

# Stage Accompagnateur / 22-26 Juin 2020

## Cadre de pratique

Lieu de formation : Saint Hilaire du touvet  
date de la formation : 22-26 juin 2020  
equipe pédagogique : Gaby THILLARD  
Appui technique et administratif : JC BOURDEL

Candidats stagiaires : 4 personnes

- Caroline SOHN
- Stéphane GUILLAUME
- Alizée CARDINAL
- Jonathan Malvoisin (le seul à connaître les sites à proximité)

## Déroulement de la semaine

### Lundi

Présentation de l'équipe pédagogique et des stagiaires, définition de la formation et écoute des attentes.  
Analyse de l'expérience de chacun dans les actions club et en tant que pilote.

#### Théorie

- Présentation du Rôle d'accompagnateur fédéral par JC BOURDEL
- Rappel des prérogatives, Limites d'intervention etc ...
- Organisation d'une journée "accompagnateur" dans un club
- Evaluation d'un niveau de pratique et théorique d'un BPI

Vol à Chamoux (non connu par 3 candidats)

- Entraînement à la présentation d'un site : Topographie , Aérologie.
- Évaluation des risques liés au plan de vol (perte de visibilité des pilotes encadrés)
- Anticipation de l'évolution aérologique.

Retour sur l'organisation de la semaine en fonction de la météorologie et des attentes des candidats

Débriefing vidéo des décollages ( Analyse technique perso). Retour d'expérience sur les décollages

### Mardi

Théorie :

Météorologie et Aérologie (phénomène de brise, explication de l'instabilité, les pièges aérologiques)

mise en place d'un outil de présentation de la météo/aéro simple

méca vol : phénomène transitoire, adaptation du pilotage

Reprise de l'organisation d'une journée : logistique et administratif

Discussion sur la limite entre accompagnement et encadrement

Vol à Saint Hilaire (non connu par 3 candidats)

Présentation du site, mise en évidence des difficultés aérologiques possibles en fonction des conditions de vent, d'ascendance et de brise.

Vol de « performance » dans l'après midi, en situation instable, turbulente

Analyse des limites aérologiques à prendre en compte dans l'organisation de la journée, prise de conscience de l'exigence du pilotage en thermique tant en analyse que techniquement

## Mercredi

En vue de l'organisation de la journée « cobaye » de Jeudi, reconnaissance du site du Sapenay qui fonctionnait sur les deux jours mercredi et jeudi et correspond en topographie à une sortie BPI avec possibilité d'utilisation des ascendances (flux de sud ouest modérément instable)

Vol au Sapenay en encadrement fictif, analyse de l'évolution aérologique, mise en évidence du piège du plan de vol avec finesse importante pour regagner l'atterrissage

Mise en place de la logistique sur site et des règles de sécurité.

Entraînement à la présentation du site, prise en compte de la chronologie et du temps nécessaire au déroulement en sécurité de la journée encadrée.

Revue de la vérification prévol et mise en place des vérifications croisées (tu me « check » ..)

Théorie

- Réglementation aérienne (en application avec le site du Sapenay)
- Organisation des secours avec un cas concret ! Une pilote se « branche » sous le décollage en pratique « solo », nous choisissons d'intervenir et de conduire les secours. Très bonne intervention d'un des stagiaires (pompier volontaire).
- Déclenchement et Conduite des secours (guidage de l'hélicoptère), évacuation héliportée, heureusement pas de blessé.

## Jeudi

*Journée « cobaye »*

J'avais choisi de limiter le nombre de candidats, 1 pour 2 stagiaires accompagnateurs, de façon à avoir une grosse marge de sécurité (étant seul avec les candidats, je ne pouvais pas être à la fois au décollage et à l'atterrissage et donc intervenir en cas de nécessité à la radio)

Intervention sécuritaire très bien menée lors de l'incertitude pour un des cobayes de regagner l'atterrissage.

Cela nous a permis de souligner l'importance de la présence de deux accompagnants lors des sorties « piou piou » avec un public peu expérimenté (BPI malgré tout mais encore incertain dans les prises de décision)

Mise en évidence de l'importance de la prise en considération de la topographie et du plan de vol à respecter, cela pouvant être une limite à un encadrement mono personnel lors d'une sortie accompagnateur

Théorie avec les cobayes

Rappel finesse/ air finesse /sol, influence du vent ou brise sur la finesse

Le retour « cobaye » a été excellent, avec surtout la bonne perception de la différence entre un encadrement pédagogique « type école » et juste un soutien informatif, très apprécié pour les prises de décisions. La richesse de ce genre de sortie est de mettre en avant l'implication des cobayes dans la décision de vol en pouvant valider leur choix auprès d'accompagnants expérimentés.

Les « piou piou » ont pu mesurer leur manque de connaissance dans l'élaboration des plans de vol, analyse aérologique et stratégie de pilotage. Mieux qu'une séance « école » en stage, cela les a obligé à relever leur niveau d'analyse et majorer leur marge de sécurité.

Le bénéfice de la journée a été de mettre en avant l'importance de la prise d'information et la globalisation de l'analyse en veillant à évoquer les différents facteurs de réussite d'un vol

## **Vendredi**

grosse journée de théorie (météo défavorable au vol, vent de sud fort généralisé ...), prévue dans le planning

Visite de l'atelier de contrôle de Air Bulle (pas de possibilité chez Wing Shop et Philippe Vagnon absent)

Redéfinition du rôle de l'accompagnateur

Revue de l'ensemble de l'organisation d'une journée « accompagnateur »

Meilleure perception des limites de l'accompagnateur

Définition des possibles interventions des accompagnateurs pour des raisons de sécurité : avant la sortie, le jour même, au décollage, en vol, à l'atterrissage

Évocation et définitions des interventions radios pour raisons de sécurité pendant le vol

Mise en évidence de l'importance d'un appui vidéo lors des sorties

Recherche de solutions alternatives pendant les journées non volables (travail au sol, apport théorique, retour d'expérience (style REX de l'aviation civile)

Stratégie SIGR +++

Apport théorique

Présentation et utilisation de la Polaire des vitesses pour optimisation du pilotage

complément d'information en méca vol

Passage en revue des méthodes de descentes rapides « douves »

Approche du matériel, homologations des voiles, adéquation voile sellette, discussion autour de la révision du matériel

Réglementation aérienne (JC BOURDEL, je veux bien des cours particuliers!)

## **Samedi**

Entretien individuel

Réponse aux questions diverses

Présentation des formations fédérales complémentaires par JC BOURDEL:

- Animateur

## Les attentes des candidats

En connaissance théorique :

- plus de compléments en mécanique de vol et application sur le pilotage
- Technique de présentations d'approche et plan de vol
- Météorologie : connaissance de bases notamment en frontologie et émagramme
- Météorologie : outil de prévision
- Aérologie : savoir rapidement identifier les critères de turbulences, piège
- Présentation du parachute de secours
- Mise en place d'un canevas de question pour mieux cerner le niveau des accompagnés.

En pratique :

plus de journées avec de vraies cobayes (au moins 2) et nombre plus important de Cobaye par journées  
Éventuellement, mise en place de discussion avec des cobayes sur des compléments théoriques.  
Perfectionnement du pilotage et découverte des moyens pédagogiques à mettre en place pour une présentation de site sans intervention directe pendant la phase de vol.  
trouver des pistes d'accompagnement en dehors du vol sur site. Type d'exercice à mettre en place au sol, mise en situation « virtuelle » de problèmes de pilotage à gérer en fonction des conditions aérologiques ou lors de problèmes technique de matériel (ces points ont été abordés pendant la formation et ont été redemandés tout particulièrement)

Réclamation « soft » : avoir accès aux qualifications des licenciés pour vérifier la détention des BPI (mais normalement géré par le président du club)

Il est possible d'envisager au moins 2 jours avec un nombre restreint de cobaye en première intention puis passer à un groupe plus important. Il sera judicieux d'avoir deux intervenants dans ce cas pour des « encadremets » sécurité en cas de problème avec les cobayes.

## Doléance de l'encadrant ...

Difficile d'assurer une formation complète des accompagnateurs en étant seul, notamment pendant la journée « mise en situation ». Il manque un encadrement complet pour pallier une éventuelle mise en danger des cobayes par défaut de guidage radio si besoin.

Le risque aussi de « louper » des apports théoriques et pratiques en étant seul est important. Il est souvent très bénéfique d'avoir une approche différente dans l'encadrement en ayant recours à 2 cadres fédéraux.

Heureusement , j'ai eu l'aide de JC BOURDEL qui a complété largement la formation et apporté une autre vision du rôle de l'accompagnateur.

Donc l'urgence est de motiver les inscriptions pour les années à venir.

### ***Piste de présentation :***

Présenter ce stage comme un stage de perfectionnement de pilotage et partage d'expérience pour améliorer sa pratique personnelle pour les stagiaires peut être une bonne option pour motiver les futurs candidats

## **Proposition de communication :**

Rédaction d'un article de présentation de la formation / presse spécialisée et canal de communication de la FFVL afin de mettre en avant l'intérêt de ces journées d'accompagnement, établissant un pont entre le BPI et l'autonomie totale sur site dans un environnement sécuritaire.

l'article peut aussi servir de support technique pour les futures formations en présentant le programme. Tellement de volets à développer qu'il y a matière à faire un 2 pages pour susciter les motivations des futures candidats et amener les pilotes BPI à suivre ces formations en club.