

N°17 - Janvier 2021

**Bonne
année !**



Actions vitales !



DERNIERE MINUTE : les stages RAN prévus à Lyon (16 janvier), Paris (23 janvier), Saint-Auban (2 sessions) sont annulés et reportés à une date ultérieure. Le RAN prévu à Orléans reste d'actualité.

Actualités

■ Flarm à midi, oui mais...

L'affiche "Flarm à midi" a été amendée.



La version modifiée figure en page 25. Le dégagement à droite en cas d'alarme Flarm à midi est une règle générale à ne... pas suivre dans certains cas (vol de pente...). En effet, suite à la correction de dérive par fort vent, le "midi" de votre planeur ne correspond pas à la trajectoire de votre machine...

■ Le Mémento 2.0

Pour la saison 2021, l'utilisation de la nouvelle version du Mémento du FI(S) s'impose, avec une évolution de certaines leçons dont les aéro-freins, la prise de terrain en L, l'approche et l'atterrissage – leçons revues dans leur chronologie et/ou dans leur



contenu. Le Mémento "opérationnel" est reconnaissable au "bob rouge" du pilote en couverture, avec la mention Édition 2/2020. La précédente version doit disparaître...

Le nouveau Mémento a été notamment distribué lors des stages RAN organisés dans les régions fin

2019-début 2020. Il est également téléchargeable sur le site

www.ato.cnvv.net

■ La qualif FI(S) en expérience glissante

Votre licence est encore au format FCL, réglementation remplacée par la S-FCL en avril dernier. En conséquence, votre DSAC/IR va vous établir une nouvelle licence, et ce, automatiquement sans démarche de votre part. Lorsque vous la recevez, vérifiez bien qu'elle est conforme à vos prérogatives, notamment les formations que vous pouvez délivrer en tant que FI(S) : remorquage, voltige, TMG, etc. Vous noterez que cette licence n'indique plus de date de validité de votre qualification FI(S) puisque celle-ci est désormais à validité "glissante" (sous contrôle Gesasso).

En 2021, eLearning et Moniteur Simulateur

Édito

Il est d'usage, en cette période de l'année, d'échanger les vœux. Au nom de l'ensemble de la commission Formation et Sécurité de la FFVP, je vous souhaite une bonne et heureuse année 2021 à vous ainsi qu'à vos proches. L'année qui vient de s'achever a été inédite, fortement polluée par la Covid-19, elle a changé nos habitudes et nous avons dû nous adapter. En ce début d'année, une lueur d'espoir est en train de poindre avec l'arrivée des vaccins et on peut penser que 2021, petit à petit, nous permettra de retrouver tout notre plaisir dans notre activité. Je vous souhaite de beaux vols en sécurité.

Au niveau de la sécurité des vols, tous les voyants ne sont malheureusement pas au vert. Beaucoup d'accidents ont émaillé cette saison chaotique, surtout au niveau du remorquage de planeurs.

La commission est en train de réagir et va mener des actions à court et à moyen terme. Avant la saison des vols, il nous paraît important d'avoir un échange avec les pilotes remorqueurs au travers d'une visio-conférence. En effet, au vu des accidents, il semble qu'il va falloir rappeler rapidement certains fondamentaux qui ont été négligés. La sécurité des vols au quotidien n'est jamais gagnée, elle demande à être entretenue donc ne relâchons jamais nos efforts. Continuons d'insuffler tous les jours un état d'esprit qui soit propice à la sécurité de nos vols. La finalité est de développer une culture de sécurité proactive. La route pour l'atteindre est longue mais cela n'est qu'une question de volonté.

En ce tout début d'année, nous allons avoir à notre disposition deux nouveaux outils pour la formation de nos pilotes. Tout d'abord l'eLearning puis les moniteurs simulateur, les deux soulageront la charge de travail de nos instructeurs. Il faut avoir à l'esprit que cette formation à distance est l'aboutissement d'un très gros travail de la part de toute une équipe du projet qui comprend des concepteurs, des rédacteurs, des correcteurs et « validateurs ». Qu'ils soient remerciés d'avoir mené au bout ce projet ambitieux. Les instructeurs et les stagiaires trouveront, j'en suis persuadé, un outil moderne qui couvre l'ensemble du

“ Deux nouveaux outils en 2021 ”

programme de formation en faisant appel à toutes les techniques innovantes permettant d'accroître la compréhension. Le FI apportera toujours sa touche personnelle et guidera le stagiaire vers l'examen.

Une deuxième dérogation Covid vient d'être publiée par la DSAC. Elle devrait repousser les problèmes d'expériences récentes immédiats de vos licences et qualifications, et éloigner ces problèmes du début de saison. La tenue des stages RAN pour les FI s'adaptera en fonction des autorisations liées à la situation sanitaire. Nous communiquerons largement à chaque étape. Profitons de l'hiver et des mauvaises conditions météo pour utiliser le simulateur et faire connaissance avec l'eLearning dès qu'il sera en ligne. Vélocitément...

Francis CLAR
Président de la commission
Formation-Sécurité

Liens vers la dérogation DSAC/PN 20-161 et l'explicatif FFVP
http://www.ato.cnvv.net/wp-content/uploads/2020/12/DSAC_PN_Dir_20_161_Derogation_extension_qualifications_PN.pdf
http://www.ato.cnvv.net/wp-content/uploads/2020/12/CIR-20_065_DECISION_DSAC.pdf

Sommaire

- 2 - Édito
- eLearning et Moniteur Simulateur
- 4 - L'actualité de la commission... Formation-Sécurité
- 6 - Moniteur Simulateur
- Le Guide pratique disponible...
- 10 - Pratique
- Le rôle du superviseur de FI restreint
- 12 - Connaissances théoriques SPL
- Taf et Méтар sont dans un planeur...
- 16 - Pratique
- Le rôle du Responsable pédagogique
- 20 - Examens SPL
- Préparer un stagiaire à la SPL
- 24 - Flarm à midi ?
- Genèse d'une affiche
- 26 - Culture
- Les affiches signées Beuville

Warning !

Avec l'arrivée de la SPL, les DTO doivent déclarer cette formation et préciser le programme de formation FFVP. Lien sur ato.cnvv.net item DTO, puis Documentation DTO. Le formulaire DTO doit être renvoyé ainsi modifié à votre DSAC/IR.

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



*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 !

Il vous faudra justifier dans les 36 mois précédents :

- une expérience en vol : au moins 30 heures de vol ou 60 atterrissages en instruction.
- avoir suivi un stage de remise à niveau (RAN),
- avoir effectué un vol avec un FI/FI dans les 9 précédentes années.

■ Guides Simulateur

Avec l'arrivée de la SPL et la mise en place de nouvelles technologies (Track IR, casque de réalité virtuelle), le Guide de l'instructeur simulateur sera réactualisé cette année. Il "englobera" le Guide pratique du moniteur simulateur (ci-contre). Ce dernier, déjà disponible sur www.ato.cnvv.net et présenté en page 6 de ce numéro, ne contient que les 10 leçons prévues pour les moniteurs simulateur.



■ Chaîne Vimeo FFVP

Les vidéos Briefings avant vol, réalisées pour la FFVP par Philippe Lhotellier et couvrant bientôt la totalité du cursus de la formation pratique à la SPL, sont disponibles via : www.ffvp.fr/briefings-avant-vol www.ffvp.fr/briefings-securite Quatre autres vidéos (Positions hautes, Haute tension, Cartwheel, Utilisation du parachute) sont consultables sur <https://vimeo.com/ffvp/collections>

■ Hors-Série Actions vitales !

Après un premier Hors-Série orienté Sécurité des vols, diffusé en 2019 sous format papier et toujours téléchargeable sur www.ato.cnvv.net un second Hors-Série est programmé courant du premier trimestre 2021. Il aura pour thème la réglementation avec une synthèse pratique notamment de la nouvelle réglementation S-FCL appliquée depuis le 8 avril 2020.

Toutes les informations utiles sur le terrain seront regroupées par thème (pilote, instructeur, examinateur, modes de lancement, remorqueur, opérations aériennes, DTO).



■ Dans les projets...

Parmi les projets prévus en 2021 pour la commission Formation-Sécurité figurent notamment les dossiers suivants :

- Remise à jour du Guide de l'instructeur simulateur,
- Remise à jour des critères du test pratique SPL pour le guide du FE(S),
- Publication du Hors-Série "Réglementation" d'Actions vitales,
- Abonnement facultatif pour recevoir par mail les Rex dès leur mise en ligne.

■ Rubrique Emploi

Une rubrique à consulter sur le site internet fédéral, intitulée Bourse à l'emploi (dans l'item Services du menu principal). Y sont publiées des petites annonces d'Offres et de Candidatures à différents emplois liés à la pratique du vol à voile : instructeur saisonnier, en CDD ou CDI, mécanicien, pilote remorqueur, etc. <https://www.ffvp.fr/bourse-a-emploi>

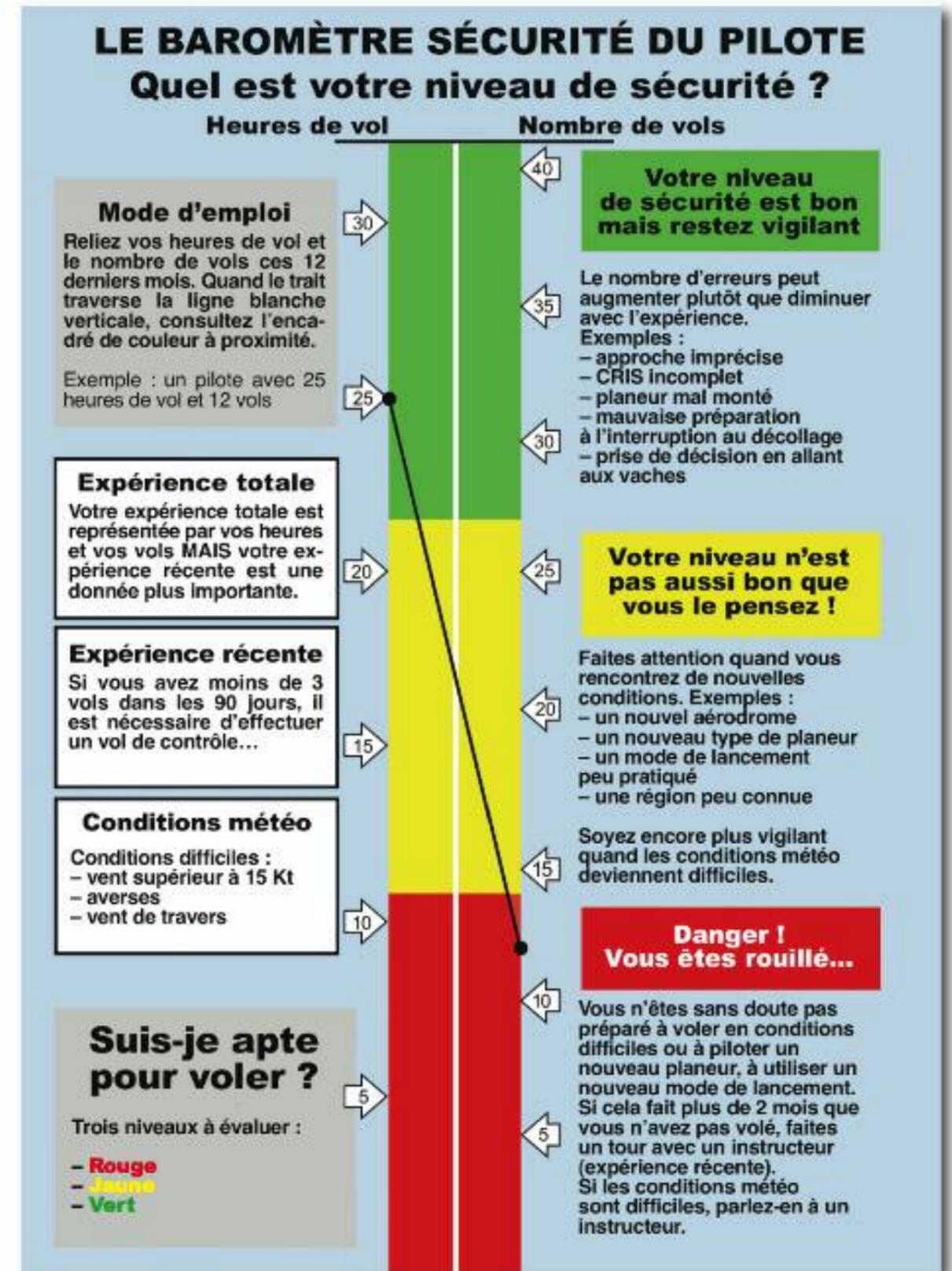
■ Médical LAPL

Le 4 mars 2020, le règlement 1178/2011 a changé dans la partie Médicale au point MED.A.030. Désormais pour la SPL et les qualifications associées, le médical LAPL est suffisant pour voler en Europe, même pour les instructeurs. ■

Bonne pratique...

Dans le briefing Sécurité avant décollage, tel que rappelé sur le CRIS, ne pas oublier de bien analyser la direction et la force du vent en cas de retour d'urgence suite à un largage intempestif du câble en remorqué ou une casse câble en treuillée. Cette analyse doit permettre d'éviter un temps de réflexion sur les différentes options disponibles, en recommandant tel ou tel QFU, ou s'interdisant telle ou telle solution au vu des conditions de vent... ■

Évaluez votre niveau de sécurité



D'après un document de la British Gliding Association (BGA).

CONSEILS PEDAGOGIQUES

INITIALISATION DU SIMULATEUR : FREE FLIGHT avec casque de RV si équipé

Task/outil	Weather/trafic	Planificateur	Notes
Décollage : altitude de plane Départ : altitude	Vent nul ou faible air calme, absence de thermiques, absence de rébusculs	ADK-21	Départ à la verticale de l'aérodrome 1.500 m (cf. COG) Autoriser les manœuvres d'altitude

– Choisir un repère capot : l'élève aura tendance à prendre comme repère la base du fil de laine. Lui expliquer la confusion possible d'un planeur à l'autre.
– Si possible, au moins en partie durant la leçon, utiliser le casque RV pour entraîner le stagiaire à effectuer un circuit visuel.
– Penser à utiliser la fonction "Pause" lorsque vous avez à parler longuement. Le stagiaire sera ainsi plus disponible pour comprendre.
– Utiliser la touche "Miracle d'altitude" si nécessaire.
– La leçon se termine en vol.

Compétences évoquées durant la leçon
Faire visionner les vidéos sur la ligne droite et sur les effets primaires des gouvernes.
www.fvap.fr/briefings-avant-vol

CNS **PL** **COM** **COV** **GER**

– Entraîner le stagiaire à respecter la procédure des actions vitales avant décollage
– Préciser la consigne de passation des commandes.
– Donner des repères pour aider le stagiaire à s'orienter, se situer et retrouver l'aérodrome (si c'est l'aérodrome habituel)
– Enseigner le circuit visuel intégrant la surveillance des autres trafics.
– Gérer la charge de travail du stagiaire en fonction de ses capacités et adapter la durée de la séance en conséquence. Viser des séances de 30 mn.

LIGNE DROITE

Objectif global – Maintenir l'assiette de référence ou y revenir et maintenir l'inclinaison nulle ou y revenir en conjuguant, le tout en sécurité

SÉCURITÉ EN LIGNE DROITE

Objectif – Assurer l'anticollision en ligne droite

Détection – Montrer comment orienter le regard à droite et à gauche et de haut vers le bas.
– Ne pas hésiter à tourner la tête

Exercices – Signaler les planeurs que l'on perçoit.

ASSIETTE

Objectif – Maintenir l'assiette de référence ou y revenir

Détection – L'assiette par position RC / Horizon (espace vertical entre)
– Assiette de référence stable
– Variations à piquer et à cabrer
Éventuellement après les premiers exercices :
– Assiette piquée (stable), assiette cabrée (stable), retour assiette de référence

Séquence d'actions – Pour piquer → action manche AV
– Pour cabrer → action manche AR
– Pour revenir à l'assiette de référence :
Détection de l'écart
Action correctrice : variation à piquer ou à cabrer
Annulation de l'action à l'assiette de référence

Exercices – Demander des variations d'assiette et des retours à l'assiette de référence
– Maintien de l'assiette de référence

MONITEUR SIMULATEUR

20 21

Pour ce faire, un Guide de formation pratique au simulateur a été réalisé, à destination des candidats moniteurs simulateur. Il a pour ambition d'être le support indispensable et cohérent pour nos moniteurs simu pendant leurs séances de simulateur. Ce document téléchargeable sur www.ato.cnvv.net reprend la même trame que le Mémento du FI(S), il utilise le même vocabulaire et la même méthode de formation que ceux utilisés en vol.

Les leçons sont directement tirées du Mémento du FI(S). Elles sont précédées de conseils pédagogiques pour initialiser le simulateur, réaliser la séance et évoquer au passage quelques compétences techniques ou non techniques.

Le stagiaire, qui doit être au centre de nos préoccupations, ne sera pas troublé et retrouvera rapidement ses repères. Ce guide doit être le garde-fou qui maintiendra ces séances de simulateur dans le cadre de la méthode de formation de la FFVP.

L'objectif des séances de formation au simulateur est de préparer le plus complète-

ment possible le stagiaire à la leçon en vol. Le moniteur simulateur est ainsi le premier maillon de la formation à la SPL et c'est lui qui va prendre en compte le stagiaire. Il ne s'agit pas de se substituer au FI(S) mais de l'assister avant sa séance de vol. Pour réussir le déploiement des moniteurs simulateur, ces derniers doivent rester dans leurs champs de compétences : ne réaliser que les séances figurant dans ce guide, utiliser le vocabulaire du Mémento, prendre soin de nos stagiaires.

Séances simu limitées à 10 leçons

Pour le champ de formation, ce dernier est découpé en deux phases :

- la **première** comprend les leçons suivantes :
- Références visuelles et effets primaires,
- Ligne droite,
- Virage à moyenne inclinaison,
- Visuation du point d'aboutissement de la trajectoire,
- Relation assiette-trajectoire-vitesse,
- Symétrie.

On notera que la compensation n'est pas

Le Guide pratique du Moniteur Simu...

Formation

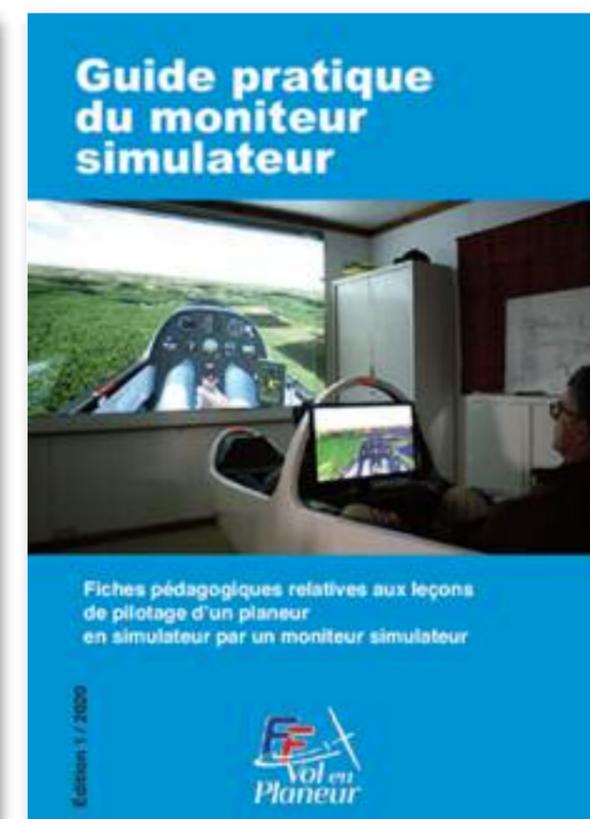
Pendant très longtemps, notre méthode de formation est restée figée. Des évolutions à la marge ont bien sûr été réalisées. Ces dernières années, beaucoup d'éléments ont bousculé nos habitudes. L'arrivée des nouvelles règles européennes nous a poussés vers l'introduction des compétences, la mise en place d'une formation théorique structurée, des briefings avant vol en vidéos et une utilisation des simulateurs de vol.

Les simulateurs de vol, depuis leur premier déploiement, ont considérablement évolué. Pour un coût minime, ils permettent avec un réalisme saisissant de réaliser pratiquement

l'ensemble des exercices de la SPL. Le déploiement de la réalité virtuelle a permis d'étendre le champ des exercices réalisés. La charge de travail élevée de nos FI(S) limitait leur utilisation aux simulateurs. Pour accroître l'utilisation des simulateurs en formation, il fallait revoir la chaîne de formation et introduire un nouvel élément, le "moniteur simulateur".

Un nouveau maillon dans la chaîne de formation...

La mise en place des moniteurs simulateur doit grandement contribuer à faire évoluer cette situation.



abordée car les efforts aux commandes ne sont pas toujours réalistes dans un simulateur.

- la **seconde** comprend les leçons suivantes :
 - Aéro-freins,
 - Prise de terrain en L (PTL),
 - Approche,
 - Atterrissage et roulage.

Formation Moniteur Simulateur

Rappelons que les pré-requis d'un candidat à un stage de formation Moniteur Simulateur :

- être ou avoir été pilote de planeur,
- totaliser au minimum 100 heures de vol en qualité de commandant de bord,
- avoir l'accord du responsable pédagogique (RP) du DTO,
- avoir satisfait à une évaluation au sol ou au simulateur avec un FI de FI,
- les stagiaires FI qui ont validé le module 1 du stage FI sont Moniteurs Simulateur,
- les anciens FI qui ont perdu leur qualification suite à une inaptitude médicale pourront exercer en qualité de Moniteur Simulateur après validation du FI/FI.

Remarques : être ou avoir été pilote VI dans son club est un avantage.

La détention d'un certificat d'aptitude médicale de classe 2 ou LAPL n'est pas indispensable, les interventions se faisant exclusivement au sol.

– **Cours théoriques** : la formation du Moniteur Simulateur comprend des cours théoriques, des briefings "avant vol", la visualisation des vidéos traitant l'apprentissage du pilotage, une formation pratique sur simulateur.

La formation est assurée par un FI/FI.

Le stagiaire moniteur est inscrit dans les formations de l'ATO avec l'exécution du programme, la validation des séances de

formation, le suivi post-formation du stagiaire, la délivrance du diplôme fédéral.

La formation est transcrite dans Gesasso et archivée par l'ATO.

Le suivi du Moniteur Simulateur est assuré par le RP du club ainsi que par le FI/FI si besoin.

Les leçons doivent se succéder dans l'ordre proposé par le programme de formation.

Le calendrier des leçons pourra être modifié à convenance par le formateur.

Une leçon peut nécessiter plusieurs séances de simulateur.

Aucune exigence de connaissances théoriques n'est requise mais la finalité est que le Moniteur Simulateur soit en capacité de prodiguer des réponses simples aux interrogations des élèves SPL.

Pour cela il est nécessaire qu'il connaisse et comprenne le contenu de l'eLearning (disponible début 2021).

Les cours théoriques (pour une durée de 8h00) reprennent les thématiques Pédagogie, Méthode de formation de la FFVP, Documentation de référence (Mémento), Utilisation du simulateur.

– **Formation pratique** : l'apprentissage se fera en 3 temps :

- 1) Observation de la leçon réalisée par le FI/FI,
- 2) Restitution de la leçon par le stagiaire moniteur simulateur au FI/FI,
- 3) Validation de la leçon par le FI/FI lors d'une séance effectuée par le Moniteur Simulateur au profit d'un élève SPL du club.

À l'issue de la première phase, le moniteur simulateur pourra dispenser les 6 leçons en autonomie complète au profit des élèves SPL du DTO.

Le FI/FI aura la responsabilité de suivre régulièrement le moniteur simulateur pour le soutenir et éviter des dérives. Il en sera de même ensuite pour la seconde phase. Par la suite, en fonction de l'expérience acquise comme Moniteur Simulateur, le titulaire de ce certificat pourra bénéficier d'un programme adapté pour une future formation d'instructeur FI(S) s'il le souhaite. ■

A l'affiche...





Pour les petites structures, le RP peut être le superviseur du FI restreint.

Le rôle du FI superviseur

Pratique

Le FI superviseur a la responsabilité de son FI(S) restreint ou FI(R) dans le cadre de l'instruction.

L'objectif de la formation du FI(S) est de donner aux stagiaires les outils pour pouvoir enseigner à tous les niveaux d'une formation : SPL, SPL TMG, modes de lancement, etc.

Le stagiaire, à l'issue de la formation, a encore de nombreux doutes sur la façon de gérer un élève. C'est le rôle du superviseur d'aider le FI (R) à lever ces doutes, en lui donnant toutes les astuces et conseils liés au métier sur le plan pratique ainsi que sur le plan administratif. La supervision ne doit évidemment pas s'arrêter au minimum réglementaire, il faut parler de compétence, de la gestion des difficultés des élèves. La fonction de superviseur n'est pas quelque

chose d'anodin. Pendant la durée de la supervision, le superviseur engage sa responsabilité sur tout ce que fait le FI(R) dans le cadre de l'instruction.

D'une manière générale, la partie pratique se fait de façon naturelle. En revanche, la partie administrative est souvent mal traitée et tout particulièrement la phase du lâcher.

Outre les recommandations habituelles, voici deux points importants à vérifier :

- Le livret de progression, la façon dont il est rempli et renseigné, notamment vérifier si les items liés à un manque de la part du stagiaire ont été repris dans les vols suivants et corrigés.
- Le superviseur et le FI(R) devront vérifier le dossier de progression avec la progression type, pour que tous les items notamment ceux concernant les procédures d'urgence

liées au mode de lancement soient réalisés. C'est le superviseur qui signe les premières autorisations de vol solo local et vol en campagne solo de chaque stagiaire du FI(R). Le superviseur prend la décision et la responsabilité du premier vol en campagne solo pour chaque élève du FI(R). Il porte l'autorisation et le parcours sur le carnet de vol de l'élève avec sa signature. Quand le FI(R) remplit les conditions de levée de sa restriction – SFCL 350 FI(S) (c) – lui et son superviseur remplissent le formulaire de levée de restriction se trouvant sur le site (lien en bas de page).

Le superviseur doit être FI(S) non restreint qui est désigné par l'ATO ou le DTO.

Le superviseur doit donc être un instructeur confirmé non restreint, ce n'est pas obligatoirement le responsable pédagogique (RP) du DTO, qui aidera le FI (R) à gérer les différentes situations liées à l'instruction, en double commande ou au niveau de la gestion des solos.

Formulaire de levée de restriction

<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/74iformlic.pdf>

Rappels réglementaires SFCL.350 FI(S) — Privilèges restreints

a) Les privilèges d'un FI(S) sont limités à dispenser une instruction au vol sous la supervision d'un FI(S) non restreint qui est désigné par l'ATO ou le DTO à cet effet, dans les cas suivants:

- 1) pour la délivrance d'une SPL;
- 2) pour l'extension des privilèges d'une SPL à des privilèges supplémentaires pour planeurs ou motoplaneurs conformément au point SFCL.150;
- 3) pour l'extension des privilèges d'une SPL à des modes de lancement supplémentaires conformément au point SFCL.155; et
- 4) pour des privilèges de vol acrobatique de base, de vol acrobatique avancé ou de vol dans les nuages à bord de planeurs, ou pour la qualification de remorquage de planeur ou de remorquage de banderoles.

b) Lorsqu'il dispense une formation sous supervision, conformément au point a), le FI(S) ne dispose pas du privilège d'autoriser un élève pilote à effectuer son premier vol en solo ou son premier vol en campagne en solo.

c) Les limitations visées aux points a) et b) sont retirées du certificat de FI(S) après que le FI(S) a accompli au moins 15 heures ou 50 lancements en instruction au vol couvrant toutes les phases d'un vol de planeur. Dans le cas d'un FI(S) restreint qui a satisfait au point SFCL.330, point b) 2), cinq de ces 15 heures peuvent être accomplies sur motoplaneurs, et 15 des 50 lancements peuvent être remplacés par des décollages et des atterrissages sur motoplaneurs. ■

Il aidera aussi le FI(R) à s'intégrer dans l'équipe pédagogique du DTO et lui fera part des consignes locales concernant la formation. Le FI(R) doit être inscrit sur la liste des instructeurs du DTO dans lequel il exerce.

■ **Thierry Bilote, pilote-inspecteur DSAC**

NB : dans cet article, la désignation FI(R) est utilisée en simplification de celle de FI(S) restreint.



Taf et Métar...

Connaissances

Avec l'arrivée du théorique SPL, le théorique vélivole évolue. Si des modules sont spécifiques au vol à voile, certains sont communs aux différentes disciplines aéronautiques, dont notamment la météo. Même si les questions prévues dans le théorique vélivole sont adaptées au vol en planeur, le contenu imposé par l'EASA aborde des sujets ne figurant pas toujours par le passé dans les questions théoriques. Ainsi, il est peut-être utile de faire quelques rafraîchissements notamment sur la lecture des Métar et des Taf.

Ces deux messages livrant des paramètres météorologiques doivent pouvoir être décodés pour en comprendre le contenu et décider ou non de voler. Taf et Métar ne sont disponibles que sur les aérodromes, aéroports, bases aériennes disposant d'une station météorologique. Si votre terrain n'en

est pas équipé, il faut se rapprocher des données de l'aéroport le plus proche, voire faire une "moyenne" si vous utilisez les données de plusieurs aéroports encadrant votre terrain.

Vous avez dit Métar ?

Le Métar (pour METeorological Airport Report) est un **message d'observation**. Il était donc valide à l'heure de sa publication. Sa structure est toujours la même. Voici un exemple de Métar concernant la base d'Orléans-Bricy.

METAR LFOZ 301300Z AUTO 27010G25KT 9000 NSC 03/M01 Q1028=

- Le premier groupe confirme qu'il s'agit bien d'un Métar
- Le second groupe indique le terrain

concerné par son code OACI (LFOZ : Orléans-Bricy)

– Le troisième groupe donne le jour et l'heure de l'observation. Exemple : 30 novembre (car il a été publié en novembre) à 13h00 UTC (ou heure Zoulou).

– Le quatrième groupe, optionnel, indique qu'il s'agit d'une observation effectuée régulièrement par système automatique (AUTO) et non pas par intervention humaine.

– Le cinquième groupe précise le vent soit un vent du 270° pour 10 Kt mais avec rafales jusqu'à 25 Kt (G pour Gusting)

On pourrait encore avoir 00000KT soit un vent totalement nul (pas de direction et pas de force), ou encore VRB02KT soit un vent variable de 2 Kt. Ou encore 36002KT 320V150 soit un vent du 360° pour 20 Kt mais pouvant varier en direction du 320° au 150°.

– Le sixième groupe indique la visibilité horizontale. 9.000 m dans l'exemple. Cela pourrait être 4000 pour 4.000 m mais 9999 veut dire que la visibilité est supérieure à 10 km.

– Le groupe suivant NSC indique "Pas de nuage significatif" attendu (No Significant Cloud)

– 03/M01 donne la température ambiante (3°C) et celle du point de rosée (-1°C).

– Enfin, le dernier groupe est le QNH soit 1028 hPa ce jour-là.

Une tendance peut être indiquée pour les 2 heures qui suivent l'observation. La tendance est transmise par les codes BECMG ou TEMPO.

BECMG (BECoMinG ou "devenant") indique une évolution régulière ou irrégulière des conditions météo. Ce doit être un changement significatif.

TEMPO (TEMPOrary ou "temporairement") indique une fluctuation temporaire d'un ou de plusieurs paramètres durant au moins une heure. Une précision peut être donnée avec FM (FroM) donnant le début du changement prévu, AT indiquant l'heure à laquelle les conditions sont prévues ou encore TL (unTiL ou jusqu'à...) indiquant la fin prévue de l'évolution.

Un NOSIG (NO SIGNificant weather change)

Parmi les codes météo dans les Taf et Métar...

Dans les messages météo, on peut trouver d'autres codes dont ceux-ci :

BC : bancs

BR : brume

CAVOK : plafond et visibilité OK

CB : CumulonimBus

DZ : bruine (DriZzle)

FG : brouillard (FoG)

FZ : se congelant (FreeZing)

GR : grêle

HZ : brume sèche (HaZe)

NCD : pas de nuages détectés (No Cloud Detected)

NOSIG : NO SIGNificant change

RA : pluie (RAin)

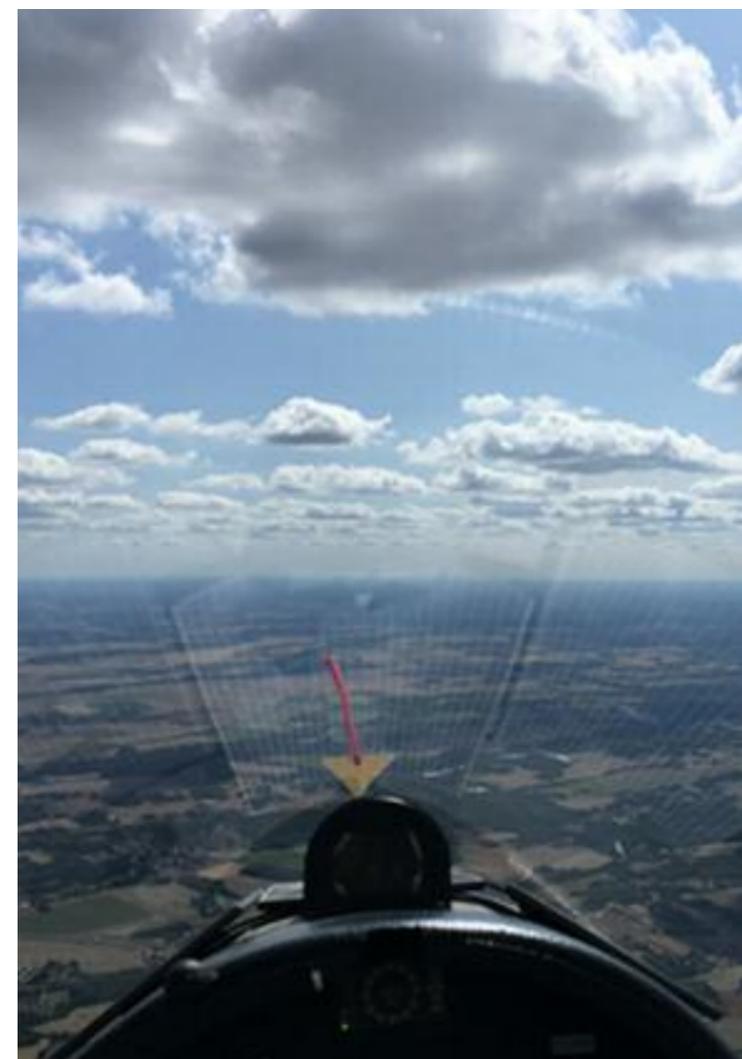
SH : averses (SHowers)

SN : neige (SNow)

TCU : Tower CUmulus

TS : orages (ThunderStorm)

VC : au voisinage (in ViCinity) ■





annonce l'absence de changement significatif des conditions dans les 2 heures suivant l'heure d'observation.

Vous avez dit Taf ?

Le TAF (pour Terminal Aera Forecast) est un **message de prévisions d'aérodrome**. Le Taf est un message de prévision. Il annonce l'évolution météorologique attendue à partir de sa publication. Sa structure est toujours la même. Voici un exemple de Taf concernant l'aéroport de Carcassonne :

**TAF LFMK 300800Z 3009/0109 VRB03KT
CAVOK BECMG 3010/3012 28012KT
TEMPO 3021/0109 BKN014 PROB30
TEMPO 0103/0107 3000 BR BKN008=**

– Le premier groupe confirme qu'il s'agit bien d'un Taf
– Le second groupe indique le terrain concerné par son code OACI (LFMK : Carcassonne)
– Le troisième groupe donne le jour et l'heure du Taf. Exemple : 30 novembre (car il a été publié en novembre) et sa période de validité soit du 30 novembre à 9h00 UTC jusqu'au 1^{er} décembre à 9h00 UTC (ou heure Zoulou).

– Le groupe suivant précise le vent (variable pour 3 Kt) et les conditions météo : Cavok soit Ceiling And Visibility OK (visibilité supérieure à 10 km, pas de nuages sous 5.000 ft et pas de précipitations).
– Le groupe suivant indique les tendances entre le 30 novembre à 10h00 UTC et le 30 novembre à 12h00 UTC soit un vent qui passera au 280° pour 12 Kt.
– De plus, temporairement, du 30 novembre à 21h00 UTC jusqu'au 1^{er} décembre à 9h00 UTC, la couverture nuageuse deviendra BKN014 (soit 1.400 ft par nuages fragmentés) avec une probabilité 30. La couverture nuageuse pourrait être 8/8° d'octas (OVC pour OVerCast), fragmentée (BKN pour 5 à 7/8°), SCT (SCattered pour épars avec 2 à 4/8°), voire FEW (peu de nuages ou 1/8°). Quant aux probabilités, on en compte deux niveaux : PROB030 (moyenne), PROB040 (forte).
Le groupe TEMPO indique une dégradation avec une visibilité tombant à 3.000 m par BRume avec un plafond fragmenté à 800 ft. Le = indique la fin du Taf.
Le pilote VFR devra prendre garde aux "imprécisions" d'un TAF car ce type de message est avant tout destiné aux pilotes volant aux instruments (IFR). ■

A l'affiche...

ARCC
Aeronautical Rescue Coordination Center

URGENCE AÉRONAUTIQUE

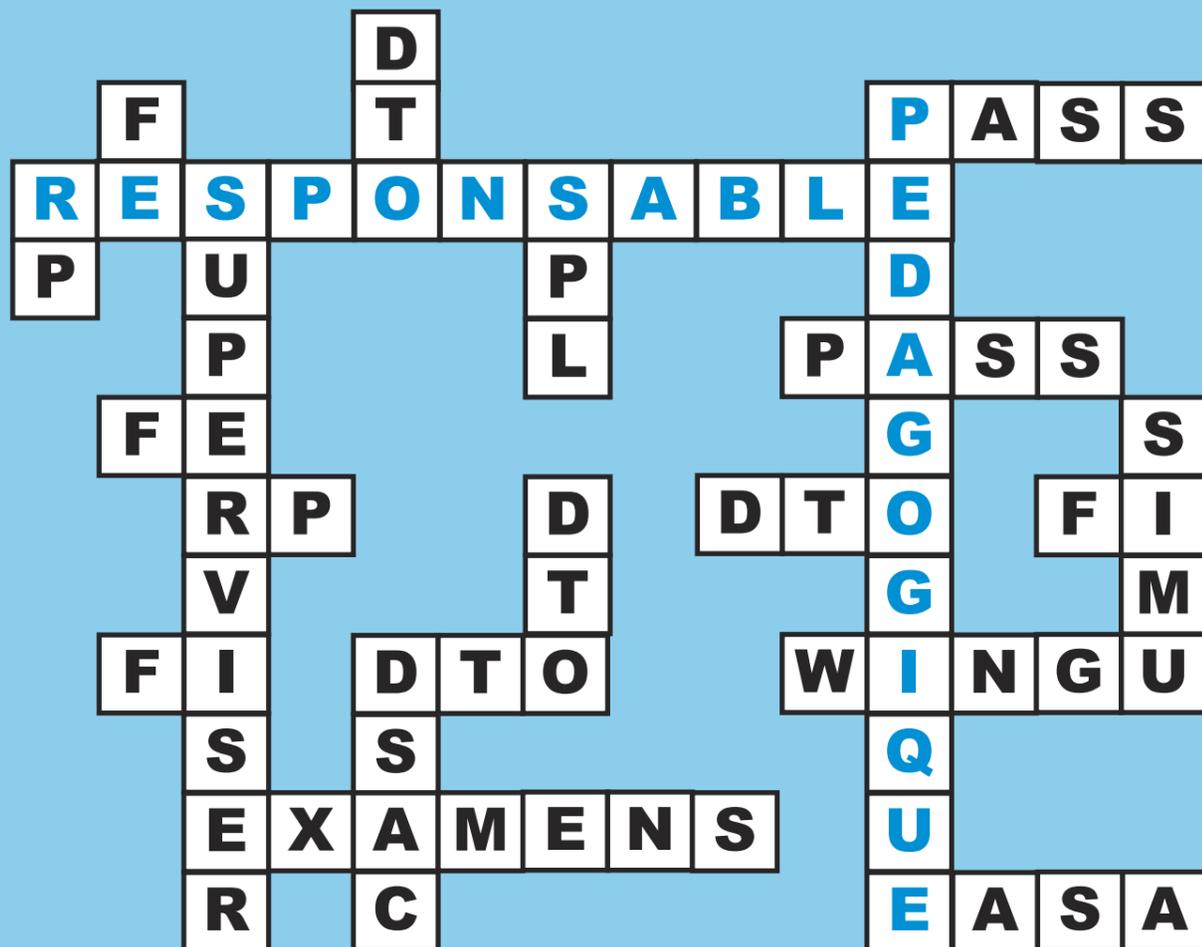
Composez le
191

➤ Recherche
➤ Sauvetage
➤ 24h/24 7J/7

ARMÉE DE L'AIR
MINISTÈRE DES ARMÉES
www.defense.gouv.fr

LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE
www.ecologique-solidaire.gouv.fr

dgac



Du rôle du responsable pédagogique...

Pratique

Avec la mise en place des Declared Training Organisation (DTO), de nouveaux "acteurs" sont apparus.

En fait il s'agit d'acteurs déjà présents dans nos clubs mais qui ont été renommés, avec un statut parfois modifié, complété ou précisé. C'est le cas du Représentant et du Responsable pédagogique ou RP.

Si généralement le Représentant est le président du club, et le chef-pilote le RP, ce n'est pas une obligation. Les représentant et RP font partie du DTO, ce dernier gérant la partie Formation du club, tandis que président et chef-pilote peuvent s'occuper de l'autre partie du club, celle des pilotes brevetés.

Les grosses structures pourraient ainsi disposer d'un chef-pilote pour la gestion des

pilotes brevetés, et un RP pour la gestion des élèves.

Exigences en matière de personnel

Les textes réglementaires européens (DTO .GEN.210) précisent les obligations auxquelles un DTO doit répondre notamment en matière d'exigences au niveau du personnel. Il est ainsi stipulé qu'un DTO doit désigner :

- 1) un représentant (...) et...
- 2) un responsable pédagogique à qui sont confiées, et qui doit être qualifié pour remplir, au moins les missions suivantes :

I. – Veiller à ce que la formation dispensée soit conforme aux exigences figurant à l'annexe III (Part SFCL du règlement EU 018/1976) et au programme de formation du DTO.

II. – Veiller à une bonne intégration de la formation au vol sur un aéronef.

III. – Superviser les progrès de chaque stagiaire.

IV. – Dans les cas visés au point DTO.GEN.250b, superviser l'adjoint (ou les adjoints) au responsable pédagogique. Par ailleurs, il est indiqué que le DTO peut désigner une seule et même personne en tant que Représentant et Responsable pédagogique... ce qui peut être une solution pour les structures de petite taille. Par ailleurs, le RP peut avoir un RP adjoint pour l'aider dans ses tâches.

Quatre missions principales

Après avoir noté les exigences listées par la réglementation, voyons comment répondre en pratique aux quatre missions listées ci-dessus en notant qu'à chaque fois, il s'agit d'une liste non exhaustive.

– **Veiller à ce que la formation soit conforme...**

Le RP devra valider les recommandations du DTO à la fois pour le passage d'un examen théorique (SFCL.135(b)2) et d'un examen pratique (SFCL.030).

En effet, tout stagiaire ne peut plus se présenter en "candidat libre" à un examen théorique mais doit être présenté par son DTO, le RP dans sa recommandation confirmant que le stagiaire a bien suivi une formation théorique.

Le RP devra s'assurer que le candidat à la SPL a bien les prérequis avant la présentation au test (SFCL.130).

Il y a également l'obligation de porter et de présenter les documents, notamment pour les élèves en solo (SFCL.045). Il faut s'assurer que le stagiaire à l'âge minimum (SFCL.120 et SFCL.125b) et assurer la supervision des vols solo (SFCL.125a). Côté conformité de la formation au sein du DTO, le RP doit vérifier la bonne utilisation par tous les instructeurs du programme de formation déposé pour chaque formation (formulaire de déclaration du DTO auprès de sa DSAC/IR). Il veille aussi à la mise à jour des programmes de formation et il faudra redéposer un formulaire si une formation

n'a pas été assurée pendant plus de 36 mois consécutifs (DTO.GEN.135).

– **Veiller à la bonne intégration de la formation...**

Le RP doit vérifier la validité des recommandations pour l'examen théorique (SFCL.135) et ensuite la validité du certificat théorique obtenu (2 ans). Il lui faut gérer les arrêts ou les échecs en formation. Il est nécessaire de s'assurer que les instructeurs sont autorisés à délivrer les formations qu'ils dispensent (modes de lancement, TMG, etc.).

– **Superviser la formation des stagiaires...**

Pour suivre la formation de chaque stagiaire, celle-ci doit être consignée à la fois au niveau de la formation théorique (pour émettre ensuite la recommandation permettant de passer l'examen théorique) et au niveau de la formation pratique. Ceci sera (théorique) et est déjà (pratique) assuré par Gesasso. Cet enregistrement de la formation assurée en théorique et en pratique permettra de délivrer et signer les recommandations pour les examens. La veille régulière des formations en cours permet de noter d'éventuelles difficultés rencontrées par les stagiaires lors des formations théoriques ou pratiques. Le RP pourra également délivrer des PASS après vérification du niveau du stagiaire et des prérequis exigés.

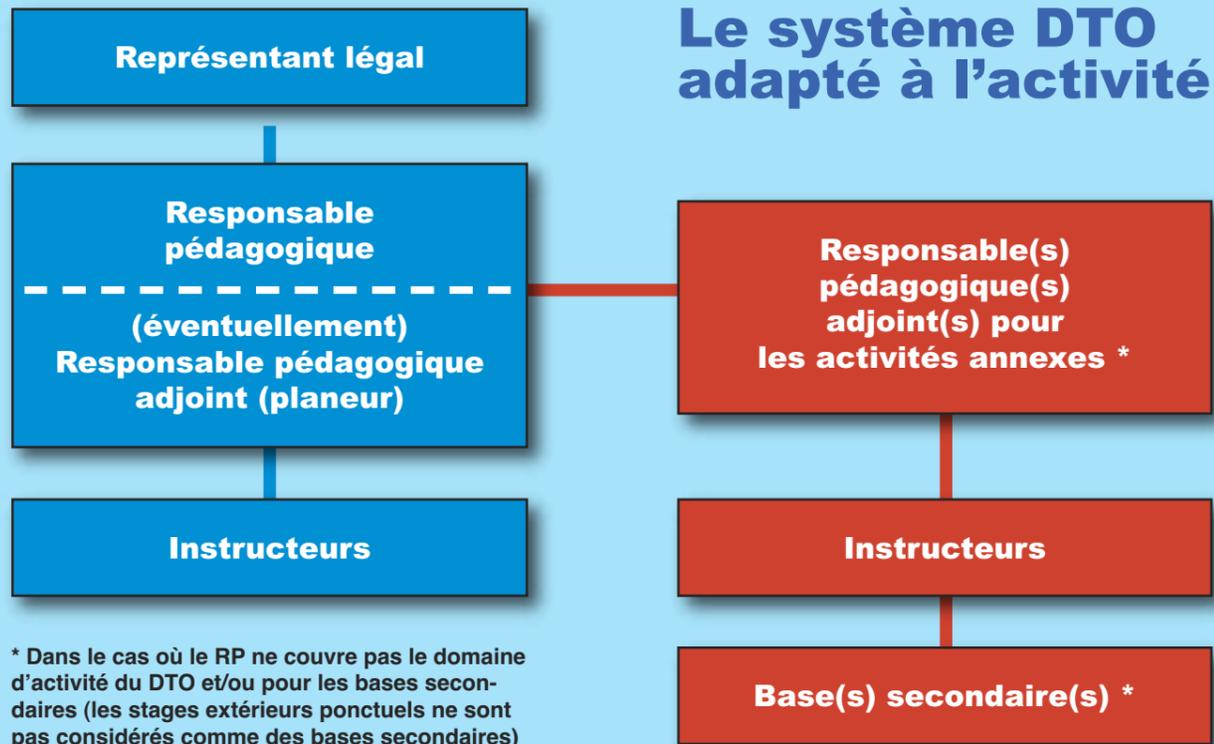
– **Superviser l'équipe pédagogique...**

Le RP doit veiller à la bonne utilisation des programmes de formation tels que déposés par le DTO lors de la déclaration à la DSAC/IR. Il faut donc veiller au respect des procédures internes (exemple : prérequis, utilisation du livret de progression, etc.). Le RP doit s'assurer que son éventuel adjoint et les instructeurs remplissent bien les rôles qui leur ont été assignés.

Organisation au sein du DTO

Pour répondre au DTO.GEN.210, le DTO doit mettre en place différentes procédures dont notamment celles-ci :

– des réunions d'instructeurs doivent être organisées pour assurer la standardisation de la formation, suivre la progression des élèves, débattre des arrêts et échecs en cours de formation, etc.



* Dans le cas où le RP ne couvre pas le domaine d'activité du DTO et/ou pour les bases secondaires (les stages extérieurs ponctuels ne sont pas considérés comme des bases secondaires)

Le formulaire de déclaration ou de modification

- des réunions DTO pour suivre la conformité de ce dernier et des programmes de formation, sans oublier la revue interne annuelle.
- la vérification des dossiers des stagiaires et des instructeurs par sondage régulier.
- la formalisation des procédures internes au DTO.
- les conditions de présentation des stagiaires aux examens théoriques (cours au sol, eLearning, pré-test ?).
- l'intégration d'un nouvel instructeur avec présentation des programmes et des méthodes du DTO.
- la formation d'une documentation simple et concise du DTO (en s'appuyant par exemple sur le manuel de formation du DTO).
- il faut également participer à la politique de sécurité du DTO.

rapport avec sa fonction, ses responsabilités et la taille du DTO”,
 Si le DTO réalise des formations en vol, le RP doit évidemment :
 – détenir une qualification d'instructeur (sans restriction)
 – détenir les privilèges d'instruction dans le domaine couvert par le DTO.
 Mais si (exemple), le DTO propose une formation à la voltige, si le RP n'est pas qualifié voltige, le DTO peut assurer la formation si celle-ci est déléguée à un adjoint qualifié voltige.
 – détenir une “expérience suffisante”
 Pour ce dernier point, parmi les éléments à prendre en considération pour évaluer cette “expérience suffisante” peuvent être pris en compte :
 – l'ensemble des formations proposées par le DTO,
 – l'environnement du DTO
 – la taille de ce dernier
 – les types d'aéronefs
 – l'utilisation du simulateur (en vol à voile, les simus utilisés ne sont pas considérés comme “homologués” (FSTD)).

■ **Thierry Bilote**
Pilote inspecteur DSAC

Prérequis pour être RP

- Après avoir passé en revue ces différents points réglementaires, rappelons quels sont les prérequis pour être Responsable pédagogique dans un DTO :
- ne pas avoir eu de sanction au cours des 3 dernières années,
 - avoir une “capacité de management en

Lien vers le formulaire de déclaration et de modification DTO (ci-contre)
https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/formulaire_declaration_modification.DTO.pdf



Préparer un stagiaire aux examens SPL

Formation

Le 8 décembre dernier a vu la fin définitive du BPP (Brevet de pilote de planeur).

Il n'est donc plus possible de faire ni examen théorique ni examen en vol BPP puisque seule la Sailplane Pilot Licence (SPL) peut être désormais proposée au sein des clubs devenus Declared Training Organisation (DTO).

Depuis de nombreux mois, il avait été conseillé de faire passer un maximum de théoriques BPP avant la date fatidique car durant 2 ans, le théorique BPP avait valeur de théorique SPL. Tout théorique BPP obtenu avant le 8 décembre dernier est donc valable pour la SPL mais tout théorique BPP partiel avant cette date n'a plus de valeur.

Vers l'examen théorique

Pour la formation théorique à la SPL, la FFVP a développé l'an passé un eLearning (cours en ligne) permettant à tout stagiaire d'acquérir les connaissances nécessaires à l'examen théorique SPL et ce, à son rythme,

chez lui, en piste, au club ou ailleurs. Cet eLearning sera opérationnel avant le début de la saison 2021, la date officielle étant le 4 janvier 2021. Il pourra être mis à jour rapidement au moindre changement réglementaire ou pour répondre à toute évolution nécessaire du cursus. Son accès, payant pour tout stagiaire, sera acquis à vie et sera gratuit pour les instructeurs.

La réglementation européenne prévoit qu'un stagiaire ne peut pas s'inscrire en "candidat libre" au théorique. Il doit être présenté par un DTO, le responsable pédagogique (RP) de ce dernier devant émettre une "recommandation". Celle-ci ne sera accordée que si le DTO a la certitude que le stagiaire a bien suivi le cursus théorique développé sur l'eLearning, le ou les instructeurs pouvant suivre via Gesasso l'avancée des stagiaires dans leur progression théorique.

La demande d'examen théorique sera initiée via Gesasso, avec la désignation d'un FE(S) responsable du suivi de l'examen, le tout

validé par le responsable pédagogique et la DSAC/IR. Une fois le jour de l'examen arrivé, à partir de Gesasso, la réalisation de l'examen théorique sera lancée sur ordinateur avant d'être transféré automatiquement sur le logiciel déjà connu, Wingu.

9 modules sont prévus dont 4 sont communs à toutes les disciplines aéronautiques (ces quatre modules sont considérés comme étant obtenus par équivalence dans le cas d'un stagiaire déjà breveté avion ou hélicoptère...) et 5 spécifiques au vol en planeur. Chaque module est constitué d'un certain nombre de questions associées à une durée maximale. Celle-ci est large et peut être écourtée si le stagiaire a fini avant la durée horaire allouée et souhaite passer au module suivant.

Si l'on ajoute toutes les durées de tous les modules, la durée "théorique" de l'examen dépasse les 4 heures mais cette durée n'est pas nécessaire pour un candidat correctement préparé. De plus, il est possible, au choix du candidat, de passer le même jour 1 ou plusieurs modules, le tout étant de valider les 9 modules dans une période de 18 mois maximum.

Un guide des modalités concernant l'examen théorique SPL est téléchargeable sur www.ato.cnvv.net à destination des FE(S).

Vers l'examen pratique

Auparavant, le BPP était une "étape intermédiaire", permettant de voler en commandant de bord en local. Pour voler sur la campagne, une formation spécifique était nécessaire. Désormais, la SPL comprend une formation minimale au vol sur la campagne, résultat d'un compromis au niveau de tous les pays européens pratiquant le vol à voile et tenant compte des spécificités aérologiques des différents aérodromes (montagne, bord de mer...). Pour mieux "armer" ses licenciés, après l'obtention de la SPL, la FFVP a prévu de proposer un perfectionnement Vol sur la campagne avec des modules orientés Plaine ou Montagne. Ce perfectionnement Campagne sera fédéral, avec comme contenu envisagé plusieurs circuits en double commande, l'apprentissage du calcul d'arrivée, l'utilisation d'équipements type

calculateur, etc. Son contenu, proche de celui de la précédente formation sur la campagne, sera précisé prochainement. Mais avant d'atteindre le titre de SPL, le DTO à la possibilité de proposer aux stagiaires une étape intermédiaire, le PASS. Cette autorisation agira comme une étape motivante notamment pour nos jeunes élèves pilotes. Ceci a déjà été évoqué dans ces colonnes. Il s'agit de pouvoir voler en solo sans supervision, en local (rayon de 30 km maximum autour de son terrain d'attache), dans un planeur immatriculé en F-Cxxx. Le PASS n'est pas un titre aéronautique mais une autorisation de vol en solo sans supervision, à ce titre aucune qualification supplémentaire ne pourra se greffer (emport de passager).

Les prérequis sont d'avoir été lâché, avoir accumulé 5 heures minimum de vol en solo lors de 15 vols minimum en commandant de bord, de détenir soit le théorique SPL valide soit le Brevet d'initiation aéronautique (BIA) obtenu dans les 36 derniers mois. Le PASS n'a pas de durée de vie, étant tacitement reconduit au fil du temps si besoin, mais il est lié à un DTO et un aérodrome donné. Une passerelle (complément de formation) est possible pour poursuivre ensuite vers la SPL. Pour la SPL, le test pratique est donc plus complet que celui du BPP puisqu'il donne dans les faits l'autonomie à son titulaire et il faut donc aborder lors du test des notions qui n'étaient pas traitées durant le test BPP mais seulement durant la formation campagne intervenant parfois plusieurs saisons plus tard.

Le rôle des FE(S)

Pour bien préparer un stagiaire au test pratique de la SPL, il faut bien comprendre le rôle du FE(S) et les attentes de ce dernier. Si le champ d'action des FE(S) s'élargit également en passant du test pratique BPP au test SPL, les objectifs demeurent les mêmes. Un examen demeure une évaluation ponctuelle des acquis d'un candidat, réalisée sur un programme approuvé ou déclaré conforme. Lorsqu'il conduit un examen, l'examineur évalue le résultat de la



rencontre entre un individu et un système de formation. Il évalue, tout autant et en même temps, la qualité des enseignements dispensés par le ou les instructeurs que le résultat des efforts fournis par l'individu pour les maîtriser et les restituer. Avec la formation par les compétences – une combinaison d'aptitudes, de connaissances et d'attitudes nécessaires pour effectuer une tâche selon la norme prescrite – un pilote doit démontrer qu'il est capable d'exécuter les procédures et manœuvres avec un degré de compétence correspondant aux fonctions exercées à bord de l'aéronef en :

- respectant les limites d'emploi de l'aéronef,
- exécutant toutes les manœuvres avec souplesse et précision,
- faisant preuve d'un jugement sûr et de qualités d'aviateur
- appliquant les connaissances aéronautiques pour 1) conserver à tout moment le contrôle de l'aéronef de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre soit assurée, et 2) en appliquant les compétences à caractère non technique, y compris celles relatives à la détection et à la gestion des menaces et des erreurs (TEM), à l'aide de méthodes d'évaluation appropriées, en liaison avec l'évaluation des compétences techniques

Lors du test, l'évaluation ne s'appliquera pas directement à une liste de compétences mais à une série d'exercices (des items regroupés par sections) avec la mise en œuvre simultanée et appropriée de compétences techniques (Connaissances, Pilotage, Procédures) et non-techniques (Conscience de la situation, Décision, Communication et Gestion de la charge de travail). Pour ce faire, le contenu d'un test pratique sera ainsi plus complet et plus structuré qu'auparavant avec notamment :

- un briefing par le candidat,
- un sondage de ses connaissances,
- l'évaluation des compétences en vol,

La formation délivrée par les FI(S) doit donc évoluer pour prendre en compte cette évolution du test pratique.

Le briefing du candidat à la SPL

Devant devenir autonome, le stagiaire doit donc présenter son projet de vol, et donc la préparation de ce dernier. Le briefing type pourra ainsi être constitué :

- d'une analyse de la météo (prévision, évolution, plafond, etc.) afin de définir le secteur de vol envisagé,
- d'une analyse de l'espace aérien : les zones à respecter dans le secteur, les Notams concernant les terrains



La SPL sera complétée d'un module Campagne facultatif, un perfectionnement orienté Montagne ou Plaine.

utilisables, pour confirmer ou modifier le projet de vol, etc.

- d'une analyse des performances : calage McCready à adopter, utilisation ou non des water-ballasts, etc.
- d'un bilan masse et centrage,
- d'une vérification de la situation administrative du planeur.

Un test en deux parties

Dans la première partie du vol, le candidat réalisera le vol tel qu'il a prévu de faire, le FE(S) observant le déroulé du vol : visite pré-vol, préparation avant le décollage, utilisation du mode de lancement, gestion du local ou des locaux, cheminement, ligne droite, virages, conjugaison, symétrie du vol avec les compétences non-techniques (airmanship, décision, conscience de la situation, analyse du ciel et jugement). Lors de la seconde partie, l'examineur conduira la séance pour réaliser les différents exercices spécifiques prévus lors du test :

maniabilité avec vol lent, décrochage, autorotation (si possible), virages à grandes inclinaisons, virage engagé, virages précis, approche et atterrissage, point de toucher précis (simulation d'atterrissage en campagne), suivi des procédures, etc. Les différentes sections à valider lors du test

concernent la préparation du vol, le mode de lancement, la maniabilité et le vol à voile, l'approche et l'atterrissage. En vol, le FE prendra des notes (celles-ci doivent être archivées 5 ans), communiquera le résultat au candidat à l'issue du vol avant le débriefing et la partie administrative (compte rendu d'épreuve à saisir, attestation temporaire valable 8 semaines... et non pas 2 mois).

Autonome dès le test SPL réussi

Si le test est réussi, le stagiaire aura aussitôt le statut de pilote détenteur de la SPL. S'il a échoué au test, un complément de formation devra être prévu par le RP avant de représenter le candidat pour un nouveau test avec un nouveau FE. Le stade intermédiaire est la réussite partielle au test. Ceci n'est permis que s'il y a échec dans une seule section des exercices regroupés par thème. Dans ce cas, après un réentraînement, le même FE(S) pourra par la suite faire un nouveau test ne portant que sur la section mise en cause la première fois. Les critères de la SPL sont définis dans le guide du FE(S) qui sera remis à jour très prochainement. Il sera téléchargeable sur www.ato.cnvv.net ■



Genèse d'une affiche

Ressources

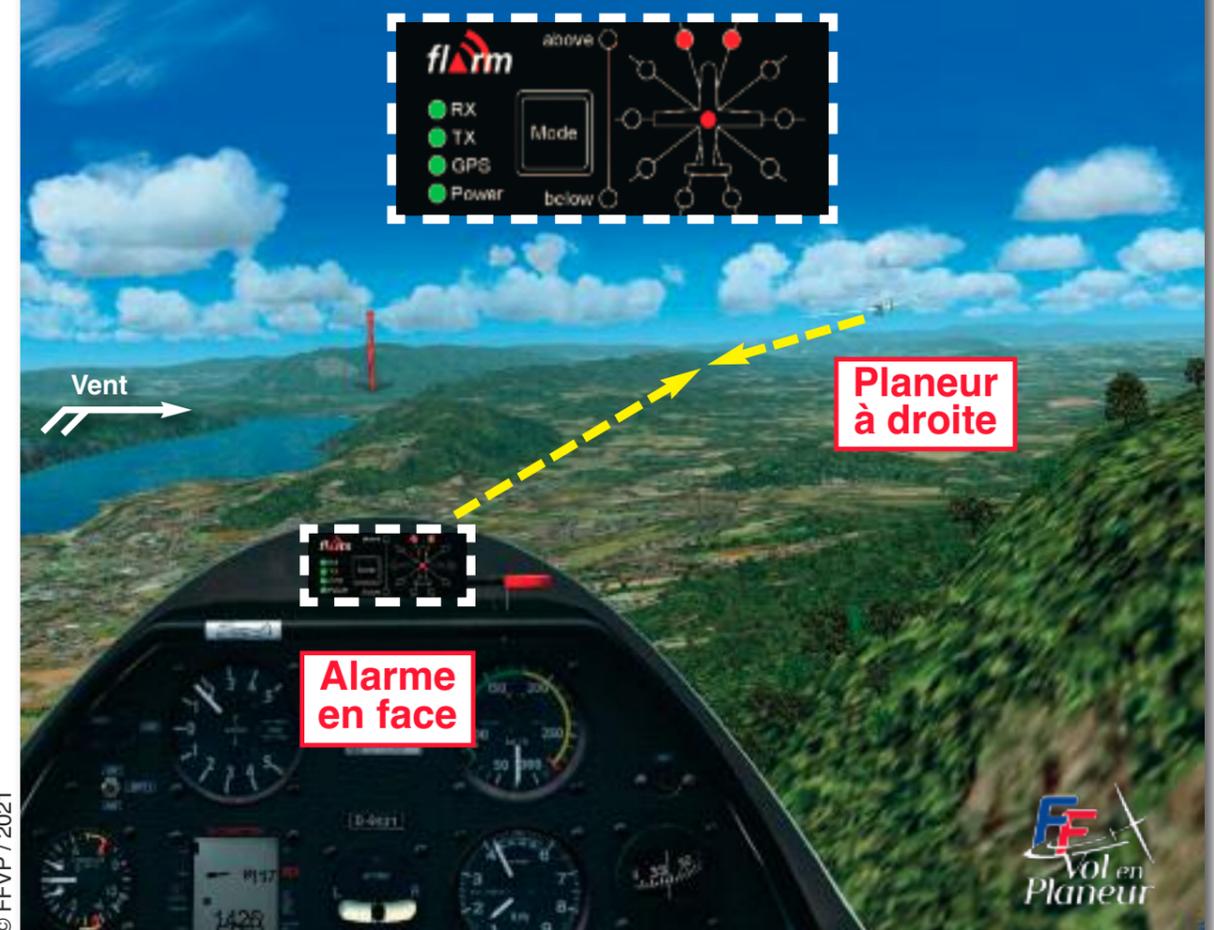
Une affiche intitulée "Flarm à midi ?" a été publiée par la commission Formation-Sécurité à plusieurs reprises, dans ces pages ou ailleurs. Elle préconisait en cas d'une alarme "rouge" du Flarm (menace à midi) de dégager à droite, en respectant les règles de l'air. Ceci jusqu'à la remarque d'un instructeur de Salon-de-Provence, précisant que dans certains cas (vol de pente, vol en onde), la préconisation n'est pas optimale. En effet, quand le vent est fort, pour rester parallèle à un relief (vol de pente) ou à un ressaut (onde), il faut afficher une importante correction de dérive. Les "bulles" électroniques du Flarm prennent en compte la trajectoire des planeurs et non pas le cap affiché par ces derniers. En d'autres mots, avec une forte correction de dérive et une alarme Flarm à midi, le planeur "hostile" ne se trouve pas dans l'axe de votre planeur mais à droite ou à gauche en fonction de la direction du vent et de votre route... La commission a donc travaillé sur un amendement de cette affiche. La première version a consisté à indiquer que la préconisation "Dégagez à droite" ne devait pas forcément être appliquée en vol de pente et en onde. Mais le phénomène peut également survenir en plaine... Les échanges ont été nombreux pour arriver à synthétiser le message à faire passer. Les discussions tant sur le plan technique que sur celui de la présentation ont montré que la problématique n'était pas aussi évidente à comprendre qu'on pourrait le croire. Une affiche ne peut être considérée que comme la conclusion d'une étude dont on a tiré les enseignements.

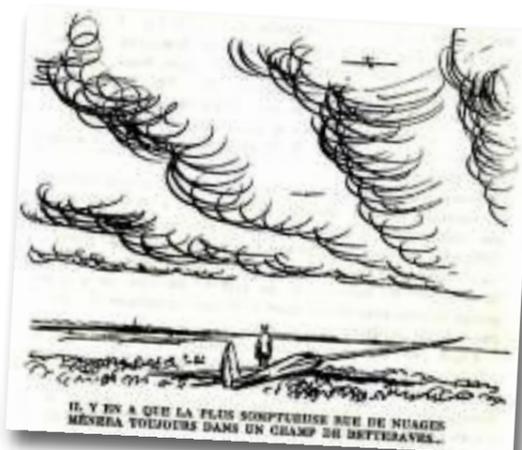
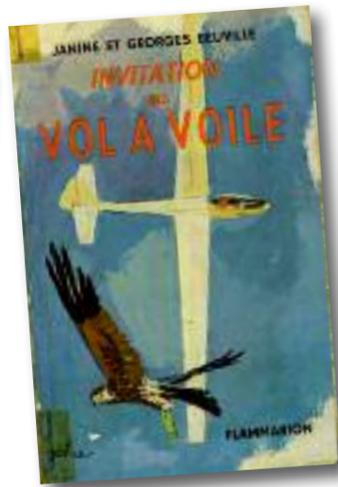
On prend en compte le problème, on l'explique, on dégage une solution et on marque les esprits avec une affiche. Au final, aucune préconisation pour le dégagement n'a été faite et aucune spécificité liée au vol de pente ou en onde n'a été mentionnée, pour élargir le champ de l'affiche. Ainsi, la version finale, en page ci-contre, est centrée exactement sur le message à faire passer : le Flarm prend en compte une TRAJECTOIRE et non pas un CAP. Rappelons qu'une alarme Flarm a pour but principal de signaler un risque imminent de collision et pas de fournir une résolution salvatrice comme on pourrait l'espérer d'un TCAS (système anti-collision des avions de ligne). La seule vraie manière d'éviter est de "voir préalablement" (principe même du VFR) et de corriger la trajectoire en fonction de ce qui est détecté. L'intérêt de la nouvelle affiche est de rappeler qu'effectivement le planeur "hostile" n'est pas forcément aligné avec le repère capot. Elle permet d'apprendre à mieux orienter le périmètre d'observation quand on subit une forte dérive. Ça ne remet pas en cause la règle générale qui privilégie l'évitement par virage à droite même si on sait que ce principe ne peut être absolu et que le sens de l'ultime manoeuvre revient au pilote (même en vol de pente). S'agissant de l'onde, la priorité est l'évitement des collisions. Le risque (minime) pour un des planeurs est de perdre le noyau du ressaut qu'il exploite. C'est facile à rattraper et c'est mieux que de faire du sous-ondulatoire pendu à un parachute. ■

A l'affiche...

Alarme FLARM à midi ?

Votre FLARM prend en compte votre trajectoire, pas votre cap !





d'art humoristiques, seront utilisés lors de la remise des brevets au cours de fêtes mémorables organisées au restaurant de l'aérodrome. En 1960, il écrit et illustre, avec Jeannine – sa femme qui est aussi pilote – un livre destiné aux vélivoles et au grand public, "Invitation au vol à voile" où l'ambiance qui règne sur un terrain de vol à voile est fidèlement rapportée et décrite avec allégresse.

En 1961, le terrain de La Ferté-Alais est asphyxié par les nouvelles règles de la circulation aérienne en région parisienne. Georges Beuville met fin à ses fonctions de président et rejoint le CIC de Chavenay avec sa section vol à voile du TCF". En matière de sécurité des vols, George Beuville avait bien analysé les menaces potentielles dont la plupart sont toujours d'actualité... ■

Les affiches Beuville

Culture

Chez des bouquinistes, vous êtes peut-être tombé sur un livre ancien concernant le vol à voile, avec en couverture un planeur peint à l'aquarelle. Dans votre club, épinglées au mur, figurent peut-être des affiches signées Beuville et liées à la sécurité des vols et aux bonnes pratiques sur un aérodrome vélivole... Leur auteur, Georges Beuville, fut un vélivole fortement impliqué dans l'activité vélivole, ayant mis à disposition de la FFVV (désormais FFVP) ses affiches. Certaines seront ainsi reprises dans l'eLearning fédéral pour la préparation au théorique SPL. Pour mieux découvrir l'artiste, nous reprenons la notice sur Beuville rédigée par Jean Reymond, membre de la commission historique de la fédération, et publiée dans l'ouvrage "Des ronds sous les cumulus" (50 ans de vol à voile, de La Ferté-Alais à Buno-Bonnevaux).

d'ouvrages littéraires, la conception de décors de théâtre et de cinéma, la publicité, la bande dessinée...

En 1934, il a découvert l'aviation et commencé son apprentissage du pilotage. Il vole sur les Potez 36, 43, 58 et 60, et le Caudron Aiglou. Breveté pilote, il ajoute désormais une étoile au-dessus du "i" de son nom. Breveté militaire en 1938, il vole sur Mureaux 117 à Chartres. A la déclaration de guerre de 1939, il s'engage pour la durée des hostilités et devient convoyeur d'avions militaires, ce qui lui permet de piloter pratiquement tous les types d'appareils en service comme le Morane MS-406 ou le Potez 63. Deuxième classe et pilote, il passe rapidement sergent. A la Libération, il s'intéresse au planeur et devient président de la section vol à voile du Touring Club de France (TCF) tout en continuant de voler sur avion. Il arrive à La Ferté-Alais en 1953, passe ses brevets planeur (brevet E) et devient, en 1957, président du Centre Inter-Clubs (CIC) vol à voile de La Ferté-Alais en remplacement de Raymond Jarlaud. Durant cette période, il s'impliquera beaucoup dans la représentation de la vie du centre, dessinant les affiches rappelant les consignes de sécurité que tous les vélivoles connaissent, peignant les activités de la piste et préparant les panneaux portant la liste des brevetés au cours de l'année. Ces panneaux, œuvres



Actions Vitales publiera régulièrement des affiches de sécurité signées Georges Beuville...



Vélivole et artiste

"Né en février 1902, doué pour le dessin, il monte à Paris et suit les cours aux Arts Déco et à l'Ecole des Beaux-Arts. De 1922 – sa première exposition au Salon d'Automne – à 1981 – ses derniers dessins pour la revue Icare – il touche à tous les domaines de l'art graphique : l'illustration



À l'affiche...

POSITION HAUTE dans le planeur...

Ne mettez pas
en danger
votre pilote
remorqueur...



**Dès la perte du visuel
LARGUEZ !**



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 !**



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 sur le site www.ffvp.fr/briefings-avant-vol

Ressources

 NOUVEAU VIDEO D'ACCUEIL UNE JOURNEE EN PISTE	 5:24	 8:11	 7:24	
 6:26	 7:47	 8:05	 2:58	 9:48
 11:05	 6:47	 7:29	 11:27	 10:10
 7:13	 13:24	 6:27	 NOUVEAU	
 15:03	 10:27	 9:58	 8:59	

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

Ressources



Préparation au vol
CRIS et Briefing Sécurité
Treuil

La treuillée
Montée à trajectoire
optimale

La treuillée
Roulement-Décollage-
Montée initiale

Fin de treuillée
et largage

Treuillée
Manœuvres d'urgence

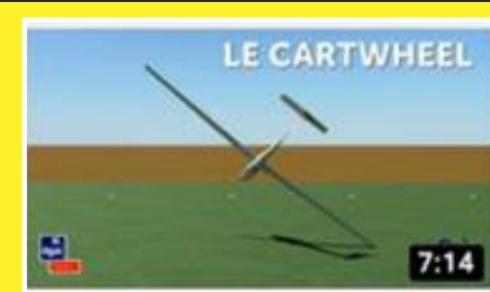


Virage à grande inclinaison
et virage engagé

Autorotation

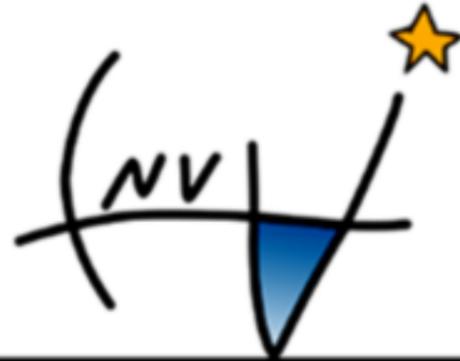
Toutes ces vidéos disponibles
via le lien suivant
www.ffvp.fr/briefings-avant-vol

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



L'outil de l'instructeur...

ATO-CNVV



Formation et réglementation



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

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

**NOUVELLES
RUBRIQUES**

CONTACT

Par e-mail rpf@ffvp.fr

www.ato.cnvv.net

Actions vitales !

Le bulletin
de liaison des
instructeurs *



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

* que tout le monde doit lire !