

Compte-rendu de formation ligue Auvergne Rhône-Alpes

Stage d'accompagnateur fédéral

1^{er} au 6 juillet 2017

Formateur en charge de l'encadrement du stage : Pierre Braëms

Samedi 1 juin

Matinée

Introduction

Tour de table et présentation des participants et de leurs projets de club.

Présentation de la formation, sa raison d'être pour la FFVL, son intérêt au sein des clubs, le principal intérêt étant de **développer une culture saine de la pratique du parapente auprès des pilotes en progression.**

Lecture du règlement du diplôme / Référentiel du domaine d'activité

Description du secteur d'activité

Communication inhérente à la chaîne de responsabilité entre les acteurs (président-accompagnateur-pilotes)

Evolution du poste proposée par la fédération

Fiche descriptive d'activités

Quels sont les moyens de s'informer du niveau des pilotes ?

Liste des outils susceptibles d'aider la progression

Cadre dans lequel se définit le rôle de l'accompagnateur :

- Comment se développe l'expérience : elle commence dans les choix que l'on fait avant même de voler, par le questionnement, l'analyse, la recherche d'infos... : impliquer les pilotes dans ces analyses.
- Créer une dynamique de réussite, c'est-à-dire de progression, d'auto-analyse et de partage, qui passe aussi par des moments conviviaux.

Déclenchement d'un secours : chaîne d'alerte à connaître

L'implication de l'accompagnateur dans son club montre l'exemple sur les bonnes pratiques en terme de gestion des sites, de comportement sur le parcours menant au déco, de connaissance et d'entretien du matériel...

Après-midi

Lecture du règlement du diplôme / Référentiel de certification

UC1

Mettre en relation les savoirs avec le niveau des personnes. La curiosité, l'acquisition progressive de savoirs font partie de la culture du parapente.

L'entretien du matériel est à intégrer dans cette culture : l'entretien est indissociable de la pratique du parapente car c'est un sport « mécanique ».

UC2

La pratique de l'accompagnateur est exemplaire et sécuritaire, c'est un modèle pour les pilotes en progression.

UC3

L'accompagnateur a un rôle prescripteur s'il dénote un défaut à corriger ou une lacune à combler ou au contraire une progression à valider par un nouveau brevet. Il oriente vers un moniteur, même pour une ou deux journées de stage. Les prescriptions se font de préférence en aparté.

Valoriser et faire appel à l'intelligence des pilotes. Favoriser dans la culture du parapente une pratique de loisir sécuritaire, où la progression du pilote est basée sur la connaissance de son niveau et de ses limites.

Eviter les sites piégeux et techniques.

UC4

Maintenir la bonne humeur dans le groupe et organiser de manière à ce qu'il n'y ait pas de gêne ni de perte de temps.

Gestion de groupe et relationnel, comment communiquer, mobiliser l'attention ?

Chaque pilote doit se sentir valorisé et trouver sa place dans le groupe, gérer les nouveaux.

Mettre en relation la théorie et la pratique : où trouver les sources d'info (internet, bibliographie, référents) ?

UC5

Capacité à analyser les besoins des pilotes pour le rôle de prescripteur. Trouver des arguments pour prescrire une ou deux journées d'école avec un moniteur connu si possible. Prescription en aparté si nécessaire pour ne pas froisser les personnes.

Mettre en avant les deux niveaux que sont la connaissance et la maîtrise du savoir-faire.

Vol

Petit vol conditions peu confortables (pluie, plafond bas, brise de vallée forte).

Dimanche 2 juin

Matinée

Météorologie-aérologie

Quelles sont les sources d'info pour ces deux domaines ?

Limites acceptables de vitesse de vent sur un déco selon le type de site.

Préparation du vol accompagné

Culture du parapente à l'arrivée au déco : prendre le temps d'observer, faire fonctionner ses sens, attendre plusieurs cycles thermiques. Le vol commence quand j'arrive sur un déco. Faire analyser et s'exprimer les pilotes sur ce qu'ils peuvent observer.

L'accompagnateur se munit d'une trousse à outil et/ou check liste, qui peut contenir :

- anémomètre,
- flammèche + bâton de ski,

- radio en +, acu en +,
- kit premier secours (FFVL par exemple) à un endroit accessible en vol -le recommander à chacun des pilotes individuellement-,
- sangle d'escalade accessible en vol,
- répertoire à jour des noms, licences, numéros de tel, voiles des pilotes, personne à contacter,
- téléphone chargé,
- kit de débranchage,
- topoguide ou cartes IGN des sites possibles du jour téléchargées sur le téléphone,

Le contenu de cette trousse peut faire l'objet d'une « mallette accompagnateur » à disposition au local du club.

Rôles de la vidéo et de la photo : elles peuvent servir à communiquer au club, à donner envie, à faire un retour/bilan sur la sortie, donner des arguments pour une prescription.

Assistance au décollage : l'accompagnateur filtre si les conditions sont volables ou non, mais n'impose rien. Ne pas chercher à arrêter un pilote. Entretenir en revanche une culture de la prévol : check attaches/démêlage/secours/radio. Habituer à une certaine efficacité au déco (organisation).

Un exemple de briefing déco/atterro (complété les jours suivants au fil des mises en situation)

Prendre l'habitude d'analyser les panneaux s'il y en a.

A l'atterro :

En arrivant sur l'atterrissage avec le groupe, regarder le déco ou le situer s'il n'est pas visible, rappeler le plan de vol.

Fixer une limite minimum (repère visuel et altitude) pour rejoindre le cône d'autonomie en sécurité.

Décrire les limites officielles du terrain, les repères visuels et les obstacles autour du terrain.

Prendre des repères pour définir la brise (repères visuels plutôt que points cardinaux)

Selon le sens de la brise, trois cas de circuit d'approche:

1) Montante

définir la zone du cône d'autonomie,

ptu main g ou d, sachant que l'étape de base peut toujours être complétée par des S ou des 8,

rappel des limites de terrain à ne pas franchir en vent arrière et en étape de base (argumenter),

surveiller une dérive possible dans le dernier virage avant l'étape de base si la brise est forte

comment savoir si la brise est forte ?

2) Descendante

Consignes sens inversé

3) Brise hésitante

Le cône d'autonomie se situe alors entre les deux cas précédents et choix de la ptu de fait au moment de la vent arrière avec deux portes d'entrées possibles en étape de base.

Pas de virage près du sol, dans la zone de confort en perte d'altitude je fais toujours mes virages face au terrain.

Au déco :

Rappel du plan de vol, rappel de l'emplacement de l'atterro.

Point sur l'aérologie et l'évolution possible, rappel des brises en vallée.

Observation, faire fonctionner ses sens, choix de l'emplacement selon la pente et la biroute, choix du moment du décollage.

Organisation.

Optionnel :

Si possible un ouvrier donne des infos sur la masse d'air et sur l'évolution de la brise à l'atterro.

Quand je rentre dans un thermique, tempo, j'observe ma dérive et ma vitesse sol, je reste au vent du relief, je suis sûr à 400% de pouvoir effectuer le virage ou je fais des 8.

Rappel des priorités en vol

Avant le décollage :

Check radio et communication,

Check prevol (secours/attache/démêlage)

Annoncer son décollage, en radio si possible

Règlementation

La responsabilité de l'accompagnateur est engagée, il a une obligation de moyens : s'informer de la météo-aéro, avoir la qualif, ...

En cas de faute de l'accompagnateur, elle doit être prouvée. L'accompagnateur peut notifier à un pilote qu'il ne veut plus l'accompagner si ce dernier prend des risques que l'accompagnateur ne cautionne pas.

Après-midi

Gonflage au sol

Lundi 3 juin

Matinée

Vols solo et en biplace, entraînement d'accompagnateur entre stagiaires.

Vol de Montlambert

Après-midi

Vols solo et en biplace, entraînement d'accompagnateur entre stagiaires.

Vol de Chamoux

Vol de Valpelouse (atterrissage Allevard).

Mardi 4 juin

Matinée

Mise en situation avec trois pilotes. Décollage de la Chapelle St Christophe. Décollage du déco Sud.

Après-midi

Idem. Décollage du déco Sud et de Malatrait.

Debrief groupe accompagnateurs : beaucoup d'oublis sur cette journée, en particulier sur la communication : numéros de tel non pris, pas de messages radio ou messages inaudibles, pas de demande des attentes des pilotes.

Il est important de vérifier que les pilotes savent communiquer en radio : je me nomme, je dis à qui s'adresse le message, j'appuie et laisse passer un temps avant de parler, je donne des infos essentielles, je dirige ma radio face au vent quand je suis en l'air ou je me munis d'un micro, je peux régler la puissance d'émission, si je n'ai pas de retour je redis mon message.

Il faut avoir un peu de charisme pour s'imposer à un groupe, être clair, imprimer un rythme...

Mercredi 5 juin

Matinée

Mise en situation avec trois pilotes BI d'application. Décollage du déco Sud et de Malatrait.

Après-midi

Mise en situation avec trois pilotes BI d'application. Décollage du Sapenay. Rappel des priorités pour un vol le long d'une crête. Debrief avec les pilotes : vol en thermique (faible).

Jeudi 6 juin

Matinée

Jeu de précisions d'atterrissage par condition faible sur l'atterrissage de la Digue avec décollage de Malatrai. Participants : une dizaine. (stagiaires et pilotes BI d'application)
L'intérêt du jeu est de valoriser les bonnes pratiques davantage que la cible. A noter : une situation délicate à l'atterro entre un participant et un non participant qui se sont présentés à même altitude : rappeler aux participants que tous les volants sur le site ne font pas forcément le jeu, rappeler également les règles de poser si l'on est plusieurs en approche (dans ce cas, la cible n'est pas une priorité).

Calcul des points :

Bonus (max 100 points)		
Perte d'altitude dans une zone identifiée		20 points
Etape de base identifiée		20 points
Finale > 5 secondes		35 points
Cible	Zone 1	25 points
	Zone 2	15 points
	Terrain	5 points
Malus (max – 100 points)		
Franchissement d'une limite interdite		-35 points

Posé autrement que debout	-35 points
Pas les bras hauts en finale	-30 points

Debrief : ce jeu peut révéler certaines choses avec les pilotes, on peut faire un retour sur les résultats pour établir des généralités, cela peut aider pour une prescription éventuelle. Dans notre cas nous avons utilisé des cartons pour faire les deux zones de la cible, ce qui n'est pas idéal : prévoir de la rubalise et des sardines pour matérialiser la cible. D'autres jeux peuvent améliorer le pilotage, tel que le slalom en pente école ou sur terrain plat.

Après-midi

Mise en situation avec deux pilotes BI d'un niveau plus élevé (niveau pratique BP). Décollage du déco Sud. Vent de Sud avec activité thermique, brise de vallée Nord à l'atterrissage...

Debrief final. Points positifs et négatifs pour chacun. Notre marge de progression est devant nous, c'est difficile de voir tous les aspects du rôle d'accompagnateur fédéral en 6 jours. Ne pas hésiter à poser des questions lors de notre future pratique en tant qu'accompagnateur, à des référents moniteurs, aux cadres techniques de la fédération et de la ligue. Échanger entre nous de nos pratiques futures.

Résultat du stage

Je donne un avis favorable à l'obtention de l'accompagnateur fédéral pour les 5 participants.

Remarque

Nous avons fait appel à un public d'application composé de pilotes BI recrutés dans le club du GUC, des Indiens et des Eléph' Volant pour les 3 derniers jours du stage. Ceci a été très bénéfique pour les stagiaires dans leur formation à la fonction d'accompagnateur fédéral.