

Actions vitales !



Être plus fort à plusieurs

Édito

Le séminaire des formateurs de formateurs, qui se tient régulièrement à Bourges, s'est déroulé du 9 au 10 avril, après une interruption de plus de deux ans. Quatre-vingts participants se sont réunis pour travailler sur les sujets de formation et de sécurité des vols. Nous avons présenté à cette occasion le nouveau stage FI, qui a été mis en service à l'issue du séminaire. Nous avons un stage FI qui demandait à être revisité sérieusement. Il était indispensable de renforcer la pédagogie, de mettre en place la formation par les compétences et de souligner l'importance accrue du simulateur. Les supports de cours ont tous été créés dans cet esprit. Une nouveauté importante est la production de certains cours en visio-conférence. Cela générera beaucoup plus de souplesse pour le stagiaire et une aide importante pour les instructeurs. Ces cours seront réalisés en amont du stage pratique pour tous les stagiaires. Les interventions seront réalisées par une équipe dévouée qui connaîtra parfaitement les sujets présentés. Le stage FI ne débute réglementairement qu'après l'évaluation d'entrée en stage. Pour que ces cours puissent être validés dans le stage FI, il faut que cette évaluation soit faite au préalable. Les prochains cours sont prévus début octobre : soyez prêts à ce moment-là – évaluation faite. Certains thèmes évoqués lors du séminaire de Bourges ont montré qu'ils n'étaient pas totalement assimilés par nos instructeurs. On peut en citer quelques-

uns : différences entre Module 3 et Campagne +, les Compétences, le PASS... Certains sujets sont nouveaux, d'autres sont déjà anciens mais ont du mal à être intégrés. Le Covid a vraisemblablement semé de la confusion et occupé les esprits. Vous trouverez dans ce numéro d'Actions Vitales un article qui reprend tous ces thèmes synthétiquement et veut donner du sens à toutes ces nouvelles pratiques. J'espère que cela vous apportera un éclairage différent et vous aidera à vous approprier ces nouveaux outils de formation. Vous trouverez également dans ce numéro un article concernant l'importance de l'équipe pédagogique pour le bien de nos stagiaires. Le sujet paraît évident et pourtant, des manques de communication entre instructeurs rendent la formation du stagiaire bien moins efficace. C'est le rôle du responsable pédagogique du DTO d'animer l'équipe propre à favoriser les échanges entre formateurs, toujours pour le bien de nos stagiaires. C'est lui le chef d'orchestre qui insufflera cette volonté. Le stagiaire souhaite recevoir le même message, un changement d'instructeurs ne doit pas être un bouleversement. Comme concluait notre intervenant : "A plusieurs, on est plus fort". Soyons forts ! Bons vols à tous.

Francis CLAR
Président de la commission
Formation-Sécurité

“Stage FI
revisité et
outils de
formation”

Actualités

■ Suivi de formation sur Gesasso

Quelques ajouts ou améliorations ont été effectués ces dernières semaines, notamment :
– En fin de chaque leçon, deux lignes d'annotations possibles ont été ajoutées pour évoquer les compétences et/ou la formation sur simulateur (entre autres par les moniteurs Simulateur).
– Suite à un audit dans un club, il a été demandé d'avoir une démarche spécifique lors de l'intégration d'un nouvel instructeur au sein d'une structure de formation. C'est donc désormais traçable sur Gesasso avec trois items à évoquer : 1) Consignes du terrain (fiche VAC, casse de câble, posés multiples, etc.), 2) Méthode du DTO en relation interne, gestion des lâchés machine, gestion de la campagne, etc. 3) Méthodologie pédagogique (Mémento du FI, Wingu, etc.).

■ Compétences remorquage

Le programme recommandé pour le maintien des compétences des pilotes remorqueurs (cf. Actions vitales n°20, page 10) est une base mais trop complet pour le faire sur une seule saison. Il doit être étalé sur 2 ans avec en alternance de la maniabilité sans planeur et du remorquage. Dans les faits, le programme est à bâtir à la carte selon le niveau du pilote (maniabilité, convoyage, exercices particuliers).

■ Stage FI

Pour ne pas surcharger le stage Module A, il est nécessaire d'avoir acquis des connaissances préliminaires, soit 10 heures de formation théorique. Ceci sera fait par interventions en visio-conférence étalées sur 15 jours et au moins 2 à 3 semaines avant le stage. Les premières formations seront proposées dès l'automne 2022. Une communication plus précise sera envoyée prochainement à tous les DTO.

■ eLearning

L'index et les examens blancs sont en courte finale pour être opérationnels... ■

Sommaire

2 - Édito

Être plus fort à plusieurs

3 - L'actualité de la commission...

Formation-Sécurité

4 - Bourges 2022

L'importance de l'équipe pédagogique

9 - Ressources

Le Hors-Série Réglementation

10 - Procédure

La main sur la poignée jaune...

11 - SPL : l'esprit de la méthode

Retour sur les outils de formation

17 - Le baromètre de la sécurité

À utiliser en début de saison.

18 - Ressources

Toutes les ressources disponibles

19 - Flarm à midi

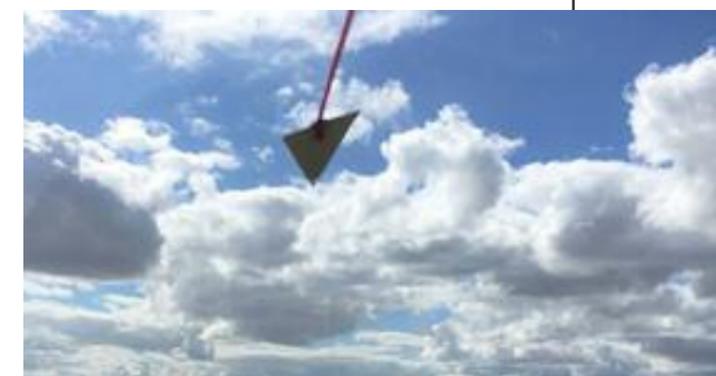
Attention à la trajectoire

20 - Vidéos-Briefings

Toute la SPL pratique en vidéo

222 - La bibliothèque du vélivole

A retrouver sur www.ato.cnvv.net



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 !



L'importance de l'équipe pédagogique

Bourges 2022

Lors du dernier séminaire des FI de FI à Bourges (9-10 avril), l'intervenant extérieur lors de la session en réunion plénière était Dominique Arickx. Ce dernier a fait une carrière de pilote de ligne, ayant piloté toute la gamme des Boeing jusqu'au 747/400, comme pilote et aussi responsable des formations (maintien des compétences, adaptations et contrôles en ligne) Il s'est intéressé très tôt aux facteurs humains et a travaillé dans ce domaine à Air France. À la retraite du PN, il est devenu consultant pour le corps médical, au sein de la société AFM42, en Rex et FH, mettant en place check-lists et culture juste pour les équipes chirurgicales. Il est également président de l'aéro-club Air

France à Toulouse Lasbordes. Son intervention avait pour thème "L'importance de l'équipe pédagogique". Nous en re prenons ci-dessous l'essentiel du contenu.

Un contexte très évolutif

Le contexte de la formation véli vole a grandement évolué ces dernières années, confirmé par de nouveaux acronymes (EASA, DTO, SPL, PASS, CRESAG, etc.). La réglementation a évolué dans plusieurs domaines (formation, entretien, etc.) avec un niveau de rigueur accru pouvant entraîner la perception d'une certaine rigidité. De nouveaux cursus de formation ont vu le jour, accompagnés de nouveaux outils.

Des concepts ont été développés avec notamment la gestion des erreurs et des menaces (TEM) et les compétences non techniques. Au même moment, la FFVP a développé Gesasso, un outil numérique conçu pour simplifier la compréhension de la réglementation Part S-FCL.

Activité individuelle dans son cockpit pour beaucoup de véli volos, la pratique du planeur demeure un... sport d'équipe, où les valeurs à développer sont disponibilité, vigilance, entraide, solidarité, camaraderie, confiance et vérification. Les instructeurs sont en l'air, en place arrière d'un biplace, et se voient peu entre eux. Ce sont des bénévoles, passionnés, pour qui la priorité reste de voler. La "paille" passe après ou... ne passe pas, malgré l'aide apportée par Gesasso s'il est bien utilisé en temps réel.

La coordination entre tous les instructeurs d'une même structure n'est donc pas simple mais elle est impérative pour l'intérêt du... stagiaire. Des échanges entre FI(S) sont donc nécessaires.

C'est le rôle du responsable pédagogique (RP). Ci-dessous l'environnement du stagiaire.

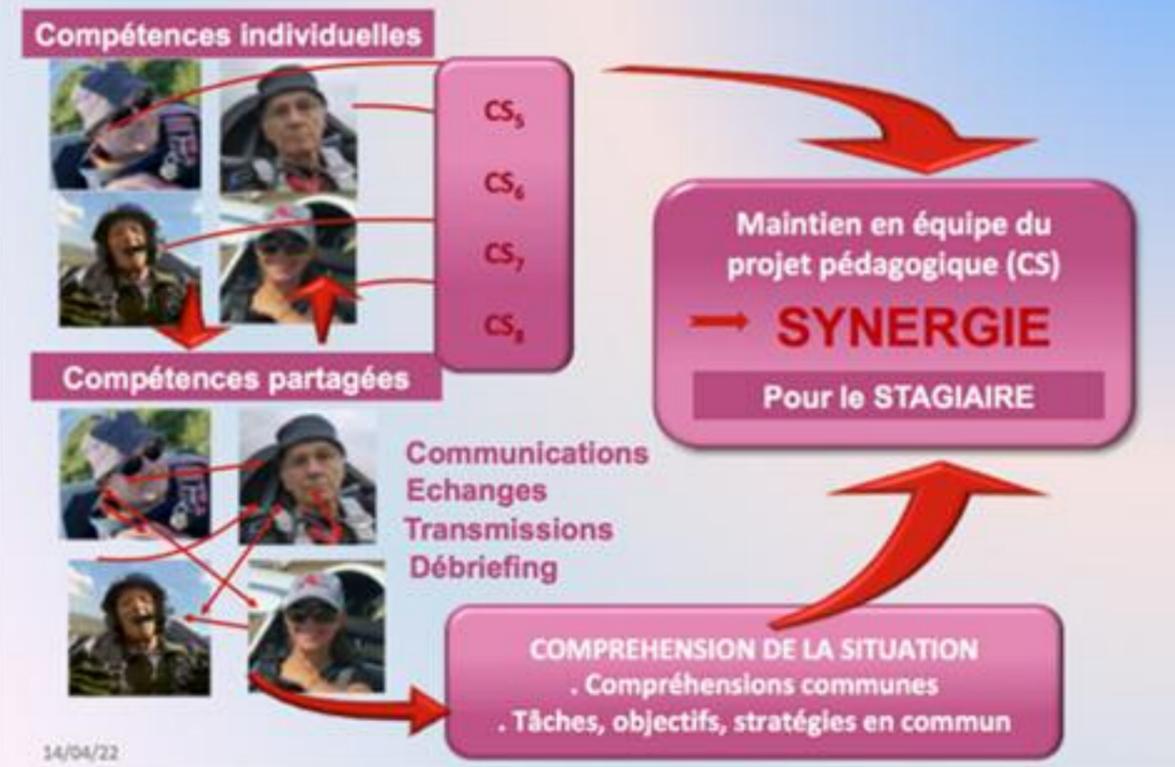
Le FI et son stagiaire

Le relationnel instructeur-stagiaire demeure primordial. Il faut mettre le stagiaire en position favorable pour progresser, ceci passe par l'empathie, l'adaptation de l'instructeur au stagiaire en instaurant, par le ton, la confiance et le dialogue. Il faut savoir l'écouter et l'aider dans l'adhésion aux remèdes préconisés, en se servant de toute opportunité pédagogique. Il faut également synthétiser et lui laisser l'essentiel à retenir. Ainsi, le stagiaire doit être au centre du processus de formation, les instructeurs utilisant la même méthode (Mémento du FI), le même discours, les mêmes termes, la même rigueur. Une coordination s'impose pour le suivi, les transmissions, afin de viser le même objectif.

Aussi, le FI doit bien connaître les procédures à enseigner, leur donner du sens pour les expliquer, montrer l'exemplarité, accompagner le stagiaire avec humilité, faciliter sa compréhension par lui-même, le faire détecter, analyser et corriger ses erreurs, d'où la nécessité de toujours débriefer et de partager avec les autres FI les



Pour le stagiaire... être en équipe



"vécus" rencontrés en instruction.

Le débriefing repose sur des règles de base : ne pas trop en dire (pour ne pas noyer le stagiaire), communiquer efficacement (choix du vocabulaire), communiquer positivement (mentionner les points acquis) car le négatif reste dans les esprits, faire s'auto-débriefing le stagiaire et veiller à son attitude.

Tout ceci doit être partagé avec les FI suivants dans l'intérêt du stagiaire, d'où l'usage de la fiche de progression informatisée pour éviter tout oubli ou toute perte. Lors du débriefing, il faut rappeler qu'il n'y a pas que le pilotage mais aussi des compétences non techniques (COS, GES, COM, DEC) en utilisant le déroulé du vol effectué. S'il a mal fait, pour quelle raison ? Le laisser parler pour exprimer son point de vue, se mettre à sa place. Si besoin, s'aider du Memento FI qui mentionne les compétences non techniques à développer au fil des leçons en vol.

Le FI agit en équipe

Les FI travaillent en équipe, en relayant la progression et les vécus du stagiaire. Il est essentiel de partager ses réussites et ses difficultés. D'où l'intérêt de se réunir, de questionner d'autres FI, de s'entraider, voire de se remettre en cause après échange avec d'autres FI. Les mises à jour éventuelles doivent être appliquées ensemble. L'équipe doit rester solidaire pour ne pas déstabiliser le stagiaire, rôle d'interface revenant au responsable pédagogique pour assurer une même culture de la sécurité. Faire équipe... comment ?

Quelques notions de FH, stagiaire et FI

– **L'erreur** : elle reste inévitable, 80% des facteurs contributifs à un accident sont liés à des erreurs humaines, et "Erreur et intelligence sont les deux faces d'une même pièce de monnaie" (James Reason). Le cerveau humain privilégie la rapidité de réaction, mais les erreurs sont utiles pour les mécanismes

d'apprentissage et l'organisation de l'activité. Il faut donc rendre intéressante l'erreur pour la travailler avec le stagiaire, savoir ensuite l'éviter sinon la détecter. Il est ainsi toujours formateur de demander au stagiaire de déclarer un événement (Rex) et de l'aider à l'analyser. D'où la nécessité de partager les erreurs.

– **Le doute** : avec le stagiaire et les autres FI, il faut valoriser la culture du doute. Faire dire "Je fais confiance... et je vérifie". Ne jamais laisser négliger un doute qui s'installe. Savoir dire "Stop" ou "No Go". Lever le doute : "J'entends et on vérifie" et l'on est tous beaucoup mieux après.

– **Perception et conscience de la situation** : pour l'origine des erreurs de décision, fonction de la conscience de la situation, il faut noter que 80% sont issus de la perception, 15% de la compréhension et 5% de l'anticipation. Deux modes conduisent à l'action (cf. planche en bas de page).

– **Le TEM** : c'est dans un contexte que j'évalue, avec mes compétences du moment.

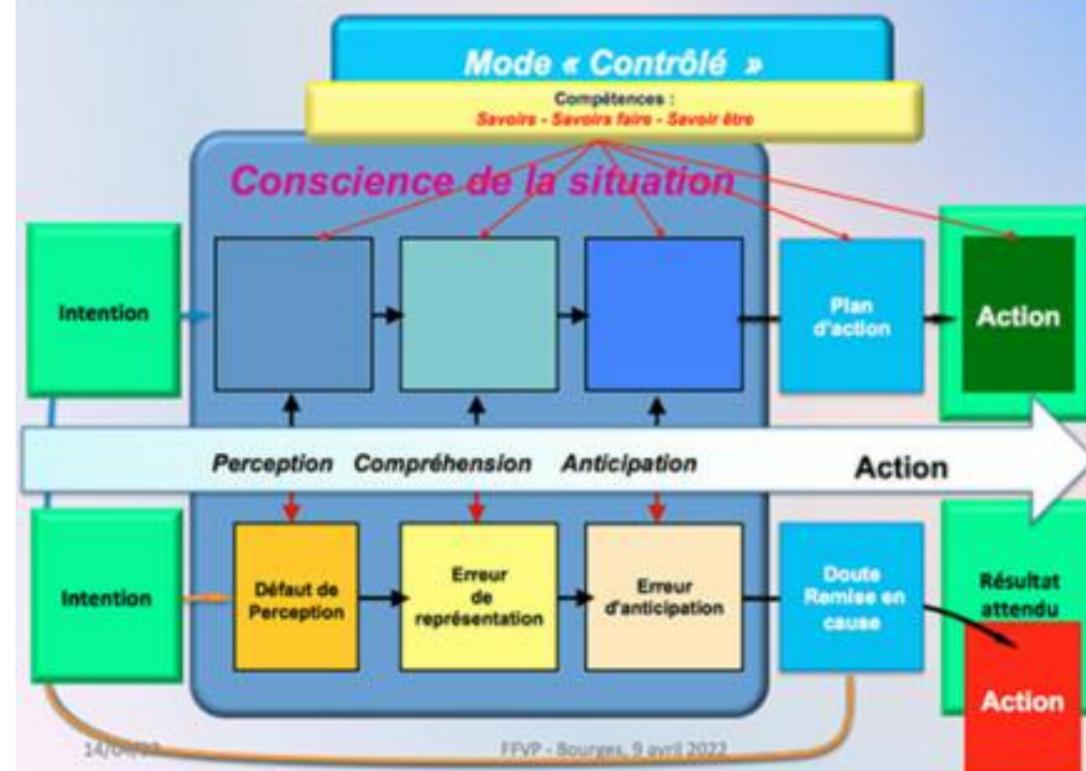


Le processus est : je perçois tout, j'analyse bien, je décide (j'y vais, j'y vais comment, j'y vais pas) et je fais gaffe. Sauf que je n'évalue pas toujours bien le contexte et mes compétences, et j'en fais donc une erreur. Et sauf que je fais autre chose, je ne fais pas toujours gaffe et je fais des erreurs.

Le TEM est un processus à utiliser en permanence, dans la vie de tous les jours, pour traverser un passage clouté par exemple, et l'apprendre à un enfant.

Le TEM en instruction, c'est montrer, instruire, observer et mesurer avec la

Processus conduisant à l'action (2 modes)





conscience de la situation (systèmes, environnement, temps disponible, etc.), l'identification et l'expression des menaces du jour, la gestion des menaces du jour, la prise de décision. Cela passe par des mises en situation pour gérer des priorités, du temps et des ressources, des interruptions,

des menaces non prévues tout en sachant lever le doute. L'analyse via l'approche TEM par le stagiaire donne un débriefing très efficace.

– **Les difficultés de la communication...**
(voir la planche en bas de page)

En conclusion...

...les points à retenir :

- À plusieurs, on est meilleurs.
- Partager, dire, échanger.
- Pour aider l'autre, il faut avoir un regard différent.
- Toujours envisager ensemble l'erreur possible et y répondre.
- Rendre possible la détection d'erreurs.
- Avoir le doute raisonnable permanent et le lever.
- Garder le bon sens et le retour possible au basique.
- Se remettre en cause.
- Partager ses erreurs et ses doutes pour décider ensemble.

On est plus forts en équipe...
pour le stagiaire. ■

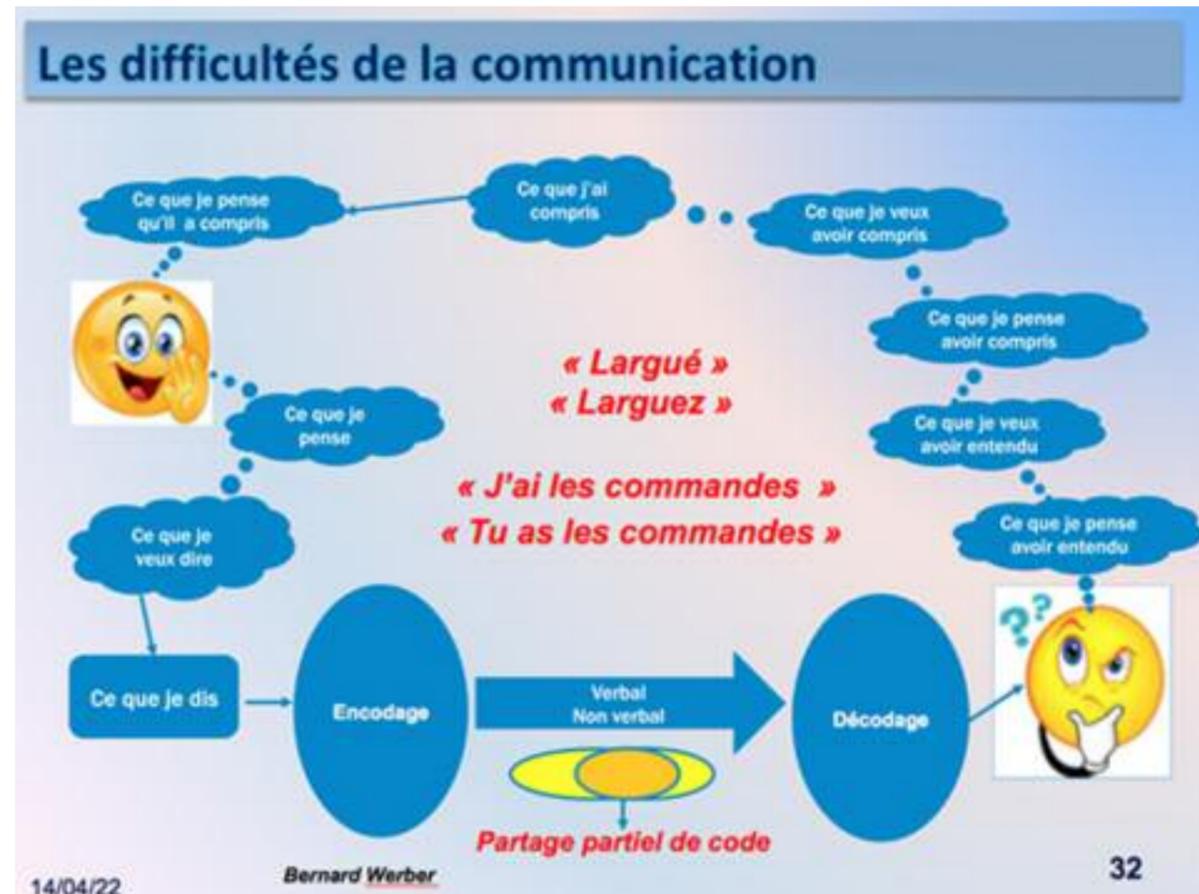
Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur la réglementation !



Un point réglementaire vous échappe ? Formation théorique ou pratique ? Visite médicale ? Qualifications ? Opérations aériennes ? Vous avez un doute sur un sujet réglementaire ? Ce hors-série est là pour répondre à vos questions en quelques secondes, que vous soyez :

- Stagiaire SPL
- Pilote SPL-planeur
- Pilote SPL-TMG
- Instructeur
- Examineur
- Responsable pédagogique
- Formateur de formateurs
- Pilote remorqueur
- Dirigeant de club

Consultable en ligne sur
www.ato.cnvv.net (onglet Actions vitales)



**Au décollage, en treuillée ou en remorqué,
la sécurité, c'est la main sur la poignée **jaune****



**Deux secondes de retard peuvent faire la différence entre
un non-événement et un accident car cela va extrêmement vite...**



SPL : l'esprit de la méthode et ses outils

Formation

C'est le 8 avril 2020 que la réglementation EASA est entrée en application, après une très longue gestation, synonyme d'une période d'instabilité réglementaire, diversement appréciée par les pratiquants du vol en planeur.

Cette période est maintenant derrière nous. Il nous appartient désormais de faire nôtre ce nouveau contexte réglementaire, d'en optimiser la mise en œuvre, d'en tirer le meilleur au moyen des outils adaptés qui ont accompagné sa mise en place.

Comme nous pouvons le constater à l'usage, la réglementation EASA ne bouleverse rien, par moments même elle simplifie (... et oui !), mais elle introduit par contre plus de rigueur, plus d'exigence, une sorte de passage de la tradition orale à la tradition écrite.

La FFVP a participé activement à l'élaboration de ces textes, à laquelle toutes les fédérations européennes étaient conviées. Nous avons constamment travaillé à la recherche du maximum de simplification possible compatible avec le consensus au sein d'un contexte européen.

Sur ce chemin, nous avons été accompagnés et très souvent compris et soutenus par la DGAC.

Nous avons profité du changement annoncé pour toiletter notre pédagogie et introduire la formation par les compétences, laquelle représente une évolution majeure et passionnante de notre approche des facteurs humains. Nous avons également développé des outils nouveaux de nature à simplifier nos moyens d'apprentissage, le suivi de la formation et de la validité des titres aéronautiques : "La puissance du numérique au secours de la gestion de la complexité". Pour bien fonctionner dans cet environnement, rien ne vaut de comprendre ses origines, sa raison d'être et l'esprit de la méthode.

Profitant de l'expérience acquise au cours des mois écoulés, des questions dont vous nous avez fait retour, nous vous proposons ci-après quelques éléments pratiques d'information de nature à éclairer l'approche globale du changement, de son esprit et de ses outils.

GESASSO

Il s'agit d'un système informatisé de gestion pour le suivi de la formation et de la validité des différents titres aéronautiques des pilotes de planeur membres de la FFVP.

Il est strictement conforme aux exigences réglementaires et agréé par le DGAC.

Le suivi des formations au sein de GESASSO garantit aux yeux de l'administration la bonne exécution des programmes. GESASSO assure le suivi des formations théoriques par e-learning et permet aux instructeurs de s'assurer du bon déroulement de la préparation des stagiaires et au RP de délivrer l'autorisation pour se présenter à l'examen théorique de la SPL.

Une fiche de progression électronique permet le suivi de la progression en vol ainsi que la transmission des informations utiles à la gestion de la continuité de l'apprentissage d'un instructeur à l'autre.

Pour ces différentes raisons, il est indispensable que les clubs inscrivent leurs stagiaires et pilotes à GESASSO, qui les accompagnera toute leur vie de vélivole.

Une application mobile, qui travaille en mode connecté et déconnecté, permet d'alimenter GESASSO, même en piste, des éléments de débriefing de la leçon. Les commentaires du débriefing peuvent être transmis via le dictaphone de l'application. Il est utile de se familiariser avec GESASSO et l'application de façon à enregistrer à chaud le commentaire du débriefing, utiles à la fois pour le stagiaire et pour l'instructeur du vol suivant. L'application (comme la version ordinateur) permet de s'assurer, à tous moments, de la situation administrative de chaque pilote du club.

Voir www.ato.cnvv.net onglets DTO-WINGU-GESASSO / Onglet GESASSO.

La SPL et "Campagne +"

La SPL remplace le BPP et inclut l'autorisation campagne. Cette formation sur la campagne est ciblée sur un circuit de 100 km en DC ou de 50 km en solo. Elle ne permettra pas en l'état de réaliser des circuits plus importants où la notion de vitesse devient primordiale.

En conséquence, la FFVP propose un com-

plément d'entraînement au vol sur la campagne, baptisé "Campagne +". Cet entraînement relève du perfectionnement à la campagne, au-delà de la SPL et ses préconisations peuvent être adaptées aux particularités locales. Elles sont régies au niveau du club et de son RP.

Voir www.ato.cnvv.net onglet SPL – Campagne +

Le PASS Planeur

La SPL incluant désormais l'autorisation campagne, la durée de formation pour obtenir la licence s'en trouve augmentée.

Soucieuse de ceux qui pourraient trouver un peu long le chemin vers la SPL, la FFVP a mis en place le "PASS Planeur", qui est une étape facultative et doit être vécu comme un encouragement sur le chemin de la SPL. Pour l'obtenir il faut avoir un théorique de la SPL valide ou un BIA de moins de 3 ans. Les jeunes (< 25 ans) bénéficient d'une bourse fédérale de 100 €.

Le PASS permet de voler en solo sans supervision, c'est-à-dire sans l'autorisation écrite d'un instructeur sur le carnet de vol du stagiaire. Cette autorisation, délivrée par le RP du club, vaut pour le vol local finesse 10 tel que défini par le club en fonction des conditions locales (topographie, aérologie, espace aérien, protocole – maximum 30 km).

Il ne permet pas les atterrissages hors du terrain de départ sauf cas de force majeure.

En cas de vol sur un terrain extérieur, on peut obtenir un PASS délivré sur place. Le PASS d'origine est alors invalidé et doit être renouvelé lors du retour sur le terrain initial.

Le PASS n'est pas un titre aéronautique EASA, mais une simple autorisation valable en France et sur un planeur en "Fox". Il ne comporte pas d'autorisation additionnelle.

Il donne lieu à l'édition d'une attestation délivrée automatiquement par GESASSO

Voir www.ato.cnvv.net onglet FAQ

La "formation par les compétences"

Depuis longtemps, l'accidentologie met en évidence que 80% des accidents ou incidents sont imputables à des facteurs humains. L'EASA qui est particulièrement en

charge de la sécurité (S = Safety) a souhaité introduire la formation par les compétences comme une approche plus approfondie des comportements au cours de la formation. L'objet de la formation par les compétences, c'est de répondre à la question "Pourquoi" lorsqu'un exercice mal réussi nous questionne. Il ne s'agit pas en effet de se contenter de corriger, par un exercice renouvelé, l'erreur constatée, mais de comprendre son origine. On a toutes les chances de la retrouver en interrogeant les 7 trigrammes représentant les différentes sources possibles : le savoir (CNS) ; le savoir-faire (PIL, PRO) et le savoir être (COM, COS, GES, DEC). Tous les instructeurs intègrent plus ou moins dans leur pratique la dimension comportementale. Avec la formation par les compétences, ils disposent d'un outil simple pour approfondir l'analyse du comportement. Certes, l'approche est nouvelle, on a besoin de s'y intéresser, mais elle est accessible et puissante, elle renouvelle l'approche pédagogique et elle constitue pour l'instructeur, une réelle opportunité. La formation par les compétences s'installera progressivement dans les pratiques et dans

les esprits, tant du côté des instructeurs que de celui des stagiaires, il faut laisser un peu de temps au temps, il faut partager nos expériences et en profiter pour construire la collégialité de l'équipe pédagogique. Le Mémento de l'Instructeur traite abondamment de cette question.

Le Mémento de l'instructeur

C'est le couteau suisse de l'Instructeur. Ce petit livret de 137 pages, qui tient facilement dans la pochette d'une place arrière, contient toutes les informations nécessaires à la réalisation d'un vol d'instruction, des détails de la leçon à la théorie des compétences et aux adresses à connaître, dont celle des vidéo-briefings (ffvp.fr/briefings-avant-vol). Pour chaque leçon, il propose un certain nombre de "compétences" susceptibles d'être mobilisée par ladite leçon. C'est une aide pour l'instructeur, qui s'habitue ainsi peu à peu à identifier la bonne interprétation des comportements associés aux situations de vol. A lire absolument et à utiliser sans modération !



La formation Campagne de la SPL est plus réduite que celle de l'ex-BPP d'où le module Campagne+ de perfectionnement.

commentaires de leur dernier vol, le nom de la vidéo à regarder avant la prochaine leçon.

Le simulateur

L'intérêt de la simulation n'est plus à démontrer. Son application dans l'aérien est très développée et des simulateurs de vol de plus en plus performants sont désormais accessibles pour les clubs de vol à voile. Il y a tout à gagner avec la simulation : des formations accélérées et moins coûteuses, une amélioration de la sécurité, des possibilités d'applications et de scénarii de plus en plus nombreux et réalistes avec l'arrivée de la réalité virtuelle, avec Condor 2 et bientôt Condor 3.

La FFVP poursuit son programme d'aide à l'achat ou la modernisation de simulateurs. Tous les instructeurs sont de facto habilités à former sur simulateur et ils peuvent désormais être secondés par des Moniteurs Simulateur, qui peuvent suivre une formation animée par un FI de FI. Le programme de formation "Moniteur Simulateur" est une entrée possible vers une formation d'instructeur, pour ceux qui désirent poursuivre dans cette voie.

C'est un investissement d'avenir que de parier sur le simulateur, qui est appelé à jouer dans l'avenir un rôle de plus en plus important dans la formation des pilotes. Il participera de plus en plus à l'attrait du club, à son image, à la qualité de la formation, à l'amélioration de la sécurité. C'est une bonne option que de parier sur une équipe pédagogique comprenant en son sein des moniteurs simulateur, dont certains sont de futurs instructeurs potentiels. Voir www.ato.cnvv.net rubrique FI-FE-ATO. Onglet Moniteur simulateur.

Actions vitales

Ce fut à l'origine un bulletin de liaison des instructeurs. C'est aujourd'hui une revue périodique de la Commission Formation et Sécurité, qui publie quatre à cinq numéros par an sous forme numérique, s'adressant en fait à tous les vélivoles ! "Actions vitales" traite de formation, de sécurité et de thématiques générales qui accom-

L'eLearning

Il s'agit d'un moyen d'auto formation, réalisé par la FFVP, qui couvre l'intégralité du programme de l'examen théorique de la SPL. Il est gratuit pour les instructeurs et se trouve en vente sur la "Boutique" de la FFVP (cf. site Internet), au prix de 75 € (50 € pour les juniors (< 25 ans)), mis à jour gratuitement aussi longtemps que l'utilisateur est adhérent de la FFVP.

Cet outil de formation – agréé par la DGAC – permet un suivi sur GESASSO du travail de préparation théorique des stagiaires, sur laquelle se fonde le RP pour délivrer l'autorisation de passer l'examen.

Les 9 chapitres de l'eLearning peuvent être abordés de deux façons : soit par thématique, lorsque le lecteur veut étudier une matière particulière (par exemple, la météo) ou chronologiquement, pour accompagner la formation en vol. Cette deuxième approche est recommandée pour les stagiaires débutant leur apprentissage théorique en même temps que la formation en vol.

Leur progression est tracée automatiquement dans GESASSO et permet aux instructeurs d'accompagner également leurs stagiaires sur le parcours de l'apprentissage théorique. Un examen blanc complète cet outil, pour la préparation à l'examen final. Dernière nouvelle : un système d'indexation sera mis en place et permettra de retrouver, à partir d'un mot, la partie du cours que vous cherchez !

Les Vidéos-Briefings

Ils constituent un ensemble de vidéos consacrées à l'ensemble des leçons figurant au programme de la SPL. Ils sont autant de briefings qui peuvent – et devraient – être visionnés avant le vol par le stagiaire et mieux encore, en compagnie de l'instructeur, lequel peut apporter ses commentaires et sa valeur ajoutée.

Ces vidéo-briefings sont accessibles à l'adresse ffvp.fr/briefings-avant-vol ou via la chaîne YouTube "Spirale". Une affiche est disponible, où les vidéos sont rangées par leçon. A visionner systématiquement par les stagiaires, qui devraient trouver dans les

pagne la pratique du vol en planeur. C'est une source d'information très riche en matière de culture véliole, de culture de la sécurité et d'informations réglementaires, de pédagogie.

Certains clubs la diffusent largement auprès de tous leurs pilotes et ils ont raison ! "Actions vitales" s'adresse désormais à tous et elle participe à la culture de la sécurité qui se construit année après année au sein du mouvement véliole.

Les REX

Ils vont faire peau neuve. Nouvelle interface, simplification pour le rédacteur, indexation : ils n'attendent que d'être remplis pour enrichir cette base de retour d'expériences sur laquelle se bâtit la culture de la sécurité. La rédaction d'un REX est un acte qui condense des valeurs essentielles telles que l'humilité, la solidarité, le partage et la richesse d'une réflexion collective. A la source de ce comportement, il y a la "culture juste", qui distingue l'erreur de la faute. La culture juste, la rédaction d'un REX, la par-

tage d'expérience, l'esprit d'équipe nous aident à construire un vol à voile plus sûr et plus généreux. Tous les mois, la Commission Formation et Sécurité vous propose un REX ("Le REX du Mois") à partager et analyser à l'heure du briefing, avec les pilotes de club. On trouve les REX dans www.ato.cnvv.net rubrique "Sécurité".

ato.cnvv.net

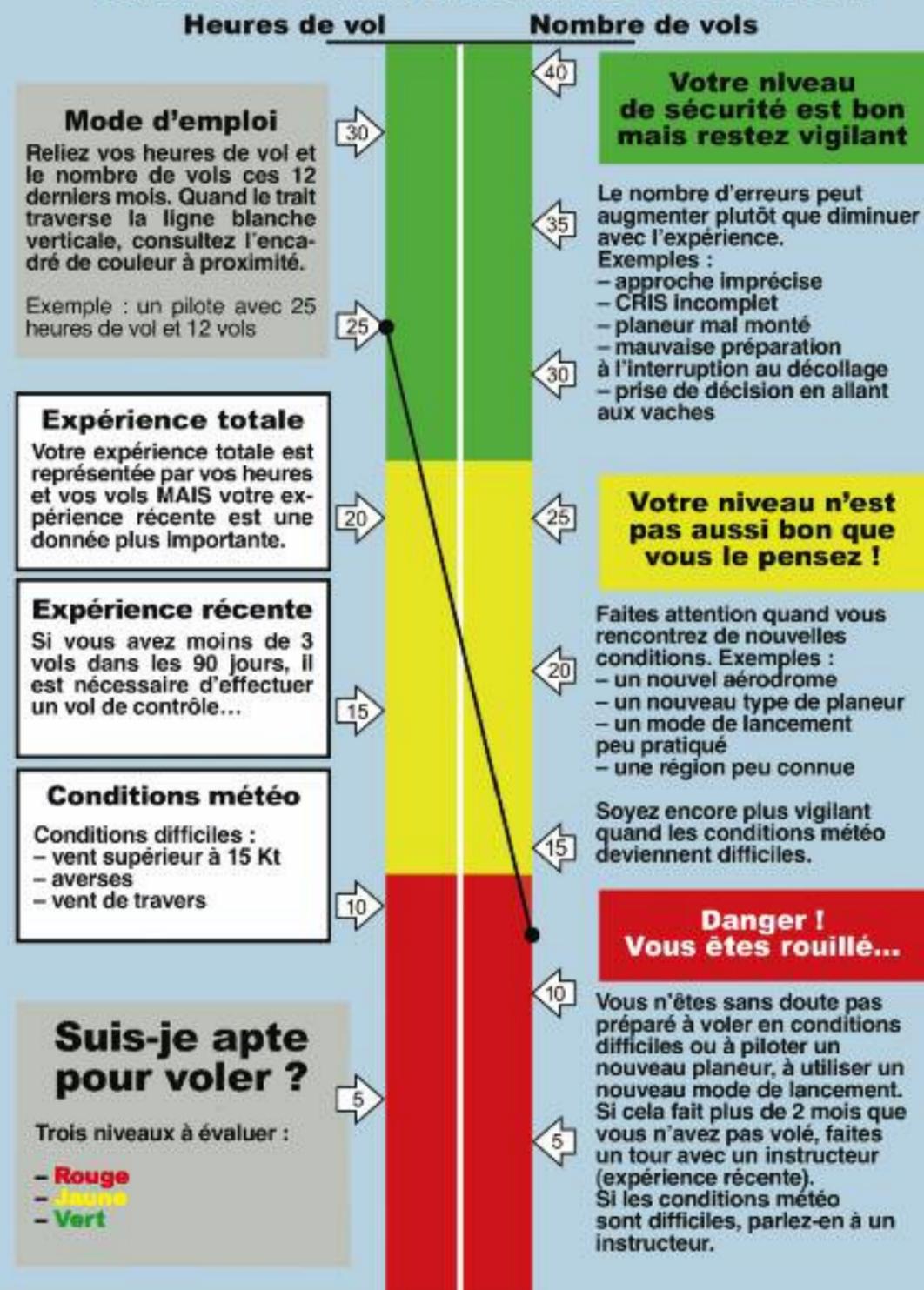
C'est l'adresse qu'il faut connaître. Vous vous perdrez avec délice dans les méandres de ses onglets, surpris et enchanté de trouver là tout ce que vous cherchez depuis si longtemps ! www.ato.cnvv.net c'est la mémoire de nos publications, de nos textes de référence, des textes officiels, français, européens, des plus rébarbatifs aux plus indispensables, les enregistrements de nos webinaires, etc. Que vous soyez stagiaire ou pilote chevronné, instructeur, examinateur, formateur ou que vous rêviez de le devenir www.ato.cnvv.net a (presque) toujours la réponse que vous cherchez ! ■ Lucien Rochet

Pour améliorer la sécurité, la formation par les compétences a été introduite pour obtenir la SPL



Évaluez votre niveau de sécurité

LE BAROMÈTRE SÉCURITÉ DU PILOTE Quel est votre niveau de sécurité ?

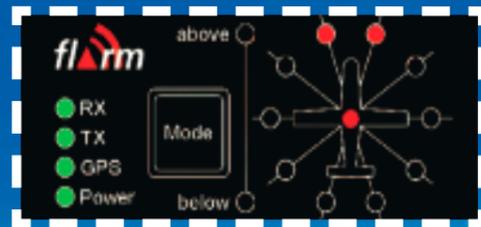


D'après un document de la British Gliding Association (BGA).

À l'affiche...

Alarme FLARM à midi ?

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



Vent →

Planeur à droite

Alarme en face



Pour les stagiaires SPL...

VIDÉO-BRIEFINGS FORMATION À LA SPL

UNE JOURNÉE EN PILOTE	COURSUS DE FORMATION	LES RÉFÉRENCES VISUELLES	LES EFFETS PRIMAIRES DE L'ÉQUILIBRE	LA LIGNE DROITE SÉCURITÉ DU VOL
LA LIGNE DROITE GESTION DE L'ASSIETTE	LA LIGNE DROITE L'INCLINAISON	LA LIGNE DROITE LA CONJUGAISON	LA LIGNE DROITE SYNTHÈSE	LE VIRAGE LA SÉCURITÉ EN VIRAGE
LE VIRAGE À MOYENNE INCLINAISON MISE EN VIRAGE SORTIE DE VIRAGE	LE VIRAGE À MOYENNE INCLINAISON LA STABILISATION DE L'ASSIETTE	LE VIRAGE À MOYENNE INCLINAISON LA STABILISATION DE L'INCLINAISON	VISUALISATION DU POINT D'ARRÊT D'UN VIRAGE	RELATION ASSIETTE TRAJECTOIRE VITESSE
LA COMPENSATION	LE SYMÉTRIE EN VIRAGE	LA SYMÉTRIE EN LIGNE DROITE	LE VOL LIBRE ET LE DÉROCHAGE	LA PRÉPARATION AU VOL
LE RENOUVEAU EN LIGNE DROITE	LE RENOUVEAU EN VIRAGE	LE LARGAGE	RADIO ET SIGNAUX CONVENTIONNELS	LE DÉCOLLAGE EN VOL RENOUVEAU
IMPOSSIBILITÉ DE LARGAGE	LE CONVOI AU	PRÉPARATION AU VOL TREUIL	LE TREUIL PROCÉDURES NORMALES	LE TREUIL MENACES ET STRATÉGIES
INITIATION À L'UTILISATION DES AF	LES AF MODIFICATION DE TRAJECTOIRE À VITESSE CONSTATÉE	LES AF MODIFICATION DE VITESSE À TRAJECTOIRE CONSTATÉE	INTRODUCTION À L'APPROCHE ET LA PFL	LA PFL
L'APPROCHE FINALE	L'ATERRISSAGE ET LE ROULEMENT	LE VIRAGE À MOYENNE INCLINAISON	AUTOBROTATION	

VIDÉOS COMPLÉMENTAIRES FFVP/DSAC

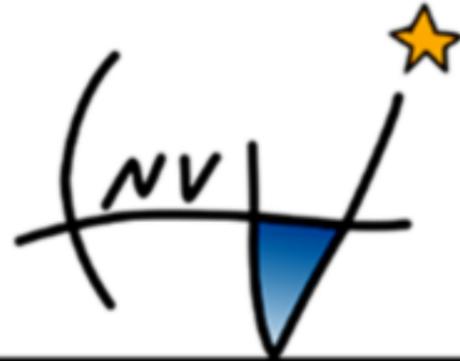
LE PARACHUTE DE SAUVETAGE	TENIR LA LIGNE D'UN PLANEUR AU DÉCOLLAGE	LE CARTONNIER	HAUTE TENSION	LES ÉMISSIONS HAUTES
LA NOYONNE PAR LES COMPÉTENCES	LE TER			

RETROUVEZ TOUTES LES VIDÉOS SUR www.ffvp.fr/briefings-avant-vol

... à consulter avant le vol

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

WEBINAIRES
CARTE SATELLITES
ET S- FE(S)
MONITEUR SIMULATEUR
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 *



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

* que tout le monde doit lire !