMG par la DSAC/IR sur la licence	FE(S) TMG
	Vol avec instructeur	**Vol de remise à niveau avec instructeur** (≥1h00) N° FI(S), Nom et signature	Néant	Néant	FI(S) TMG
	Maintien de compétences pilote	**"Contrôle de compétences TMG satisfaisant"** N° FE(S), Nom et signature	**Formulaire 70FormExa** : à garder par le pilote et à mettre dans Gesasso (document)	Néant	FE(S) TMG
Voltige planeur	Délivrance	**"Apte au vol acrobatique de base ou avancé"** N° FI(S), Nom et signature	**Formulaire 73iFormLic** + attestation de fin de formation du DTO	A porter sur la licence SPL par la DGAC. Formulaire DSAC	FI(S)*
Remorquage Avion	Délivrance	**"Apte au remorquage par avion"** N° FI(S), Nom et signature	**Formulaire 97iFormLic**	A porter sur la licence avion par la DGAC. Formulaire DSAC	FI(A)**
Remorquage TMG(S)	Délivrance	**"Apte au remorquage par motoplaneur (TMG)"** N° FI(S), Nom et signature	**Formulaire 73iFormLic** Attestation de fin de formation du DTO	A porter sur la licence planeur par la DGAC. Formulaire DSAC	FI(S)***

Programme de formation

Toutes les formations à réaliser au sein d'un DTO

Réglementation

Commission Formation-Sécurité FFVP / Novembre 2020

Modifications apportées à la version précédente :
– Disparition de la LAPL(S)
– Délivrance TMG
– Nouveaux formulaires

Attestations provisoires (validité de 8 semaines) disponibles

* FI(S) autorisé à l'enseignement de la voltige. ** FI(A) autorisé à l'enseignement du remorquage par avion. *** FI(S) autorisé à l'enseignement du remorquage par TMG.

Moniteur Simulateur...

Simulateur

Le constat a été fait ici maintes fois. Le simulateur est un formidable outil pédagogique pour accélérer la formation des stagiaires à la SPL. Après quelques minutes passées dans le simulateur, avec la possibilité de prendre son temps, de “figer” le vol pour une explication supplémentaire ou des commentaires de la part de l'instructeur, le stagiaire va restituer beaucoup plus vite les notions ainsi acquises lors de la séance en vol…
Oui mais… dans les faits, peu nombreux sont les instructeurs à s'impliquer dans l'utilisation du simulateur quand leur club en dispose.
Les raisons invoquées sont multiples : préférence du vol réel, mauvaise appréhension technique du simulateur, manque de temps… alors qu'une solution parmi d’autres pourrait être la suivante : pendant que les membres et d'autres instructeurs assurent la sortie des machines et leur convoyage en piste, un instructeur pourrait réaliser une séance de simulateur avec une poignée d'élèves du même niveau.

Des moniteurs simulateur…
Pour pallier cette sous-utilisation des simulateurs préjudiciable à la formation des stagiaires, la FFVP a imaginé un nouveau concept, celui du “moniteur simulateur”.
Qu'en est-il ? Il ne s'agit pas de révolutionner la formation du jour au lendemain mais de mettre en place progressivement un corps de moniteurs pouvant assurer certaines leçons au simulateur. Quels seraient les pré-requis pour le candidat moniteur simu?
– il est ou a été pilote de planeur avec environ un minimum de 100 heures de vol comme commandant de bord,
– une visite médicale n’est pas nécessaire puisqu'il s'agit d'enseigner au sol. Ainsi, un instructeur dont la qualification serait périmée pour raison médicale pourra assurer ce rôle de moniteur simulateur.
– une évaluation technique doit être réalisée par un FI de FI (FI/FI ou formateur d'instructeur), non pas en vol, mais plutôt au simulateur voire au tableau pour noter la capacité du candidat à communiquer et à s'adresser à des stagiaires.
– il s'agit de retenir des candidats au profil adapté à la mission, c'est-à-dire pouvant s'impliquer envers les autres. Ainsi, des pilotes assurant des VI sont sans doute plus susceptibles de répondre au profil recherché.
– la candidature est validée par le responsable pédagogique (RP) du club.

Quelle formation pour le moniteur simu ?
Il devra suivre une formation assurée par un FI de FI (on en dénombre près de 120 actuellement), pour s'assurer de la qualité de sa prestation. Il n'est en effet pas concevable de diminuer la qualité de la formation, surtout en abordant les premières leçons qui sont cruciales pour la formation de tout pilote. Cette formation s'étalera sur plusieurs séances, selon les disponibilités de chacun, avant de valider progressivement les leçons pouvant être assurées par le candidat.
Un objectif initial peut être d'assurer les leçons 1 à 8 (des références visuelles à la symétrie) mais le “domaine de vol” du moniteur simu pourra être accru en fonction des aptitudes du candidat, à un rythme laissé libre, le tout validé par le FI/FI.
Une fois “validé” sur des leçons données, le moniteur simu pourra les assurer en autonomie auprès de stagiaires, charge au FI/FI de s'assurer régulièrement de l'absence de toute dérive.
Bien que n'étant pas instructeur, le moniteur simu devient alors un maillon de la chaîne de formation au sein du DTO. Il assure des actes de formation bien ciblés au simulateur.
En conséquence, Gesasso sera modifié pour lui permettre de remplir la fiche de progression des stagiaires (traçabilité de la formation sur simulateur). Le rôle du moniteur simulateur peut être un bon tremplin pour des pilotes envisageant de devenir instructeur par la suite, avec une première approche de la pédagogie et de la réalisation de leçons de pilotage.
Un plan de formation (cursus) des moniteurs simulateur est en préparation et le cursus sera dans Gesasso à la disposition du FI/FI. Cette formation sera intégrée dans les formations de l'ATO-CNVV.

Expérimentation programmée
Aussi, si votre association répond aux critères suivants :
– volonté d'utiliser le simulateur dans la formation SPL des stagiaires,
– disponibilité d'un simulateur opérationnel (ce qui impose de pouvoir bénéficier d'un animateur simulateur assurant le maintien en fonctionnement de l'équipement, les dépannages, les mises à jour, etc.),
– implication dans ce projet d'un FI/FI, assurant la formation et le suivi du moniteur simulateur,
et que vous disposez d'un ou de candidats moniteurs simulateur répondant aux pré-requis évoqués ci-dessus, la commission Formation-Sécurité souhaite mettre en place une phase d'expérimentation du concept dans quelques clubs. Si vous êtes intéressé par ce projet, merci de prendre contact avec la commission Formation-Sécurité. ■

Contacts : Francis Clar via francis.clar@ffvp.fr
Michel Jacquemin via rpf@ffvp.fr

L'essentiel à retenir...

Moniteur Simulateur

■ **Prérequis :** être ou avoir été pilote SPL, 100 hdv CdB, pas d'obligation de médical, évaluation technique par le FI de FI (pas forcément en vol), candidature présentée par le RP/DTO.

■ **Formation par FI de FI** donc passant par l'ATO CNVV avec fiche de progression, traçabilité de la formation.

■ **Formation à géométrie variable** selon validation par le FI de FI des leçons acquises par le candidat, ce dernier pouvant ensuite délivrer en solo les leçons à des élèves.

Mémento du FI(S) 2.0

Ressources

La deuxième édition du “Mémento de l’instructeur de pilote de planeur” a été éditée fin septembre pour pouvoir être notamment distribuée quelques jours plus tard lors des premiers stages de Remise à niveau (RAN) organisés par la commission Formation-Sécurité dans les régions fin 2020.
Cette deuxième édition est due à une évolution de la pédagogie concernant l’approche finale, telle qu’expliquée dans un précédent numéro d’Actions vitales.
Elle a imposé d’inverser certaines leçons avec, désormais, une suite très logique comprenant, dans l’ordre :
– Utilisation des aéro-freins,
– Prise de terrain en L,
– Approche finale,
– Atterrissage-roulement.
Cette modification importante du cursus impose d’abandonner la première édition du Mémento, seule la seconde devant être désormais utilisée – la FFVP a assuré le financement de cette édition, mise à disposition gratuitement pour tous les instructeurs. La seconde édition se distingue dès la couverture avec une nouvelle photo…
Le cursus vers la SPL (Module 1 : Objectif Lâcher, Module 2 : Se perfectionner, Module 3 : Objectif SPL) a été revu en conséquence. Il figure à la page suivante.
Par ailleurs, les codes QR (flash-codes) qui figuraient dans la première édition ont été supprimés, remplacés par un lien informatique avec le site où sont présentées toutes les vidéos pédagogiques concernant la formation pratique à la SPL.
Certaines ne sont pas encore mises en ligne et le seront prochainement.
Enfin, les annexes ont été augmentées de quelques pages supplémentaires afin de proposer un maximum de documents pratiques à l’instructeur, ce dernier devant ainsi trouver réponse à toute question en consultant son Mémento.
La seconde édition est évidemment téléchargeable sur www.ato.cnvv.net ■

SUPERVISION

Lors des premiers vols solo, l’instructeur doit être au sol pour suivre les décollages et atterrissages*.

Une VHF à disposition est nécessaire mais sans tomber dans le téléguidage…

***Il peut déléguer ce rôle à un autre instructeur.**

PROGRAMME DE FORMATION A LA SPL

MODULE 1 : Objectif Lâcher

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Briefing Accueil	Vol accoutumance Effets primaires Références visuelles	Ligne droite Montée	Virage à moyenne inclinaison	Visualisation du point d'aboutissement	**Point d'étape n°1**	Relation Assiette Trajectoire Vitesse Compensation	Symétrie	Exercices complémentaires Virage face à un repère Cap Battements d'ailes Effets du vent Prise d'axe	Vol lent Décrochage	Montée	Transition en vol local	**Point d'étape n°2**	Modes de lancement Roulage Décollage	Utilisation des AF	PTL	Approche finale	Atterrissage Roulage	Virage à grande inclinaison Virage engagé	Autorotation	**Lâcher**
Vidéos						**Vidéos**							**Vidéos**							

DETECTION

En anticipation

Moyens de lancement
Remorqué en ligne droite
Treuillée en montée

Moyens de lancement
Remorqué : décollage et virage
Treuillée : décollage et rotation

Utilisation AF – PTL – Atterrissage : commenter le circuit visuel et la décision d'arrondir.
Visualisation des angles et trajectoires sol.
Effets du vent sur la trajectoire

SEQUENCE D'ACTIONS

En anticipation

Moyens de lancement
Remorqué : ligne droite
Treuillée : montée

Moyens de lancement
Remorqué : décollage/virage
Treuillée : décollage/rotation

Utilisation AF : faire des perceptions sur de longues finales
PTL : commenter et exécuter les points clés et le suivi des trajectoires sol
Atterrissage : décision d'arrondi définie par le stagiaire mais exécutée par le FI.

eLearning

MODULE 2 : Se perfectionner

Vols en double | **15 vols solo**

Pilotage
Approche et atterrissage
Vol à voile
Compétences non techniques : COS, GES, DEC et COM

Délivrance possible du PASS

eLearning | **Théorique SPL**

MODULE 3 : Objectif SPL

Vol en DC / 1 circuit 100 km | **2 vols solo**

Pilotage
Préparation du vol
Navigation
Compétences non techniques : COS, GES, DEC et COM

Délivrance de la SPL

Modules fédéraux : Montagne, Plaine

Vers une autonomie croissante

© FFVP / 2020

Analyse

Être chef-pilote en club

Cet article n'est pas le manuel pour être ou devenir un parfait chef-pilote ! Ce rôle, en fonction de la taille du club, peut connaître des niveaux d'implication très différents même si les activités demeurent identiques dans leur principe, entre le chef-pilote bénévole, seul instructeur d'une petite structure et le chef-pilote salarié sur une plate-forme importante, entouré de nombreux instructeurs mais pouvant assurer également un rôle de chef de centre, en gérant le personnel ou la maintenance de la flotte. Dans bien des cas, quelle que soit la taille du club, le chef-pilote demeure “l'homme-orchestre” aux multiples responsabilités. Tentons de faire le tour de la question !

Le rôle du chef-pilote

Le rôle du chef-pilote est multiple. Devenu généralement le “responsable pédagogique” (RP) avec l'arrivée des Declared Training Organisation (DTO), il est le garant du bon déroulement des formations théoriques et pratiques au sein de l'association.
Il doit donc s'assurer de l'homogénéité des formations assurées dans son club, via des réunions avec tous les instructeurs, notamment lors de la revue de sécurité, une fois par an au moins.
Ces réunions d'instructeurs demeurent essentielles pour rassembler l'ensemble des formateurs, en fin ou en début d'année, histoire de dresser le bilan de la saison passée, d'en tirer les bonnes résolutions avant d'aborder la nouvelle saison.
C'est aussi l'occasion de faire le point sur les dernières avancées réglementaires, fort nombreuses ces derniers temps, et de vérifier leur bonne mise en application.
Le chef-pilote étant au sommet de la pyramide de l'instruction, le concept d'exemplarité prend encore plus de sens dans son cas, car, comme les instructeurs, il est forcément pris comme modèle par les stagiaires et même les pilotes brevetés.
Son objectif principal demeure le niveau de sécurité à tous les niveaux. Même si chaque pilote devient commandant de bord une fois aux commandes d'un planeur, sa responsabilité peut être engagée après un accident si toutes les mesures nécessaires n'ont pas été prises pour limiter la prise de risques.

Du formateur à l'animateur

Agissant dans le cadre d'une activité de loisir, il n'est pas seulement un “technicien” du pilotage, encadrant des formateurs et assurant la sécurité de l'activité en général, il doit être aussi un “animateur”, un “entraîneur” pour dynamiser l'activité, qu'il s'agisse d'encourager des pilotes à faire tel ou tel circuit en fonction des conditions du jour, ou d'organiser une compétition nationale ou locale, prévoir un stage dans une autre région pour découvrir le vol en montagne (ou la plaine), pousser tel ou tel pilote à progresser en participant à une compétition, etc.
Il doit donc être force de proposition, en s'occupant des différentes populations des membres de la structure : du stagiaire en stage de découverte durant quelques jours au circuiteur pilier du club depuis des décennies en passant par les stagiaires en formation, les jeunes brevetés, les jeunes circuiteurs… L'idéal est donc de créer une ambiance positive, afin que la présence des membres sur le terrain soit un réel plaisir, que chaque membre quel que soit son niveau et/ou son ancienneté se sente le bienvenu.
Pour gérer la formation, le chef-pilote doit s'entourer d'instructeurs impliqués dans cette activité. Certains auront peut-être une plus grande expérience que lui.
Il pourra alors bénéficier de leurs conseils ou recommandations dans certains cas – la réflexion à plusieurs apporte souvent plus de solutions que de travailler seul – mais la décision finale lui reviendra.

De la communication

Comme on le voit, pour “survivre” dans le monde associatif, il est préférable d'être aussi un bon communicant, pour dialoguer avec les instructeurs mais aussi les membres du club, du Conseil d'administration ou des habitants du secteur.
Le partage d'informations vers l'ensemble des membres peut se réaliser sous différentes formes, selon l'importance des messages à transmettre : de façon répétée lors du briefing quotidien, au bar le soir après les vols s'il s'agit d'échanges plus personnels avec tel ou tel pilote, ou encore par mail avec une liste de diffusion électronique quand l'information doit être connue de tous les membres. Le luxe peut consister à diffuser un bulletin interne permettant de conserver dans le temps des informations pratiques toujours d'actualité et consultables au fil des saisons par les nouveaux membres – un lien de contact vers tous les membres dont certains ne sont actifs qu'une partie de la saison (vacances estivales).
Le rôle du chef-pilote est également de faire suivre les informations diffusées par la commission Formation-Sécurité vers les instructeurs et/ou les membres, en relayant tel document ou telle recommandation. Rien à voir avec des informations pouvant être diffusées sur un Facebook du club où il est plutôt question de l'activité au quotidien ou des nouvelles du jour…
Un panneau d'information en salle de Briefing est une bonne méthode pour attirer l'attention sur tel ou tel sujet lié à la sécurité des vols, un Notam concernant un aérodrome à proximité ou un SUP-AIP impactant l'espace aérien des circuiteurs. Il peut être complété d'une boîte à lettres pour déposer un Rex interne ou une suggestion.

Superviser les vols

Avec toutes ces activités, un chef-pilote peut être amené à rester… au sol certains jours pour suivre le bon déroulement des vols, assurer des lâchés, suivre au décollage et à l'atterrissage de jeunes solos, mais ces tâches peuvent également être déléguées à d'autres instructeurs. Il doit donc répartir les stagiaires à ses différents instructeurs et pouvoir ainsi superviser l'ensemble des vols, avec du recul, pouvant intervenir ici ou là durant la journée.
Sa journée débute donc tôt le matin, avec notamment l'analyse de la prévision météorologique pour déterminer la piste utilisée, préparer le briefing météo et espace aérien, la répartition pilotes/machines.
Le briefing matinal présentera la météo et la répartition mais il doit comprendre également un rappel des consignes du jour, fonction des menaces potentielles (orages, vent, cultures hautes, etc.). La lecture d'un Rex peut être une façon efficace pour prendre en compte une situation critique donnée et faire des rappels pratiques et ponctuels sur la sécurité des vols.

Suivre les stagiaires, les brevetés et les VI

La formation est plus efficace quand les stagiaires savent quel va être le contenu de la leçon en vol, le déroulement de cette dernière. Ceci passe évidemment par un briefing et si possible, auparavant, la visualisation de la vidéo pédagogique concernant la leçon en vol. Il est donc idéal de pouvoir disposer d'un ordinateur au club en accès libre pour ce genre de consultation.
Dans le cas contraire, les stagiaires devront

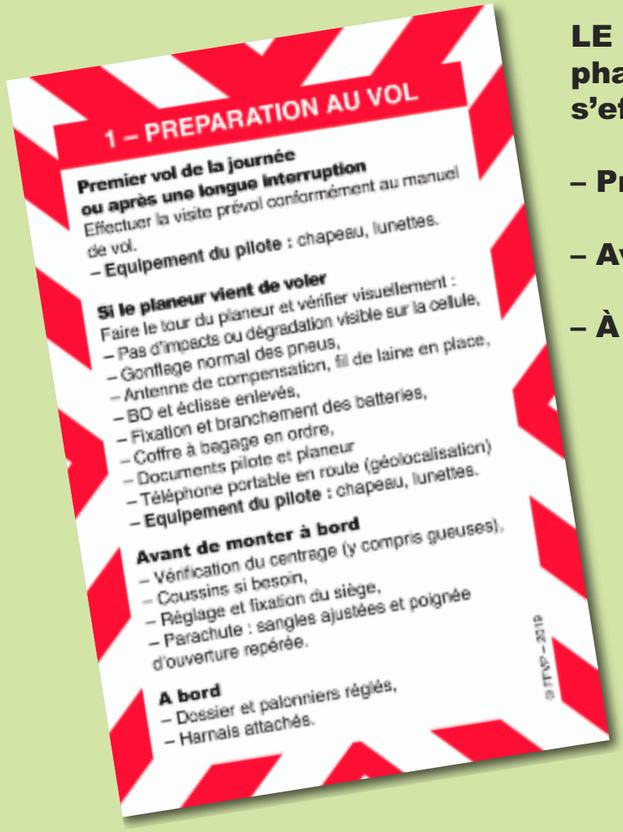
les visualiser chez eux avant de se rendre sur l'aérodrome. Le chef-pilote doit donc s'assurer que les moyens techniques sont opérationnels, avec notamment l'usage en amont du simulateur si l'association en dispose.
Pour les brevetés, il reste nécessaire de vérifier que les vols sont réalisés dans de bonnes conditions. Ceci passe par la mise à disposition d'outils informatiques permettant d'accéder aux Notams, aux SUP-AIP pour valider l'espace aérien prévu en circuit.
Un rappel des principales contraintes dans ce domaine lors du briefing matinal reste une bonne pratique !
Ce peut être aussi la tâche d'assurer des lâchés machine. Le suivi des VI s'impose également, même si les vols sont délégués à d'autres pilotes. Les VI sont des vélivoles potentiels et il est important que leur premier contact avec notre activité sportive se déroule dans de bonnes conditions, avec les explications adéquates et une écoute des attentes du candidat.

Gérer la partie administrative…
Le suivi des membres au niveau des licences, visites médicales, expérience récente, suivi des fiches de progression, est désormais (presque) une simple formalité avec Gesasso. Mais il reste encore d'autres tâches administratives à suivre de près pour organiser les examens théoriques ou pratiques, suivre les dossiers avec la DSAC/IR, etc.

Insuffler une culture de sécurité
Les clubs les plus sûrs ont une “culture” de la sécurité très proactive. C'est un état d'esprit qui ne va pas à l'encontre du plaisir de voler. Il s'agit d'être bien conscient des risques et de les “mitiger” en ayant des parades en face de chaque menace. Avec le nombre d'accidents enregistrés chaque année et le nombre de clubs fédéraux (160), un calcul simpliste donne un accident grave par club tous les 15 ans en moyenne. Il y a heureusement peu d'accidents en valeur absolue mais pour 1 accident réel, il y a sans doute 10 quasi-accidents qui ont été évités de peu.
D'où l'importance des Rex pour faire bénéficier l'ensemble de la communauté vélivole des problèmes rencontrés afin de mieux armer tous les pilotes de la communauté vélivole. Ainsi, mettre la sécurité en priorité au quotidien reste le principal rôle du chef-pilote.

Préparer l'avenir
S'il lui reste du temps, le chef-pilote a encore d'autres tâches possibles, dont certaines pourront être menées durant la période hivernale, si l'organisation des visites annuelles ne l'accapare pas…
Il doit en effet encore prévoir l'avenir à plus ou moins long terme, c'est-à-dire s'assurer de pouvoir compter sur un “pool” d'instructeurs en nombre suffisant pour assurer les saisons à venir et assurer au fil du temps le renouvellement progressif des membres.
D'où la nécessité de former régulièrement de nouveaux instructeurs. Il faudra donc identifier parmi les membres les pilotes susceptibles de devenir des instructeurs.
Ce n'est pas toujours simple…
Il ne suffit pas seulement d'être bon pilote ou bon circuiteur, il faut aussi avoir la “fibre” pour enseigner, avec un comportement adéquat au quotidien. Si la première exigence est relativement aisée à évaluer, la seconde l'est beaucoup moins.
Le futur instructeur idéal demeure un pilote qui possède une bonne expérience “transversale” du vol à voile, ayant pratiqué plusieurs déclinaisons de la discipline : vol sur la campagne, compétition, voltige, expérience sur plusieurs types de planeurs et sur différentes plates-formes, en plaine et en montagne. Si tout cela n'est pas obligatoire, c'est cependant souhaitable car il s'agira ensuite de répondre aux attentes de stagiaires aspirant éventuellement à différentes formes de vol, d'où l'importance que l'instructeur peut leur apporter en termes d'inspiration…
Comme on le voit, les rôles du chef-pilote restent multiples mais l'ensemble est crucial pour le bon fonctionnement de la structure car la qualité de la musique jouée par les instrumentistes dépend en premier lieu du travail de l'homme-orchestre… ■

CRIS !



LE CRIS est constitué de quatre phases dont les trois premières s'effectuent bien avant le décollage :

– Préparation du planeur

– Avant de monter à bord

– À bord

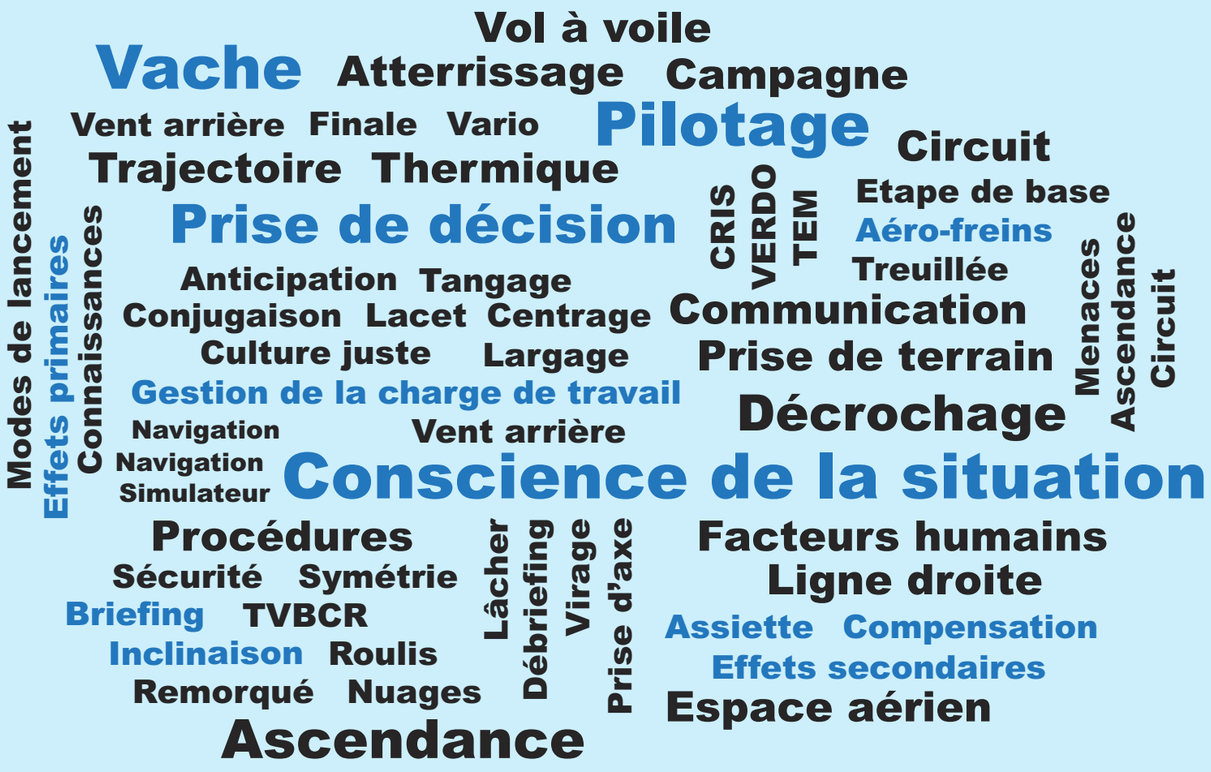
La quatrième s'effectue juste avant le décollage :

– Actions vitales ou CRIS

Il y a donc un RECTO et un VERSO à lire.

L'un ne va pas sans l'autre.

FF Vol en Planeur



Deux Rex parmi d'autres...

Analyse

Les Rex constituent une formidable banque de données, une bibliothèque d'expériences vécues et rapportées par leurs acteurs. Ceci permet à d'autres pilotes d'imaginer des situations similaires, d'avoir des solutions en tête, des éléments de réflexion pour résoudre tel ou tel problème, ou éviter telle ou telle situation. Deux Rex publiés dernièrement en sont un exemple supplémentaire…

Sortie dissymétrique des aéro-freins

La totalité de ce Rex (n°8126) peut être consultée sur le site fédéral. En voici une synthèse.

Lors d'un vol sur les Pyrénées, l'équipage d'un Janus CE effectue une longue transition pour atteindre une masse nuageuse dont le plafond est légèrement inférieur à l'altitude du planeur. Sortie des aéro-freins donc pour passer sous la couche et une turbulence est ressentie sous forme d'une vibration, entraînant la rentrée des AF et une réduction de la vitesse. Mais le phénomène se poursuit, comme la vibration d'une palette d'aéro-freins. Le pilote regarde de chaque côté. A gauche, l'aéro-frein est bien rentré. A droite, l'aéro-frein dépasse d'environ 3 cm à l'extrados.

Le local avec Séo de Urgel était assuré, le pilote manoeuvre à plusieurs reprises les aéro-freins, ce qui reste possible mais toujours sans effet pour rentrer totalement celui de droite. Le pilote confie les commandes à son passager SPL et téléphone au responsable mécanique du club qui propose un dégagement sur un aérodrome où le dépannage serait plus aisé. Le pilote souhaitant maintenir le local de Séo de Urgel garde ce dernier comme destination car l'autre aérodrome imposerait le survol d'un secteur invachable.

En vol de pente, en bénéficiant de l'ascendance dynamique, la configuration de l'appareil permet de maintenir un zéro mais pas de monter. Planeur parvenu sur les pentes à proximité de Séo de Urgel, de nouvelles manoeuvres des AF sont réalisées et, après une vingtaine d'essais, les aéro-freins consentent à rentrer totalement. L'heure étant tardive et l'appareil à moyenne altitude, décision est prise de se poser à Séo de Urgel. Le dépannage du planeur aura lieu le lendemain par la route. Dans son Rex, le pilote précise que la cause de la dissymétrie des AF en fin de course aurait pu être détectée à la visite prévol bien que cela était difficile à observer. Par la suite, un autre pilote du club a déclaré qu'il avait remarqué cette dissymétrie mais n'avait pas jugé utile de le signaler vu du peu d'écart perceptible.

Tout est bien qui finit bien mais ce Rex peut permettre d'aller un peu plus loin. Tout événement même mineur peut avoir par la suite une portée plus importante. Dans le cas précis, cette faible dissymétrie avait déjà été constatée par un pilote mais jugée suffisamment faible pour ne pas être rapportée. C'était pourtant un "précurseur" et la raison de cette dissymétrie n'avait alors pas été analysée. Or, un problème mécanique peut ne pas être “statique” mais se dégrader dans le temps. D'où l'importance de rapporter toute anomalie notée sur un planeur, même jugée minime, car il est préférable de relever un problème déjà soulevé, connu et géré, plutôt que de ne pas en faire état avec un risque potentiel par la suite…

Au passage, le pilote a bien géré la situation anormale, assurant en priorité le local d'un aérodrome, vérifiant le fonctionnement des aéro-freins une fois le local validé puis, constatant que le problème technique persiste, délègue le pilotage à son passager pour prendre conseil auprès du responsable mécanique. Mais après discussion, il prend la décision de conserver le terrain qu'il a déjà en local plutôt que de choisir un autre terrain imposant le survol d'un secteur non vachable alors que le problème technique n'est pas résolu. Il précise qu'il vole régulièrement sur ce genre de machine, en montagne, dans le secteur concerné. La sécurité a ainsi primé sur la facilité de choisir un terrain français plutôt que de passer la frontière franco-espagnole – l'accueil y compris par la Guardia civile ne posera aucun problème dans les faits…

Trajectoires convergentes pour deux attelages

Un second Rex (n°8127) apporte également des éléments de réflexion utiles à développer. En voici sa synthèse.

Un instructeur décolle en place arrière d'un Alliance 34 avec un élève, planeur remorqué par un Super Dimona. Une minute plus tard, un Rallye 180 ch décolle, remorquant un Nimbus 2.

Le premier remorqueur entame un virage de 360° par la gauche après le décollage. Durant ce virage, l'instructeur du SNC-34, après 270° de secteur, aperçoit le second attelage dont la trajectoire va tangenter leur trajectoire. De plus, arrivé à leur hauteur, le Rallye vire vers le premier attelage…

L'instructeur intervient sur la radio, prévenant son remorqueur qu'un avion arrive sur sa droite. Le Super Dimona accentue son virage à gauche, le Rallye dégage à droite, les deux attelages se sont rapprochés à 100 m environ.

Par la suite, les équipages ont fait le point au sol. A aucun moment, les pilotes des aéronefs remorqueurs ne se sont vus.

Le pilote du Rallye connaissait les intentions du premier attelage et du point de largage envisagé par ce dernier mais il n'a pas remarqué que le Dimona avait entamé un virage de 360°. Le pilote du Nimbus 2 s'est rendu compte du rapprochement mais n'est pas intervenu. Il semble que la protection du Flarm n'a pas joué son rôle.

L'instructeur du SNC-34 savait qu'un second attelage avait décollé derrière lui avec un meilleur taux de montée. Il avait bien analysé cette menace et a cherché le visuel du second attelage. Constatant le danger, il est intervenu à la radio pour briser la “chaîne” menant à l'accident. Il précise que la règle demeure le “voir et être vu” mais que sur les 4 commandants de bord, 2 ont vu la situation indésirable se mettre en place, 1 seul a communiqué alors que le risque était l'abordage de deux attelages impliquant cinq personnes.

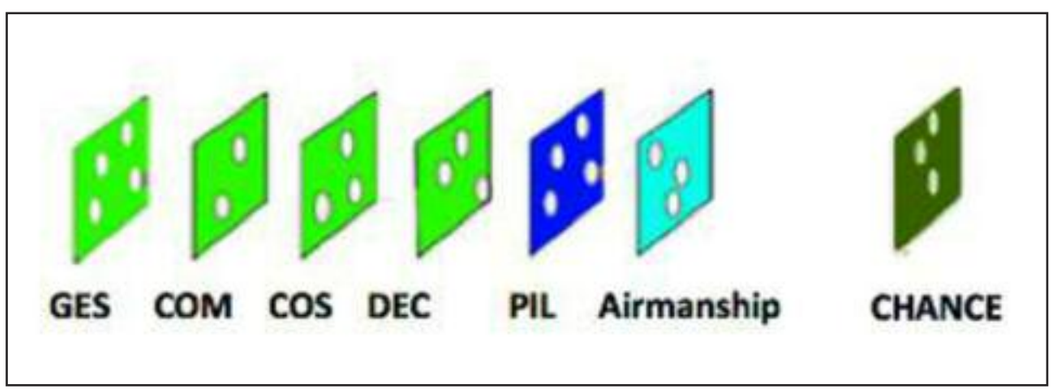
S'il fallait inventer un scénario pour mettre en avant le concept de conscience de la situation (COS), il serait difficile de trouver mieux, surtout avec la prise de décision (DEC) qui a suivi en intervenant sur la fréquence. Rappelons qu'une bonne prise de décision ne peut avoir lieu qu'à la suite d'une bonne conscience de la situation…

Ce Rex permet de rappeler à tous un point important : ce n'est pas parce que le pilote du remorqueur est responsable de la conduite de l'attelage qu'il faut être passif derrière. Beaucoup de vélivoles suivent aveuglément le remorqueur et s'interdisent d'intervenir sur la fréquence. Dans le cas présent, les pilotes remorqueurs n'avaient pas conscience du danger, contrairement aux deux pilotes des planeurs remorqués… Pourtant, le pilote d'un planeur remorqué a une autre vision, avec 50 m de recul dû à la longueur du câble, que celle du pilote remorqueur. La preuve, les deux pilotes des planeurs ont vu la chaîne des événements se mettre en place et pouvant aller jusqu'à la collision. Les vélivoles, avec le nez court de leur planeur, ont une meilleure vision vers l'avant. Les pilotes des remorqueurs subissent de nombreux angles morts, avec les montants de la verrière, le long capot moteur.

De plus, dans le cas le plus répandu d'aéronefs remorqueurs à disposition côte à côte, le pilote en place gauche subit un angle mort vers la droite du fait du tableau de bord. D'où la recommandation si le largage du planeur intervient en ligne droite de préférer descendre à gauche, avec un secteur aussitôt dans le champ de vision du pilote remorqueur, ce qui est moins le cas si le virage de dégagement se fait par la droite.

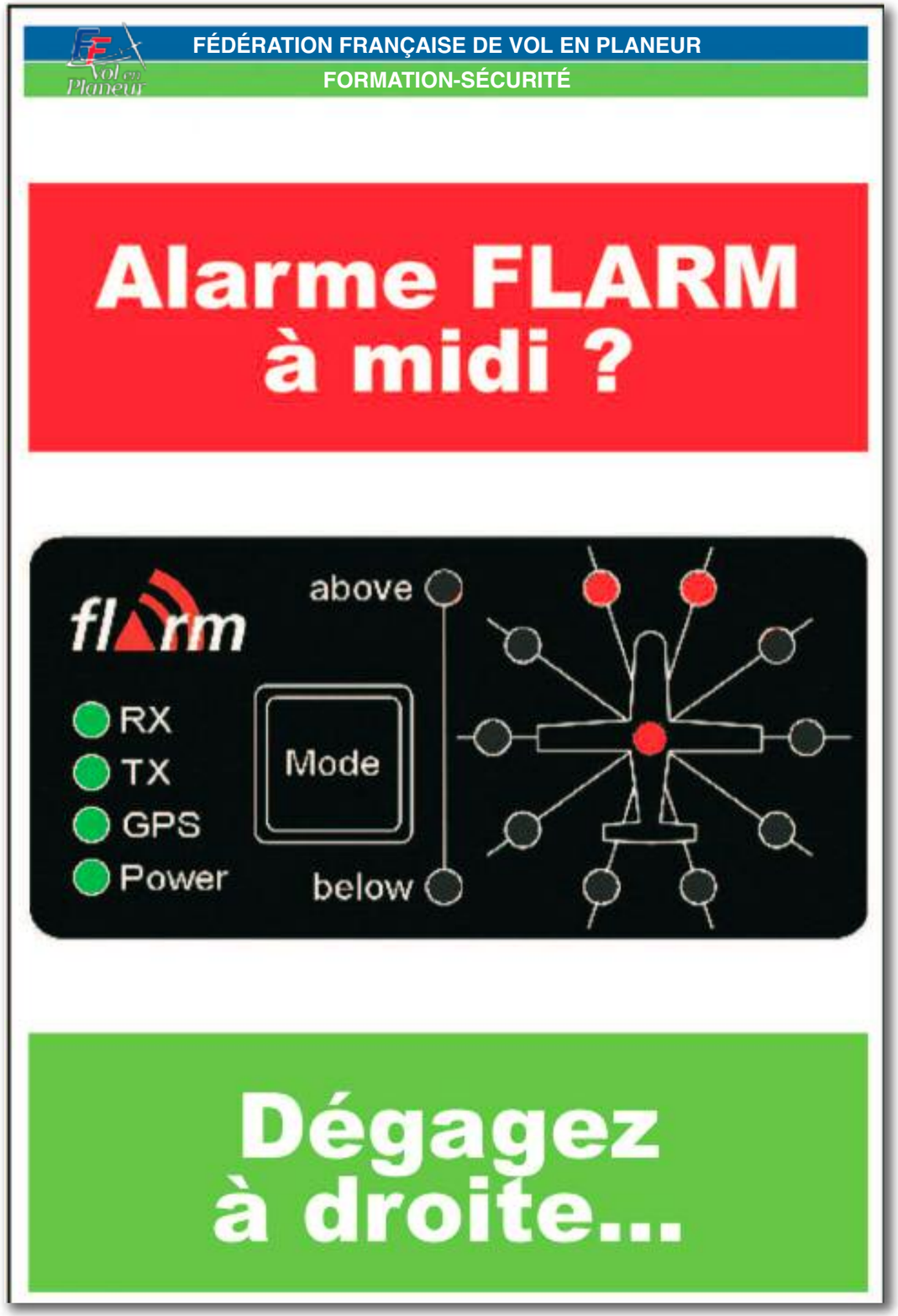
Par ailleurs, quand plusieurs remorqueurs sont utilisés simultanément sur une même plate-forme, en plus d'une attention accrue des pilotes remorqueurs (mais aussi des vélivoles remorqués), il peut être judicieux de respecter un cheminement standardisé dans les phases de montée initiale et d'intégration dans le circuit. Dans tous les cas, communiquer dès que l'on a un doute demeure essentiel. Une demande de position d'un autre attelage ne prend que quelques secondes sur la fréquence et ceci peut instantanément lever un doute.

Enfin, même si l'on ne voit pas les autres aéronefs, la radio doit permettre de se faire une “image mentale” du trafic autour d'un terrain. L'écoute de la fréquence permet ainsi de noter les annonces de décollage d'un attelage et donc le retour dans le circuit, quelques minutes plus tard, du remorqueur, mais aussi les annonces des planeurs en zone de perte d'altitude ou déjà dans le circuit de piste. ■



Pour consulter les Rex
https://www.ffvp.fr/kb/kb-categorie/retours-dexperience?fwp_category=retours-dexperience

A l'affiche...



À l'affiche...

POSITION HAUTE dans le planeur...

Ne mettez pas en danger votre pilote remorqueur...

Dès la perte du visuel LARGUEZ !

Vol en Planeur

Affiches téléchargeables sur http://www.ato.cnvv.net

À l'affiche...

POSITION HAUTE dans le remorqueur

Vous avez perdu le visuel du planeur ? Votre aéronef pique malgré une action à cabrer ?

N'attendez pas... LARGUEZ !

Vol en Planeur

Vidéos Positions hautes à consulter sur www.ffvp.fr/briefings-securite

Analyse

Age et pilotage...

Le sujet est souvent tabou dans les clubs. Mais l'âge peut être un paramètre cité dans certains rapports d'accident publiés par le BEA. Jusqu'à quel âge faut-il laisser voler un pilote ?
La réglementation ne donne pas de réponse. Le médecin aéronautique peut en apporter une s'il juge qu'il n'est plus souhaitable qu'un pilote vole en solo ou en commandant de bord. Ceci ne répond pas forcément à tous les cas de figure car les paramètres vont souvent au-delà de l'aspect médical. Tel pilote âgé est membre du bureau, tel autre est un pilier du club et la décision peut être difficile à prendre.
Ce qui suit a été traduit à partir d'un document de la CAA new-zélandaise.

Du vieillissement de l'organisme humain
La population compte des personnes plus âgées qu'auparavant car l'espérance de vie s'est allongée ces dernières décennies. L'état de santé est meilleur et il n'est pas rare de compter dans un club de nombreux pilotes atteignant ou dépassant les 80 ans… Mais au fil des années, inéluctablement, les fonctionnalités de l'organisme humain se dégradent.
En voici un aperçu :
– Souplesse et force : des pilotes âgés sont capables d'effectuer les mêmes tâches et les mêmes mouvements que des pilotes plus jeunes mais cela pourra sans doute se faire avec moins de souplesse et moins de force physique, faisant que les pilotes âgés peuvent être amenés dans certaines conditions à être plus proches des limites de leur organisme, qu'il s'agisse de pousser un planeur en piste ou dans le cas d'une éventuelle évacuation en vol.
La réduction des mouvements de la tête peut également compromettre la sécurité avant virage mais aussi durant la totalité du vol.
– Audition : avec l'âge la capacité à percevoir certaines fréquences diminue. Là où des jeunes peuvent entendre des fréquences jusqu'à 16.000 Hz, des pilotes âgés seront limités à partir de 60 ans à des valeurs proches de 8.000 Hz.
La voix humaine s'étalant entre 500 et 3.000 Hz, dans un environnement bruyant, l'écoute d'un message peut être plus difficile à identifier.
– Vision : le champ de vision périphérique peut atteindre 190° mais dès l'âge de 35 ans, il se réduit progressivement, voire s'accélère à partir de 55 ans. À 65 ans, des études montrent qu'il peut être limité à 140°. Ceci impose que cette diminution du champ visuel doive être compensée par des mouvements de la tête plus amples alors que la souplesse du cou peut au même moment les limiter…
Mais ce n'est pas tout. Avec l'âge, on constate la diminution de l'acuité visuelle mais aussi l'acuité dynamique, qui permet de détecter et de focaliser sur un objet mobile. La surveillance du ciel impose donc de renforcer la technique de balayage visuel pour obtenir une même efficacité que lorsque vous étiez plus jeune.
Le vieillissement entraîne également une baisse de la vision par faible lumière, notamment à la tombée de la nuit, avec une sensibilité accrue face à des reflets lumineux – point qui n'est pas prépondérant en vol à voile ! Plus gênant est la dégradation possible dans la sensibilité aux contrastes et à la perception de la profondeur (évaluation des distances).
– Fatigue et récupération : le retour à de bonnes conditions physiques peut prendre plus de temps après un important effort ou un moment de forte concentration. Dans le même ordre d'idée, un jeune circuiteur pourra accumuler les circuits jour après jour – avec la butée de 6 jours d'affilée que le bon sens impose… – alors qu'un pilote plus âgé devra marquer une pause pour mieux récupérer. En effet, les personnes âgées voient souvent leur sommeil être diminué à la fois par sa durée et sa qualité.
– Fonctionnement cérébral : avec l'âge, la mémoire décline, les temps de réaction peuvent être rallongés. Si le pilote âgé pratique le vol à voile depuis plusieurs décennies, les réflexes auront été acquis, l'expérience pourra pallier quelques déficiences. S'il s'agit d'un stagiaire, comme pour toute acquisition de connaissances, l'apprentissage sera forcément plus long.
Dans tous les cas, la capacité à penser et à raisonner, notamment en cas de phase critique (vache ?), ne s'améliore généralement pas avec l'âge. D'où l'importance de pratiquer régulièrement pour rester opérationnel. Ceci peut passer par des vols en double, avec un instructeur, pour maintenir son niveau. Le respect des procédures (check-lists, CRIS, TVBCR, VERDO) s'avère crucial, sans dérive. L'anticipation doit être encore plus soutenue en ayant toujours un plan B.

Être conscient de son état
Tous ces phénomènes ne surviennent pas du jour au lendemain et sont plus ou moins progressifs. Il peut être difficile de s'auto-analyser en ne voyant pas la lente évolution dans le temps alors que cela est plus aisé pour des personnes extérieures. Il faut donc rester conscient de cette évolution, en prenant des marges. L'essentiel à ne pas oublier : avoir une bonne hygiène de vie et garder une bonne activité physique.
Il demeure important de cesser de voler en tant que commandant de bord quand :
– un pilote n'est pas capable de rester "opérationnel" même s'il l'est du point de vue légal, visite médicale acquise.
– un pilote est conscient de ses déficiences en matière de performance mais connaît des difficultés à les compenser malgré ses efforts.
Si les passagers que vous embarquez en vol deviennent de plus en plus hésitants à le faire, il faut se poser la question.
Tout ceci ne veut pas dire qu'il faut arrêter de voler mais qu'à partir d'un certain point, il est sans doute préférable de voler en double. Le plaisir du vol reste intact… ■

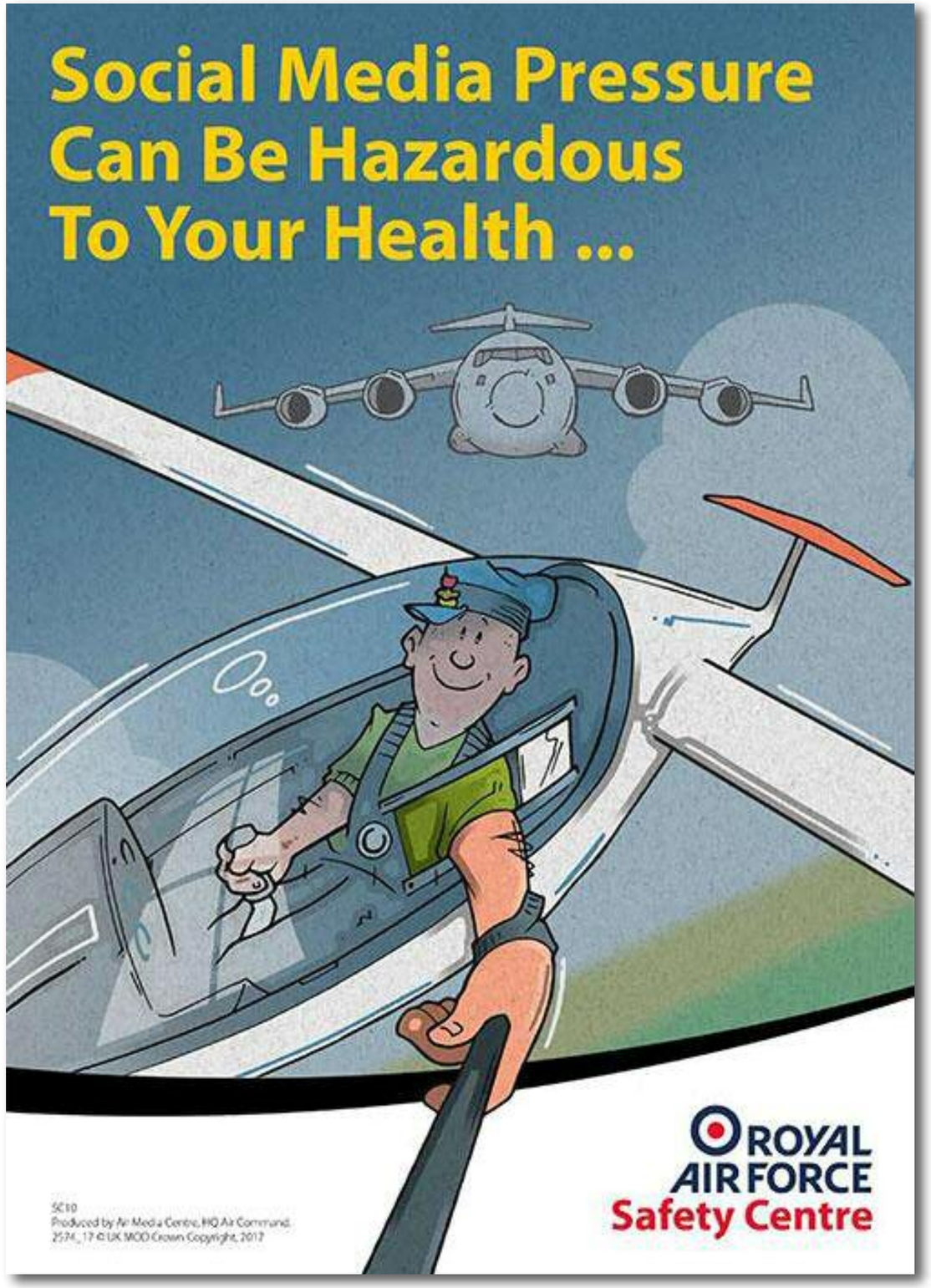
Analyse

La menace de la GoPro

Avec la miniaturisation des caméras, ces dernières années, les caméras “sportives” (type GoPro) se sont immiscées dans les différentes activités humaines.
Le vol à voile n'y a évidemment pas échappé. Comme la langue d'Esope, ce genre d'équipement a des bons et des mauvais côtés.
Les bons côtés, ce peut être l'enregistrement d'un vol pour pouvoir le revivre par la suite, analyser certaines décisions, participer à la promotion du vol à voile, partager une expérience, comprendre un incident ou un accident.
Les mauvais côtés, c'est “l'environnement” que peut générer – inconsciemment – un tel équipement. Il peut entraîner certains pilotes à flirter avec leurs marges de sécurité en voulant ramener une "belle vidéo" et épater les copains… C'est aussi un équipement de plus à gérer avant et pendant le vol, et donc des contraintes supplémentaires pour le commandant de bord.
Ces contraintes ne doivent pas interférer avec le pilotage, surtout durant les phases critiques (décollage, remorquage, treuillée, approche et atterrissage). Si une caméra sportive est utilisée, l'idéal est de la mettre en route avant ces phases critiques, car gérées près du sol, et non pas durant ces phases car c'est une charge de travail accrue pour le pilote à un moment où il doit être disponible au maximum.
Un point important est de valider, avant de décoller, la robustesse du support de la caméra car si celle-ci se détache lors d'une phase critique (accélération rapide au décollage en treuillée…), elle peut tomber et gêner le pilotage au niveau des palonniers ou du manche. Elle peut surtout constituer une “distraction” dans une phase où la vigilance du pilote doit être accrue. Ainsi, un ou deux accidents récents concernant des positions hautes pourraient avoir comme cause initiale une caméra qui s'est détachée, le pilote du planeur s'occupant de sa caméra plutôt que de garder le visuel du remorqueur.
Dans un autre accident lié à l'ouverture intempestive de la verrière en montée initiale derrière un remorqueur, une des premières réactions du pilote a été de vouloir arrêter sa caméra ayant enregistré l'incident, alors que l'essentiel aurait été de continuer à piloter son planeur…
Certes, on n'arrêtera pas un phénomène lié à l'arrivée de nouvelles technologies, renforcées par la diffusion d'images sur les réseaux sociaux, mais encore faut-il bien prendre en compte que la présence d'une caméra sportive à bord génère – par sa simple présence – une menace supplémentaire. Il faut en être conscient en (tentant de) faire abstraction de cet “observateur” qui n'est pas neutre et peut dégrader votre niveau de sécurité. CQFD. ■

A l'affiche…

La pression des médias sociaux peut être néfaste à votre santé…

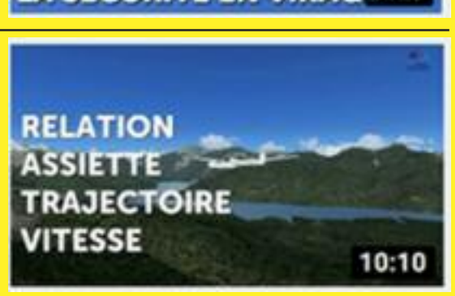


Briefings avant vol pour la formation à la SPL

Vidéos pédagogiques réalisées par Philippe Lhotellier à la demande de la commission Formation-Sécurité de la FFVP et à l'usage des stagiaires en formation SPL. Le chantier est toujours en cours avec une quarantaine de vidéos prévues pour couvrir toute la formation pratique – ceci en complément de l'eLearning fédéral en cours d'élaboration pour préparer le théorique SPL. Ces premières vidéos sont dès à présent utilisables avec les liens actifs indiqués sous chacune d'elles. Une fois sur le site www.ffvp.fr/briefings-avant-vol choisir l'item Chaîne pour avoir le cursus de formation dans l'ordre.

Ressources

Programme de formation à la SPL



Vol lent et décrochage

Préparation au vol CRIS et Briefing Sécurité

Toutes ces vidéos disponibles via le lien suivant www.ffvp.fr/briefings-avant-vol

Ressources

Préparation au vol
CRIS et Briefing Sécurité

La treuillée
Montée à trajectoire optimale

La treuillée
Roulement-Décollage-Montée initiale

Fin de treuillée et largage

Treuillée
Manoeuvres d'urgence

Approche finale

Atterrissage et roulement

Virage à grande inclinaison et virage engagé

Autorotation

Toutes ces vidéos disponibles via le lien suivant
www.ffvp.fr/briefings-avant-vol

Vol en Planeur
Formation et Sécurité

Vidéos complémentaires sur
www.ffvp.fr/briefings-securite

NOUVEAU

NOUVEAU

L'outil de l'instructeur…

ATO-CNVV

Formation et réglementation

Vol en Planeur

ACCUEIL | FORMATIONS ATO | PILOTE | DTO-WINGU-GESASSO | RÉGLEMENTATION | DOCUMENTS | SÉCURITÉ | F.A.Q

FORMATIONS ATO
- CARTE SATELLITES ET S- FE(S)
- DOCUMENTS ATO
- FI(S)
- FE(S)
- FI-FI(S)
- FIE(S)
- DOC FORMATEUR

PILOTE
- MÉDICAL
- BPP
- SPL
- TMG
- EMPORT DE PASSAGERS
- COMMANDANT DE BORD
- DOCUMENTS
- DIVERS OPS (SAO)
- VOLTIGE
- REMORQUEUR
- AVANT PREMIER VOL
- CONVERSION

DTO-WINGU-GESASSO
- DTO
- THÉORIQUE WINGU BPP
- GESASSO

RÉGLEMENTATION
- FICHES PRATIQUE
- RÉGLEMENTATION FRANÇAISE PILOTE
- RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE PILOTE
- RÉGLEMENTATION SERA ET EA
- OPÉRATIONS EN PLANEUR

DOCUMENTS
- TOUS LES DOCUMENTS
- NOTES ET FLASH SUR LA SÉCURITÉ :
- ACTIONS VITALES
- PLANEUR INFO
- MODE DE LANCEMENT
- DOCUMENTS DE FORMATION POUR LE PILOTE
- FICHE PRATIQUE DES FORMATIONS
- DOCUMENTS DES INSTRUCTEURS FI(S)
- DOCUMENTS DES EXAMINATEURS FE(S)
- DOCUMENTS DE L'ATO CNVV
- DOCUMENTS POUR LES DTO-FFVV
- DOCUMENTS DE SÉCURITÉ

F.A.Q
- FI(S)
- FE(S)
- BPP
- SPL
- TMG
- THÉORIQUE WINGU
- GESASSO
- MÉDICAL

NOUVELLES RUBRIQUES

www.ato.cnvv.net
C'est l'outil à utiliser en priorité pour trouver réponses à vos questions et s'il advenait que vous ne trouvez pas le point recherché, faites un mail sur rpf@ffvp.fr

CONTACT

Par e-mail rpf@ffvp.fr

www.ato.cnvv.net

Actions vitales !

Le bulletin de liaison des instructeurs *

*** que tout le monde doit lire !**

FFVP Vol en Planeur

Tous les numéros sont téléchargeables sur
http://www.ato.cnvv.net/logiciels/actions-vitales/