

# Compte-rendu de la réunion des formateurs d'instructeurs ULM et de la DGAC

Paris le 04/04/2016

La réunion des formateurs et de la DGAC à Paris a été initiée par la FFPLUM, suite à leur réflexion sur la réforme de la formation des instructeurs ULM. Il s'agissait de débattre des propositions concernant l'amélioration de la formation des instructeurs.

Étaient présents : (liste)

Les représentants de l'aviation civile en particulier messieurs Alain Vella et Alain Jamet, nous ont tenu un discours extrêmement constructif :

- Leur démarche n'est pas du tout de réglementer pour réglementer. Les principes du déclaratif et de la responsabilisation restent la base du dispositif.
- Ils insistent sur le fait que nous devons nous saisir de l'accidentologie, nous doter des outils nécessaires et au travers d'une analyse fine réfléchir aux solutions.
- En aucun cas ils souhaitent que nous répondions « a priori », juste pour « répondre », sans faire le travail de réflexion indispensable pour être efficace.
- Ils sont très conscients que l'accidentologie tient essentiellement à un problème de comportement, et peu de compétence, d'environnement ou de matériel. Ils nous ont parlé de « culture de la sécurité » comme nous parlons de « culture de l'ULM ». Cette approche est fondamentale pour améliorer la sécurité.
- Il est évident pour tous que la formation n'est pas la source première pour expliquer l'accidentologie, mais dans une perspective de culture de la sécurité, il y a des réflexions à mener sur la formation IULM
- Enfin ils ont levé toute ambiguïté en réaffirmant qu'ils sont seuls dépositaires de l'autorité.

Les divergences entre l'approche centralisée FFPLUM/SNPPAL et l'approche participative que nous nommerons pour simplifier « Réunion de Bordeaux », ont nourri la première partie des débats :

- Précisons que 4 des participants à la réunion de Bordeaux font ou ont fait parti de la commission FFPLUM/SNPPAL.
- Au-delà des considérations sur les méthodes de travail, la légitimité, la démocratie, nous considérons comme crucial d'associer et d'impliquer tous les acteurs de terrain pour être efficace.
- Ce sont eux qui ont les compétences.
- Comme cité plus haut, il s'agit de faire évoluer notre culture de la sécurité et ça passe nécessairement par l'implication de tous à tous les niveaux. C'est une chaîne du formateur à l'instructeur, au pilote, au président de club... qui doit s'approprier et diffuser cette culture de la sécurité. La FFPLUM par son réseau de plus de 900 structures affiliées et les plus de 15 000 adhérents doit être la courroie de transmission des messages de sécurité.
- Nous n'y arriverons pas en imposant mais en convaincant, incitant et en impliquant tous les acteurs.
- C'est pourquoi nous avons réaffirmé le principe du collège regroupant **TOUS** les formateurs.
- Il est bien évident que pour être opérationnel il faudra désigner des délégués qui seront missionnés précisément et qui rendront compte.
- Le détail du collège, de son fonctionnement et de ses missions est repris en annexe.

La formation initiale nous semble l'élément majeur de la formation :

- Il ne faut pas la confondre avec la phase instructeur stagiaire comme si nous pouvions former des instructeurs « sur le dos » des élèves qu'on leur confie.
- La formation initiale est faite par le formateur qui amène le candidat au niveau nécessaire en pilotage, connaissances théoriques, pédagogie, **culture ULM**, et **culture de la sécurité**.
- Nous ne souhaitons pas définir de volume horaire mais un objectif qui est que le candidat soit **apte à instruire avant de prendre en charge des élèves non brevetés**.
- En conséquence il est parfaitement cohérent de déplacer l'examen final à ce stade de la formation.

- De plus, juridiquement le fait de confier des élèves pour des formations ab initio nécessite que l'encadrant ait un statut qui valide des compétences acquises et vérifiées. Actuellement en cas d'accident dans la phase instructeur stagiaire on pourrait reprocher au centre de formation d'avoir confié des élèves à une personne qui n'avait pas la compétence à les encadrer dans un cadre de sécurité optimal.
- Il ne s'agit donc pas de créer une usine à gaz puisque nous n'ajoutons rien, nous clarifions les étapes de la formation et nous déplaçons simplement l'examen.
- La phase instructeur stagiaire conserve tout son sens pour l'acquisition d'expérience sous tutorat du formateur. A l'issue du nombre d'heures d'instruction requis, l'instructeur stagiaire devient instructeur autonome.
- Le détail est repris en annexe.

Les équivalences et les passerelles directes en passant uniquement l'examen sont supprimées :

- Les candidats devront suivre **la formation initiale** comme définie ci dessus et en annexe, avant de passer l'examen.
- Nous rappelons que nous ne souhaitons pas définir un volume d'heure mais un objectif.
- Les détenteurs d'autres qualifications devraient acquérir plus rapidement les compétences requises.
- Cette approche nous semble indispensable pour remettre le candidat à niveau théorique et pratique, pour lui faire acquérir la pédagogie spécifique à la classe postulée et pour lui faire acquérir la **culture ULM** et la culture de sécurité spécifique à notre activité. Ces deux derniers éléments sont indispensables et indissociables et doivent être sérieusement abordés.

Le test en vol pour revalider la qualification instructeur devient une UV obligatoire :

- C'est une demande forte de l'aviation civile, réaffirmée par les représentants présents à la réunion.
- Alain Jamet (DGAC-ISAL) nous a proposé une solution pour les instructeurs multi-classes. Considérant que le hasard de la numérotation des classes va du plus simple vers le plus complexe, un test en vol sur la classe la plus « complexe » dont l'instructeur est titulaire, validerait toutes les autres. Cette option reste à discuter dans le cas d'un instructeur multi-classes n'ayant pas d'activité réelle dans certaines. Compétent en classe 6 par exemple, il n'est pas évident qu'il le soit encore en classe 1 ou 2.
- Ce test à définir dans le détail serait un vol pédagogique et de mania en place instructeur.

Concernant l'audit des centres et plus généralement le contrôle de notre activité :

- Les représentants de l'aviation civile confirment qu'ils sont seuls dépositaires de l'autorité.
- Nous rejetons catégoriquement l'idée qu'un confrère, concurrent, dont la légitimité sera toujours discutable, participe à ces audits ou contrôles, comme nous refusons d'y participer. C'est par nature en conflit d'intérêt même avec une distance géographique. La plupart d'entre nous travaillent avec des candidats venants d'autres régions, pour des raisons de notoriété, de tarif, de logistique...
- Nous avons proposé que les DTN CTN puissent être sollicités par la DGAC pour apporter leur expertise sans pour autant intervenir directement. Dépendants du ministère ils sont neutres. Rappelons que la tutelle Jeunesse et Sports est automatique avec l'application du L 212 -1 du code du sport. Ainsi les services déconcentrés du Ministère des Sports sont à même également de procéder aux audits.
- Pour aider à mieux faire connaître les spécificités ULM, Gerald Thevenon RP de Gemilis Aéro nous a présenté sa démarche de former des membres de la DGAC sur le principe du volontariat.
  - Elle se heurte à l'interdiction faite au personnel de la DGAC de voler sur des machines non certifiées. Il faudrait que la DGAC étudie des solutions.

Nous avons également débattu de l'adéquation entre performance de la machine et compétence du pilote.

- C'est une notion très présente en paramoteur (héritée du parapente) qui motive les pilotes à progresser pour accéder à d'autres ailes.

- Il nous appartient de marteler ce message et de valoriser les machines qui « pardonnent » pour se forger une expérience.
- La première des « performances » d'une machine c'est de prendre du plaisir à voler, pas de se faire peur.
- Orienter l'élève vers une machine correspondant à ses compétences est une démarche capitale et qui n'est pas toujours simple. C'est à nous de trouver les arguments.
- Il nous appartient d'adapter nos formations en conséquence et a minima d'informer et d'orienter nos élèves vers des compléments de formation.
- Ce message c'est à nous formateur de le délivrer pour qu'il se diffuse en cascade jusqu'au pilote.

N'oublions pas que nous avons réaffirmé qu'il est impératif de prendre en compte toutes les classes ULM.

- L'accidentologie n'est pas la même, donc les réponses ne sont pas les mêmes.
- Les pratiques sont différentes, autonomie totale ou structure, domaine de vol, profil des pratiquants...
- Le référentiel de formation et de test devra être adapté.
- L'ULM c'est 6 classes. L'analyse et toute décision concernant l'ULM en général doit nécessairement être conforme à la réalité des 6 classes. A défaut il est impératif de préciser la/les classe(s) concernée(s) ou exclue(s)..
- Pour le cas de la classe 5 très peu représentée il faudra trouver une solution adaptée.

Notons enfin que dans la salle se trouvaient des formateurs qui n'ont su que très tardivement et par hasard que cette réunion avait lieu. Il est indispensable d'impliquer tous les acteurs. L'aviation civile pourrait certainement nous aider à lister tous les centres pour faire circuler efficacement l'information.

Nous tenons à remercier tous les participants qui s'impliquent, donnent de leur temps et de leur énergie.

Nous tenons particulièrement à remercier l'aviation civile qui nous a accueillis et ses représentants dont les interventions très pertinentes ont nourri nos échanges de qualité.

## ANNEXE

### (Propositions à affiner et à faire valider par le collège)

#### A) Création d'un collège des formateurs :

##### 1) Composition :

- (1) Les responsables pédagogiques de tous les centres de formation
- (2) Les délégataires des responsables pédagogiques
- (3) Les formateurs délégataires pour les différentes classes
- (4) Les directeurs et cadres techniques nationaux (DTN et CTN)
- (5) Le président de la commission enseignement FFPLUM

##### 2) Sont invités ;

- (1) Les représentants de la DGAC
- (2) Les présidents des organismes représentatifs
- (3) Toute personne que le collège jugera pertinente

##### 3) Groupes de travail et délégués :

- (1) Les membres du (des) groupe(s) de travail et les délégués sont connus et validés par le collège.

- (a) Ils reçoivent mandat du collège.
- (b) Ils peuvent faire appel à toute personne extérieure dont la compétence est pertinente.
- (c) Ils rendent compte au collège

- (2) Les informations sont diffusées de façon complète sincère et claire. Il est admis que les discussions intermédiaires non actées puissent être confidentielles pour éviter les polémiques et brouiller le message. Dans ce cas information est faite indiquant la nature des travaux et précisant que le résultat sera diffusé à l'issue pour être commenté, amendé et validé.

##### 4) Une liste de diffusion a été créée pour faciliter la communication

- (1) Inscription : <https://groups.google.com/forum/#!forum/iulm>
- (2) pour écrire/répondre à tout le groupe une fois inscrit : [iulm@googlegroups.com](mailto:iulm@googlegroups.com)

##### 5) Tous les outils qui s'avéreront pertinents pour le travail collaboratif et la diffusion de l'information seront mis en place.

#### B) Missions du collège et par délégation des groupes de travail et des délégués :

- 1) Etre l'interlocuteur et le lien avec l'autorité de tutelle pour dialoguer, rendre compte de l'activité et diffuser les informations et les recommandations.
- 2) Mettre en place un système d'information centralisé. (démarche de conception en cours, développement interne possible).
- 3) Analyser l'accidentologie pour en tirer les enseignements, diffuser les recommandations et adapter si nécessaire la formation.
- 4) Organiser une réunion annuelle de tout le collège dont la composition est définie ci-dessus.
- 5) Mettre en place les référentiels de formation et de tests pour chaque phase (initiale, stagiaire, remise à niveau après échec...) et chaque classe. Ce référentiel définira les objectifs à atteindre chacun restant libre de ses choix pédagogiques pour y arriver.
- 6) Proposer les thèmes à aborder en actualisation en laissant une part d'autonomie au formateur pour traiter des sujets spécifiques.

#### C) Pour l'audit des centres de formation la DGAC pourra solliciter les DTN/CTN

D) Pour devenir formateur les instructeurs devront être titulaires de leur qualification instructeur depuis au moins 3 ans.

E) Actualisation des instructeurs :

- 1) La validité de la qualification instructeur passera de 2 à 3 ans.
- 2) L'actualisation se fera en 2 UV, une journée en salle et un test en vol.
- 3) Ces 2 UV pourront être passées dans les 3 ans à des dates différentes et dans des centres différents et feront l'objet de 2 attestations distinctes.
- 4) La trame de la journée en salle sera proposée par le collège selon les dispositions ci dessus.
- 5) Le test en vol (à définir) sera un vol pédagogique et de mania en place instructeur.
- 6) Pour les instructeurs titulaires de plusieurs classes le test passé dans la classe la plus contraignante validera ses autres titres. Hasard de la numérotation des classes nous pouvons considérer l'ordre actuel de 1 à 6. *Cette option reste à discuter dans le cas d'un instructeur multi-classes n'ayant pas d'activité réelle dans certaines. Compétant en classe 6 par exemple, il n'est pas évident qu'il le soit encore en classe 1 ou 2.*
- 7) Pour le cas particulier de la classe 5 très peu représentée il faudra envisager un traitement particulier.
- 8) Un instructeur n'ayant pas renouvelé sa qualification dans le délai devra faire un stage de remise à niveau (à définir) pour revalider.

F) Formation des instructeurs :

1) Phase formation initiale :

- (1) L'entrée en formation Initiale devra être actée (actuellement ce n'est pas dans les textes mais déjà en place dans certains districts).
- (2) En plus de l'évaluation actuelle pour entrer en formation initiale le candidat attestera sur l'honneur d'une expérience aéronautique d'un minimum de 100 heures.
- (3) La formation initiale est faite par le(s) formateur(s) qui amène(ent) le candidat au niveau nécessaire en matière de :
  - (a) Pilotage
  - (b) Pilotage pédagogique
  - (c) Connaissances théoriques générales
  - (d) Connaissances théorique de la classe
  - (e) Pédagogie générale
  - (f) Pédagogie spécifique à la classe
  - (g) **Culture ULM**
  - (h) **Culture de la sécurité.**
- (4) Le volume horaire n'est pas défini, l'objectif est que le candidat soit **apte à instruire avant de prendre en charge des élèves non brevetés**

2) Test final instructeur

- (1) Le test final se passe à l'issus de la formation initiale pour rentrer en phase instructeur stagiaire.
- (2) Le testeur devra être indépendant du centre de formation.
- (3) Le candidat pourra passer son examen dans la structure du testeur
- (4) Le testeur pourra se déplacer dans la structure de formation pour procéder à l'examen du candidat.

3) Phase instructeur stagiaire

- (1) L'instructeur stagiaire dispense les cours théoriques et pratiques à des élèves non brevetés.

- (2) Pendant cette phase stagiaire, l'acquisition d'expérience se fait sous tutorat du (des) formateur(s).
- (3) A l'issus du nombre d'heures d'instruction requis, l'instructeur stagiaire devient instructeur autonome.
- (4) Les objectifs de la phase instructeur stagiaire seront spécifiés dans le référentiel élaboré par le collège et objet du livret de progression.

G) Équivalences et passerelles directes en passant uniquement l'examen.

- 1) Les équivalences et passerelles sont supprimées.
- 2) Tous les candidats devront suivre la formation initiale comme définie ci dessus, avant de passer l'examen.
- 3) Dans le cadre des passerelles inter-classes et FI/FE (avion hélico), le candidat ayant suivi avec succès la formation initiale et ayant satisfait à l'examen final est dispensé de la phase instructeur stagiaire.