



Fédération Française de Vol Libre

Delta - Parapente - Kite - Cerf-Volant - Speed-Riding - Boomerang

1, place du Général Goiran 06100 NICE
Agrément Jeunesse et Sport N° 75 S 131

T. 04 97 03 82 82

F. 04 97 03 82 83

www.ffvl.fr

ffvl@ffvl.fr

FASCICULE DE L'ACCOMPAGNATEUR FÉDÉRAL

PARAPENTE / DELTA

COMMISSION FORMATION F.F.V.L.



SOMMAIRE

PREAMBULE	3
1 CURSUS DE LA QUALIFICATION.....	4
1.1 ORGANIGRAMME	4
PRÉ-REQUIS : AVOIR PLUS DE 18 ANS, ÊTRE EN POSSESSION DU BREVET DE PILOTE CONFIRMÉ ET DU PSC1 (ATTESTATION DE FORMATION AUX 1^{ER} SECOURS) ET ÊTRE PRÉSENTÉ PAR SON PRÉSIDENT DE CLUB (PROJET DE CLUB)	4
1.2 DEUX FORMATS DE FORMATION	5
2 PROGRAMME ET CONTENUS DE LA FORMATION	8
2.1 REGLEMENTATION.....	8
2.2 METEOROLOGIE - AEROLOGIE	8
2.3 MECANIQUE DE VOL.....	8
2.4 TECHNIQUE	9
2.5 TECHNOLOGIE DU MATERIEL	9
2.6 LA PREPARATION DU VOL ACCOMPAGNE.....	9
 ANNEXES	
FICHE DE FORMATION (CURSUS COMPACTE)	
FICHE DE FORMATION (CURSUS MODULAIRE)	
MODELE DE BILAN ANNUEL D'ACTIVITE	
EXEMPLES DE PROGRAMMES ET CONTENUS DE FORMATION	



PREAMBULE

ACCOMPAGNER LES « PRESQUE PILOTES » DANS UN CLUB

L'accompagnateur fédéral est un pilote expérimenté présenté par son Président de club qui **conseille, soutient, suit** des pilotes en possession du **brevet initial**, autonomes sur site connu (Niveau Vert de la progression validé sur le passeport de vol libre) dans le cadre de sorties club.

(En aucun cas son intervention ne peut se placer dans le cadre d'une école, qu'elle soit associative ou commerciale.)

- **L'accompagnateur fédéral est un responsable de vols** ayant suffisamment d'expérience pour **décider** que des pilotes avec une autonomie naissante peuvent effectivement **voler en fonction des conditions du jour sur un site qu'il connaît**.

L'accompagnateur fédéral n'est pas un enseignant, mais il joue un rôle prépondérant dans la vie du club dont il est un des animateurs.

La F.F.V.L a mis en place cette qualification pour **reconnaître et mieux identifier** au sein de chaque club, les personnes ressources compétentes faisant preuve de rigueur et de prudence par leurs conseils envers les nouveaux pilotes.

En précisant un cadre dans lequel s'inscrit cette activité fédérale et en fournissant les éléments indispensables à une pratique sécuritaire permanente, qu'il s'agisse d'aile delta ou de parapente, la commission FORMATION poursuit toujours les mêmes buts :

- Structurer et orienter la progression des pilotes,
- Préciser et étoffer les contenus d'apprentissage,
- Accroître la compétence des animateurs de club,
- Assurer ces personnes ressources dans le cadre de leurs prérogatives.

Tous ces relais de la vie fédérale doivent se compléter pour financer les frais d'hébergement, de déplacement et d'organisation de la formation.



1 CURSUS DE LA QUALIFICATION

1.1 ORGANIGRAMME

Pré-requis : Avoir plus de 18 ans, être en possession du brevet de pilote confirmé et du PSC1 (attestation de formation aux 1^{er} secours) et être présenté par son président de club (projet de club)

Pour la plaine en plus : qualification de treuilleur depuis 1 an, ou en binôme avec un treuilleur qualifié depuis 1 an.

FORME COMPACTEE	FORME MODULAIRE
<p>Stage Compacté 6 jours (UC 1 à 6 décrites dans le règlement du diplôme)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Technique individuelle - Cadre de pratique : Définition des prérogatives et limites de la fonction - Mise en situation de : <ul style="list-style-type: none"> Accueillir Organiser Orienter Accompagner 	<p>1^{er} week-end (UC 2 et 5)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Technique Individuelle - Cadre de pratique : Définition des prérogatives et limites de la fonction
<p>La non-validation de la qualification en fin de stage pour certains stagiaires peut conduire à une solution personnalisée qui permet de réintégrer le cursus modulaire</p>	<p>2^{ème} week-end (UC 1 à 6)</p> <p>Mise en situation de :</p> <ul style="list-style-type: none"> Accueillir Organiser Orienter Accompagner
	<p>3^{ème} week-end (UC 1 à 6)</p> <p>Mise en situation de</p> <ul style="list-style-type: none"> Accueillir Organiser Orienter Accompagner

<p>QUALIFICATION D'ACCOMPAGNATEUR FÉDÉRAL</p>
<p>Rédaction d'un compte rendu d'activité annuel pour la Ligue à envoyer au RRF (modèle joint en annexe)</p>



1.2 DEUX FORMATS DE FORMATION

La commission formation a voulu situer cette qualification dans un environnement mieux défini et mieux encadré que celui de l'ancienne transmission libre des conseils où les animateurs des clubs sans formation d'enseignement, livrés à eux-mêmes, sont quelque fois en situation pédagogique non maîtrisée et en sécurité amoindrie.

Pour ce faire, la Commission Formation s'appuie sur les BEES des Ecoles Françaises de Vol Libre (si possible les plus proche des clubs).

Choix d'un lieu de formation :

Forme Compactée	Forme Modulaire
Stage continu de 6 jours, pouvant déboucher directement sur la qualification après évaluation pratique continue ou sur une solution personnalisée.	Trois week-ends de formation (ligue), pouvant déboucher directement sur la qualification après l'évaluation pratique continue ou sur une solution personnalisée.

Postuler à la qualification, inscription par le Président du club :

Conditions :

- Avoir 18 ans, **posséder le PSC1** (ou équivalent)
- Licence pratiquant FFVL de l'année en cours,
- Brevet de pilote confirmé,
- Pour la plaine uniquement : qualification Treuilleur depuis 1 an au moins ou en binôme avec un Treuilleur qualifié depuis plus d'un an.

Validation à l'issue de la formation : chaque action de formation sera validée, par son responsable, sur le Passeport de Vol Libre et la Fiche de Formation.

Tenir informer la ligue de son activité par l'envoi d'un compte rendu annuel au RRF.

Maintient en activité : le Président de Club déclare à la FFVL (secrétariat), à partir du 1^{er} janvier de l'année en cours, les accompagnateurs en service dans son association, en cas d'inactivité pendant 3 ans, l'accompagnateur sera prioritaire sur un stage pour réactiver sa qualification.

1.2.1 Formation Compactée

Stage continu de 6 jours : formation organisée par la Commission Formation en 1998, puis les ligues (régionalisation en 1999, responsables régionaux formation) sous contrôle de la Commission Formation, selon les besoins au niveau régional, interrégional ou même national, et publiée au calendrier de la Ligue organisatrice permettant :

- de concentrer les apports théoriques et pratiques, d'intensifier et d'approfondir, en raison notamment de la dynamique de groupe inhérente à un stage continu,
- d'optimiser la gestion du temps grâce à la souplesse et aux possibilités d'adaptation offertes par ce type de stage.

Formalités :

- inscription auprès du Responsable Régional Formation de la ligue
- acceptation du cahier des charges par Contrat de Formation

Durée : 6 jours.



1.2.2 Formation Modulaire

Organisée par la Commission Formation en plaine ou par les Ligues (RRF, régionalisation en 1999) sous contrôle de la Commission Formation, selon les besoins au niveau régional, interrégional ou même national, et publiée au calendrier de la Ligue organisatrice, cette formule plus étalée dans le temps répond à un souci d'adaptation aux disponibilités de certains postulants à la qualification.

Formalités :

- inscription auprès du Responsable Régional Formation de la Ligue
- acceptation du cahier des charges par Contrat de Formation.

Durée : 3 week-ends / 2 jours (si météo défavorable, journées supplémentaires pour valider la session ou report de celle-ci).

1.2.3 Caractéristiques communes aux deux types de stages

Matériel : aile personnelle (pour la plaine, se présenter si possible avec le matériel que l'on maîtrise : treuil du Club qui présente le candidat).

Objectifs : valider en évaluation continue la capacité à accompagner de nouveaux pilotes en phase d'autonomisation.

Théorie :

- réflexions et échanges (fin de journée, coupure de midi, débriefing),
- présentation du cursus, objectifs de la qualification,
- sensibilisation à la responsabilité de l'accompagnateur (juridique, morale, technique),
- réglementation et cadre de pratique de l'accompagnement,
- pour la plaine, rappels théoriques spécifiques au treuil, et conséquences sur la mise en œuvre de l'accompagnement.

Pratique :

- mise en situation (au moins une demi-journée par stagiaire),
- apprendre à accueillir des pilotes pour entretenir leur désir de voler près du lieu de vie le plus souvent possible toute l'année sur les sites de proximité du club,
- apprendre à décider de faire voler ces pilotes en fonction des conditions du jour sur un site connu,
- apprendre à organiser des sorties club en s'appuyant sur les structures locales (clubs ou écoles) qui connaissent l'aérologie du site choisi pour ces pilotes,
- apprendre à orienter vers les structures d'enseignement ou d'entraînement pour se perfectionner jusqu'au (et après le) brevet de pilote.



Pour développer les compétences suivantes :

Démonstrabilité technique : avec l'expérience, le pilote breveté "s'arrange" inconsciemment avec "sa technique". Celle-ci diverge peu à peu de celle de ses premiers apprentissages :

- Précautions et procédures préalables au décollage parfois amputées ou escamotées (visite prévol, choix de l'endroit, des conditions, du moment, actions vitales, temporisation-contrôle) ...
- Course souvent "mangée", rattrapée par le jeu de l'incidence, d'où incidence variable au décollage,
- Installation prématurée dans la sellette, le harnais ;
- Conduite du vol "égoïste", marge de sécurité étroite...
- Atterrissages à demi construits, à demi réussis...
- Finales écourtées, arrondis trop bas, posés acrobatiques...

La technique devient souvent une adaptation personnalisée qui ne répond plus ou peu aux critères sur lesquels elle s'était fondée. Il importe au plan psychologique que l'accompagnateur fasse gérer ces exigences encore fraîches chez le pilote débutant pour son autonomie et sa sécurité.

Le pilote a tout à gagner, car il entretient ainsi un processus d'amélioration constante de ses capacités : la surveillance de sa technique personnelle PREPARE sa pratique autonome, et l'oblige à rester PERFORMANT dans son répertoire gestuel.

Choix et analyse d'un site de proximité : chaque site de plaine ou de montagne possède ses caractéristiques qu'il faut connaître ou reconnaître à tous les moments de la journée...

Favoriser la dynamique du groupe sans en subir la pression...

Prix / Stagiaire : fixé par la Commission Formation ou la Ligue en fonction des prestations proposées (voir proposition de budget prévisionnel en annexe)

Attention : possibilité d'ajournement dès le premier week-end pour les stagiaires dont le niveau technique serait insuffisant.

Sortie : délivrance d'une attestation d'accompagnateur sur le Passeport de Vol Libre et la Fiche de Formation attribuant la qualification ou proposition d'un plan individuel de formation.

Le RRF concerné valide la qualification, soit immédiatement, soit après concrétisation de cette solution personnalisée.

Tous les ans rédiger un compte rendu succinct d'accompagnement (club, lieux, dates, pilotes et conditions de vol) au RRF.

1.2.4 Evaluation

Modalités :

- Evaluation continue, par fiche de suivi tout au long du stage,
- Validation ou définition d'une solution personnalisée (un complément d'expérience) par le responsable du stage, sur le Passeport de Vol Libre et la Fiche de Formation.
- Tout comportement, attitude ou lacune technique mettant en cause la sécurité interdit l'accès à la qualification

1.2.5 Qualification

Après avoir obtenu la validation sur le Passeport de Vol Libre et la Fiche de Formation, le candidat adresse ces documents au RRF qui :

- affecte un N° de qualification : n° AC 06 001
- la valide sur le Passeport de Vol Libre,
- l'enregistre, la communique au Secrétariat FFVL.



2 PROGRAMME ET CONTENUS DE LA FORMATION

L'ensemble des connaissances théoriques nécessaire, celui du Brevet de Pilote (cf. "Le Manuel du Vol Libre"), pourront être revues ou approfondies selon les besoins. S'y ajoutent en plaine, les aspects particuliers du treuil.

2.1 REGLEMENTATION

Les aspects fondamentaux de la Réglementation Générale et Aérienne étant supposés connus de tout pilote breveté, il ne s'agit ici que de préciser concrètement la notion de RESPONSABILITE JURIDIQUE de l'accompagnateur et de situer son action dans la Réglementation Aérienne propre aux P.U.L.

Réglementation générale et aérienne (cf. Fascicule FFVL "Réglementation Aérienne")

Le Vol Libre est et doit rester une activité sportive, notre administration de tutelle est le Ministère de la Jeunesse, des Sports et de la cohésion sociale qui confère par *délégation* une partie de ses prérogatives (compétition, formation, organisation de la pratique...) à la Fédération Sportive concernée, en l'occurrence la F.F.V.L. Il en résulte, pour l'accompagnateur comme pour le moniteur, une **obligation de moyens** = nécessité de mettre en œuvre tous les moyens utiles à la sécurité de la pratique, d'où il découle qu'un incident ou accident entre, en l'absence de faute délibérée (à prouver), dans ce que le législateur appelle les **risques normaux ou acceptés** de tout pratiquant sportif.

L'accompagnateur fédéral, comme le Brevet de Pilote, reste actuellement un produit fédéral qui n'a pas de prérogatives légales mais qui, aux yeux des pouvoirs publics ou des tribunaux, en cas de litige ou de procédure, représente un titre de compétence dont il sera tenu compte.

Cadre de pratique de l'accompagnateur :

La FFVL ne propose pas une assurance en plus de celle de brevet de pilote. Pour en bénéficier, il faut être licencié et titulaire de la Qualification accompagnateur instituée par la Fédération. Cette assurance couvre les dégâts causés aux tiers.

La pratique de l'accompagnement à la FFVL est ouverte à tout pilote membre d'un club, *licencié et titulaire de la qualification*. Ce dernier peut accompagner *bénévolement* n'importe quel pilote ayant effectivement atteint le niveau Vert de la progression et dont le brevet initial est validé (autonomie en air calme sur site connu), licencié, et membre d'un club.

Nota : Un titulaire de la qualification accompagnateur Parapente n'est pas reconnu pour l'accompagnement Delta sans la qualification correspondante et inversement.

2.2 METEOROLOGIE - AEROLOGIE

Ce domaine est traité dans la 3^{ème} partie du Manuel du Vol Libre.

Un principe : les aérologies incertaines ou dangereuses sont à éviter absolument ! ...

2.3 MECANIQUE DE VOL

Ce domaine est traité dans la 2^{ème} partie du Manuel du Vol Libre et ainsi que les documents de la commission treuillé pour l'accompagnateur fédéral de plaine.



2.4 TECHNIQUE

Exploitation éventuelle de la vidéo et de la fiche individuelle de suivi et d'évaluation.

2.4.1 Evaluation de la démonstrabilité

Sur pente-école et/ou petits câbles (avec utilisation de la vidéo), aisance générale et maîtrise du gestuel dans les phases de :

- préparation (disposition de la voile, visite prévol, accrochage, vérification largeur, prise des commandes, pré gonflage...),
- impulsion-gonflage (différentes techniques face et dos, dosage, symétrie, remplacement sous la voile, mobilité des appuis...),
- temporisation-contrôle (rythme, précision, efficacité...),
- course (attitude dynamique, mise en charge de l'aile, acquisition de la vitesse avec pilotage de l'incidence et de la trajectoire, coordination aile-pilote...),
- freinage-arrêt (amplitude, efficacité, posé de la voile, poussé final...),
- perpendicularité au câble dans la phase d'envol,
- largage du câble (hauteur du premier largage en delta).

En grand vol : réalisation de vols pour prendre des repères du site et démonstrabilité des prises des terrains.

2.4.2 Spécificité du treuil

- analyse d'une configuration de treillée (axes, dégagement...)
- positionnements accompagnateur / pilote / treilleur notamment pendant les phases de décollage et atterrissage du pilote accompagné
- mise en place et gestion d'exercices de courses pilotées et petites treillées

2.5 TECHNOLOGIE DU MATERIEL

Les ailes

- concepts
- résistance mécanique
- le domaine de vol
- entretien, maintenance :

Les harnais sellettes

L'équipement et les éléments de sécurité active et passive

Les treuils et leurs accessoires

Quelques conseils

Vérifier le respect des consignes d'utilisation des constructeurs (respect des charges alaires, révisions régulières...)

Méfiez-vous des ailes de plus de trois années pour des raisons de vieillissement et de performances obsolètes.

2.6 LA PREPARATION DU VOL ACCOMPAGNE

Dans son attitude, l'accompagnateur doit considérer que le pilote qu'il accompagne ne peut être rendu responsable du choix du site et des conditions aérologiques ! ...

C'est l'accompagnateur, qui décidera si ces éléments du vol sont en adéquation avec le niveau du pilote ! ...

LE CHOIX d'une fenêtre de vol sur un site choisi par l'accompagnateur est forcément "en dessous" de ce qu'il s'autorise dans sa pratique et ici pas d'impasse, ni d'incertitude.



Nous ne sommes pas dans le cas de pilotes brevetés autonomes qui connaissent parfaitement les impératifs du vol et leur niveau technique, et donc peuvent prendre toute la responsabilité de celui-ci, ni à contrario dans le cas d'un pilote néophyte qui ignore tout et pour lequel le moniteur endosse toute la responsabilité, un décollage raté, un atterrissage dur ne peuvent pas être imputables à l'accompagnateur.

La décision et la manière de décoller doit en revanche appartenir au pilote accompagné.

Cependant, l'accompagnateur a la possibilité d'intervenir directement, pour des raisons sécuritaires afin d'interrompre un décollage ou poser à la radio un pilote en difficulté.

Contact et prise en charge du pilote

Mettre le pilote en confiance sans noyer l'information essentielle dans un trop long discours, le préparer à assumer son vol, à décoller par des consignes claires, simples, répétées si nécessaires. Cette préparation ne comporte pas de recette figée mais reste évolutive et adaptée aux conditions aérologiques et topographiques du site.

Les étapes :

- reconnaissance topographique et aérologique guidée du terrain d'atterrissage, (anticiper la force et direction du vent qui détermine la construction de l'approche), perte d'altitude, positionnement,
- construction de l'approche, différentes prises de terrain, dernier virage, finale (haute, longue, rectiligne, vitesse adaptée) arrondi (dosé), posé (freinage complet, bras tendus afin de résorber toute la vitesse/air avant le touché posé de la voile et dégagement)
- reconnaissance topographique et aérologique guidée du site de décollage,
- choix commun de l'emplacement du décollage,
- construction guidée du plan de vol,
- supervision de la visite prévol,
- rappel des actions vitales avant décollage (vérifications, "check-list"....).

La prise en compte de pilote "hors-club" inconnu de l'accompagnateur fera obligatoirement l'objet d'une phase préalable d'évaluation reposant sur deux éléments : la présentation par le pilote encadré d'un passeport de progression ou carnet de vol dûment renseigné et l'intervention d'un moniteur diplômé dans la discipline, sur une phase préalable d'évaluation du futur pilote encadré, menée en présence de l'accompagnateur

L'accompagnateur : un parrain altruiste...

Prendre conscience de la création de ce lien affectif, c'est reconsidérer sa conception du vol qui est pensé en fonction de l'autre, accepter de refaire à nouveau le chemin de ses premiers apprentissages : choisir les conseils en fonction de ce qu'il peut accepter.



QUALIFICATION ACCOMPAGNATEUR FÉDÉRAL

NOM Prénom : -----
 Tél : -----
 Adresse : -----

FORMATION COMPACTEE

Parapente

Delta

Dates	Lieu	Nom du responsable	Visa

Evaluation/Observations du RESPONSABLE

Solution personnalisée

N° D'ACCOMPAGNATEUR

VISA DU RRF



QUALIFICATION ACCOMPAGNATEUR FÉDÉRAL

NOM Prénom : ----- ----- -----
Tél : ----- -----
Adresse : ----- ----- ----- -----

FORMATION MODULAIRE
Parapente
Delta

	Dates	Lieu	Nom du responsable	Visa
1^{er} week-end				

	Dates	Lieu	Nom du responsable	Visa
2^{ème} week-end				

	Dates	Lieu	Nom du responsable	Visa
3^{ème} week-end				

Solution personnalisée ----- ----- -----
--

N° D'ACCOMPAGNATEUR
VISA DU RRF



ACCOMPAGNATEUR FÉDÉRAL :

BILAN D'ACTIVITE DE L'ANNEE : 20 __

NOM Prénom : ----- ----- -----
Tél : ----- -----
Adresse : ----- ----- ----- -----

N° D'ACCOMPAGNATEUR : ----- ----- -----
Club : ----- -----
Lieux : ----- ----- ----- -----
Dates : ----- ----- -----
Pilotes : ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----
Conditions de vol : ----- ----- ----- -----

Signature de l'Accompagnateur

Signature Président du Club

Ce document doit être retourné chaque année au RRF pour activation du statut d'Accompagnateur fédéral.

Exemples de programmes formations

Programme formation ligue Rhône-Alpes

Jour 1	Jour 2	Jour 3	Jour 4	Jour 5	Jour 6
Accueil et présentation du stage uc5 ----- Rappel des prérogatives et présentation du cursus de moniteur Uc6	Analyse météo et choix du site Uc1	Analyse météo et choix du site Uc1 ----- Mise en pratique atelier secours ?	Analyse météo et choix du site Uc1	Visite atelier « Kortel » Les sellettes Principes de fabrication UC 1/5	Visite atelier de réparation Rip'air Uc1/5
Positionnement de l'accompagnateur (accompagner/enseigner) Uc4/6	Retour sur la fiche de progression Analyse des gestes techniques	La gestion d'un groupe Les différents comportements (revenir sur l'évaluation)	Info réglementation Etude de cas Uc1/6	Les conseils de l'accompagnateur sur le choix du matériel	Comment Evaluer L'usure du matériel ?
Organisation type d'une journée D'accompagnateur Uc3/4	Evaluation du niveau des publics Uc2/3/4/6	Hétérogénéité des publics Les attentes de ces publics Uc3/4	Quelles informations doit on délivrer ?	Analyse météo et choix du site Uc1	Résultats + positionnement des candidats
Evaluation maîtrise technique Pente école + Vol Uc2	Action d'accomp Sur site Uc2/4	Action d'accomp Sur site Uc2/4	Action d'accomp Sur site Uc2/4	Action d'accomp Sur site Uc2/4	
L'analyse météo Et le choix d'un site (cours) uc1	Débrief Evaluation de son action Uc5	Débrief Evaluation de son action Uc5	Débrief Evaluation de son action Uc5	Débrief Evaluation de son action Uc5	

Exemple 2 (Compte rendu de formation ligue MP)

Lundi : Accueil et présentation des participants, présentation de la FDA, travail en pente école (découverte du matériel pour les formateurs, évaluation phases de gonflages dos et face voile, décollage et petits vols en soaring). Vent de sud-est se renforçant dans l'après midi, annulant toute possibilité de vol. Travail UC2.

Point logistique pour la semaine et organisation.

Travail en salle :

- analyse de l'accident (causes et conséquences)
- conduite d'une séance de ce type avec public aguerri
- point sur l'UC1
- notions de responsabilités de l'accompagnateur
- cadre de pratique de l'accompagnateur



Mardi : Mauvaise Météo ; Travail en salle:

- Fiche de progression ffvl et niveau vert
- Les 4 domaines
- UC3
- Les possibilités d'évaluations dont dispose l'AC
- Les aspects techniques du niveau vert

Repérages et définitions des limites et zones d'évolution sur le terrain d'atterrissages du site.

Visite du centre départemental météo et intervention du prévisionniste (présentation des modèles, méthodes de travail, interprétation vol libre).

Mercredi : Mauvaise météo.

Travail sur les UC 5 et 6 :

- Descriptif et organigramme FFVL
- CDVL, CDESI, espace aérien, LPO
- Actions clubs, relations avec les écoles
- Utilisation du biplace
- Vol libre et handicap
- Responsabilités/assurances

Rôle et possibilités offertes à l'AC au niveau des interventions théoriques
Analyse, repérages et définition des zones d'évolution sur autre site

Jedi : Travail UC 2, 3 et 4. Vol sur le site vu la veille ; expression écrite préalable sur le décollage concernant :

- analyse des conditions météo/aéro et évolution
- propositions possibles à un public niveau vert
- zone d'évolution
- plan de vol
- repérages au sol

Débriefing suite au vol, retours techniques.

Même travail sur le site voisin, mais météo dégradée. Retour en salle pour :

- les descentes rapides
- prérogatives de l'AC
- contacts écoles et moniteurs
- cursus MF

Vendredi : UC 1,2,3,4 ; Travaux écrits individuels, sur site de vol de matinée, identiques à la veille, optique d'accompagnement public niveau vert.

Vol suivant : idem pour public aguerri, avant d'envisager un vol perfo avec les analyses aérologiques associées.

Vol suivant : mêmes analyses et productions écrites sur l'autre site ; vol à caractère perfo. Débriefing collectif, transposition des données sur un public niveau vert.



Samedi :

Travail UC 1,2,3,4 sur 3^{ème} site. Même mode de fonctionnement que la vieille avec mise en situation des pilotes qui connaissent les lieux.

Mise en vol à caractère « performance ».

Retours et débriefing du vol, confrontation des avis quant aux possibilités de vol pour un public niveau vert.

Bilan et clôture de la semaine ; point administratif.

Exemple 3 (CR formation ligue MP):

Lundi : Météo menaçante. Accueil des participants, présentation succincte, travail en pente école (découverte du matériel pour les formateurs, évaluation phases de gonflages dos et face voile, décollage et petits vols, aspects démonstratifs).

Point logistique pour la semaine et organisation.

Découverte du site de Moulis, prise de repères et 1^{er} vol.

2^{ème} vol incluant analyse météo, zone d'évolution, plan de vol et conseils à donner à un public « niveau vert ».

Débriefing, attentes de la semaine et choix des aspects pratiques en raison d'une météo peu favorable en fin de semaine.

Mardi : Point météo par stagiaire désigné la veille.

Organisation sortie vol montagne. Choix du site de Guzet. Prises de repères (atterro, zone d'évolution, plan de vol), analyse météo/aéro, évaluation du potentiel de la journée et des risques de dégradation. Utilisation de ces éléments pour gestion d'un public niveau vert avant et après le vol.

Vol à caractère perfo et évaluation technique.

Débriefing ; identification du public potentiellement concerné par ce type de conditions (réf fiche de progression) ; retours sur les créneaux horaires exploitables.

Même travail sur le site de Cazavet, conditions calmes et glissade du soir.

Clôture de la journée.

Mercredi : Point météo stagiaire.

Organisation sortie montagne pour vol calme du matin (loupé la veille). Choix du site du Tuc des Cristaux à Aulus, mais un problème d'atterrissage (obstacles agricoles) nous contraint à partir directement au Port de Lers.

Conditions météo ok, soaring et thermiques dès la fin de matinée.

Vol découverte et travail de repérage ; production écrite individuelle sur :

- analyse aéro/météo et évolution envisagée
- description de la zone d'évolution et plan de vol suggéré
- niveau du public concerné par cette journée

Vol à caractère perf, évaluation technique, exercice de repose au décollage avant description individuelle de l'approche et zone de posé idéales.

Débriefing et clôture de la journée



Jeudi : Journée en salle. Aspects théoriques abordés :

- nouveau cursus du MF, description de l'architecture
- distinguo fédération/jeunesse et sports, point sur les diplômes et qualifications
- point sur les UC et modules de formation
- décorticage de la fiche de progression et des éléments à maîtriser en tant qu'accompagnateur ; frontière entre l'observation et l'évaluation
- prérogatives et responsabilités de l'accomp, champ d'action et d'intervention
- organisation et gestion de groupe

Bilan intermédiaire et retours sur les impressions générales, notamment concernant les sites montagnés pour ceux qui les découvrent.

Clôture de la journée

Vendredi : Travaux écrits individuels :

- description d'une journée type d'accompagnement d'un public niveau vert récemment validé, sur site connu par l'accompagnateur (chacun prend l'exemple d'un site de son secteur)
- qcm 30 questions type BPC

Intervention sur les CDVL, CDESI, sites

Déplacement sur le site du col de La Core ; description, repères, plans de vol, analyse météo. Pas de vol possible, vent trop fort.

Intervention théorique mécafol (rafales, phénomènes transitoires) et pilotage.

Point sur la bibliographie conseillée

Retours sur les écrits du Port de Lers

Clôture de la journée ; vol du soir en soaring au col de la Core jusqu'à la nuit une fois le vent affaibli.

Samedi : Résultats qcm.

Retour sur le travail écrit « journée type de l'accompagnateur »

Bilan de la semaine et résultats

Bilan et retour stagiaires sur le contenu, la logistique, l'encadrement

Suite de la formation pour les candidats au MF (**point théorique pour formation d'animateur**)

Point administratif et clôture de la semaine