

RAPPORT DE LA COMMISSION FORMATION PARAPENTE 2005

Evolution des formations

Bilan 2005 : Rien n'avait été programmé en 2005 pour préparer la refonte actuelle. Face à la demande, une formation compactée a été mise en place en y accueillant également les candidats du modulaire. Examen final dense avec 22 candidats.

Proposition de la DTNe : La rénovation des diplômes fédéraux de vol libre, réorganise les qualifications selon les niveaux de responsabilité et d'autonomie identifiés pour la classification des diplômes d'état. Cette nouvelle architecture propose au niveau V+, la qualification d'Animateur de club, répondant aux besoins d'encadrement manifestés par les associations de la fédération. Elle repositionne également clairement l'Entraîneur de club pour des fonctions d'accompagnement de pilotes dans une pratique compétitive.

Les cursus sont désormais déclinés en compétences, regroupées en unités qui pourront être validées lors des différents temps de la formation.

Des Unités de Compétences Complémentaires, associées à certaines qualifications, permettent d'accéder à des niveaux de responsabilité supérieurs et à des prérogatives élargies.

La qualification biplace devient le pré requis d'accès à l'accompagnateur lui-même requis à l'accès à l'animateur lui-même pré requis de l'élève moniteur et du monitorat fédéral. Les qualifications liées à l'encadrement se succèdent et s'emboîtent permettant, ainsi, d'éviter certaines redondances de la formation et à chacun d'exercer au niveau souhaité.

Richard, représentant CF delta proposera ce projet pour le delta lors de la CF delta à Millau,

V	Accompagnateur de club		QBi	Treuilleur	
V+	Unités de compétences complémentaires				
	+ UCC Pratique de la compétition	+UCC Animation	UCC Biplace handicapés	UCC Treuil handicapés	
	ENTRAÎNEUR de CLUB	ANIMATEUR de CLUB			
	MONITEUR FEDERAL				
IV	Unités de compétences complémentaires				
	Progression		Publics	Formation	
	UCC BPC ou 1 ^{er} niveau de comp.	UCC Enseignement en milieu aménagé	UCC Publics Handicapés	UCC Publics Jeunes	UCC Conseiller de stage



L'accompagnateur sera systématiquement suivi en 2006 par un cadre de la DTNe afin de caler correctement les contenus.

Le point 1 et les évolutions présentées ci dessus sont mises au vote : 10 pour, 0 contre, 2 abstentions.

Point sur la norme CEN :

La chaîne de responsabilité est rappelée, notamment en terme d'obligation de moyen. La CF propose de :

- faire un document de synthèse sur les normes et la chaîne de responsabilité à communiquer aux écoles.
- Proposer un courrier type pour aider les écoles à obtenir de leurs fournisseurs (importateurs et/ou fabricants) une déclaration de conformité de leur matériel avec la norme. Cette démarche doit être aussi réalisée nationalement par la fédération.

Nous souhaitons qu'un moratoire soit mis en œuvre pour permettre aux écoles d'aller jusqu'à l'amortissement de leur parc. Dans les faits, aujourd'hui, les écoles sont tenues d'acheter du matériel conforme à la norme. Nous demandons que cette question concernant un moratoire permettant d'utiliser en écoles les ailes dont les homologations sont antérieures à la parution de la norme CEN, soit étudiée par l'avocat de la FFVL afin que le parc de l'ensemble des écoles puisse être conforme progressivement dans des délais raisonnables (d'ici trois à cinq ans). A préciser dans la charte.

Pilotage avancé et formation des moniteurs,

- Bilan des actions 2005 : Bilan mitigé sur les formations 2005 sur divers aspects.
- Proposition pour 2006.
 - o Travailler avec les formateurs sur le contenu pédagogique de la formation pilotage,
 - o Présence systématique d'un cadre (Fred Escriba et/ou Jean-Marc Arduin),
 - o Apporter des solutions en terme de coûts pour réduire les prix,
 - o Faire évoluer le document « 2005 fascicule enseignement en milieu aménagé » pour y intégrer les modifications des modalités de validations de la formation notamment en matière de solution personnalisée (tutorat par exemple).

Outils pédagogiques, documents pédagogiques

Le manuel de vol libre, à présent édité, peu permettre le développement de certains outils théoriques tels que des cours programmés à destination des écoles.

Le DVD recommandé par la FFVL sur la progression, même s'il ne fait pas l'unanimité, reste un bon outil. Une deuxième version est semble t-il en projet, il faut s'en inquiéter afin d'être partenaire à part entière de ce travail.

Concrètement pour 2006, une série de posters issus du passeport seront édités et diffusés aux écoles. Une version anglaise du passeport doit voir le jour en version numérique à diffuser aux enseignants intéressés. Le passeport de vol libre et le carnet de vol vont être réédités.

Les cours du BIA option vol libre seront joints au CD des RRFs.



Harmonisation de la qualification biplace

Lors du **bilan des régions**, il apparaît la nécessité de modifier le fascicule actuel pour le rendre plus lisible notamment sur :

- les assurances (préciser RC, IA pourquoi),
- Les conditions de pratique de l'élève biplaceur (préciser «en présence du formateur»),
- Supprimer la notion de responsabilité du président de club dans la pratique individuelle du biplace.

Assurances : questions à faire remonter à la commission des assurances :

- Il serait bon de trouver un contrat permettant d'inclure l'individuelle accident du passager dans la RC biplace du pilote ?
- Verspieren propose des RC pro de date à date, pourquoi pas le contrat fédéral, alors que c'est le même courtier ?

Cohabitation biplace associatif, pratique professionnelle.

Des points de frictions entre ces deux pratiques se sont dévoilés cette année. CF article dernier VP.

Ligues en mesure de proposer la qualification biplace en 2006 :

Pourrons proposer des formations biplaces en 2006 : Alsace, Bretagne, Basse Normandie PIDF, Rhône-alpes, Corse, Poitou-Charentes, Aquitaine, Lorraine, Bourgogne Franche-Comté, Midi-Pyrénées, PACA et la Réunion.

Le biplace commercial professionnel : un outil pour le développement de l'activité ?

Un débat s'installe sur cette problématique, certains illustrent leur conception très pédagogique de cette activité qu'ils souhaitent voir traiter comme un acte d'enseignement à part entière. Cette position, si elle était plus largement défendue, entérinerait bien l'activité biplace dans le champ fiscal d'application du statut d'éducateur sportif et de fait, mènerait à une exonération plus facile de TVA, d'autre part cette connotation plus sportive la placerait davantage dans l'obligation de moyens et moins vers l'obligation de résultat.

Outre cela, s'il est convenu que le biplace soit un outil majeur de développement de l'activité lorsqu'il est fait correctement, tant en terme d'accueil que de prestation technique à l'écoute du passager, il est aussi entendu qu'il peut être un outil de contre développement majeur. Il s'avère que c'est malheureusement bien trop souvent le cas. Cette problématique sera également abordée en commission des labels afin de tenter d'apporter des solutions, peut-être en allant vers une «reconnaissance fédérale» des biplaceurs pro souhaitant s'engager déontologiquement. Nous devons pour commencer, communiquer sur cette problématique.

Pierre BRAEMS

Pour la Commission Formation parapente.