

Organisation d'un stage Cross.

Accueil des pilotes, le café est de rigueur

1. PRESENTATION

Fiche stage cross : cette fiche ne se veut pas exhaustive mais propose aux pilotes de réfléchir sur leur propre pratique.

Quelques points importants sont toutefois à souligner :

- Licence en ordre de marche : vérifier cela
- Pliage du parachute de secours et vérification de la chaîne d'extraction du secours
- Quel type de voile est utilisée : attention au nombre d'heures de vols sous l'aile. Le matériel est-il connu du pilote ou est-ce les premières heures avec ?
- Attention particulière aussi quant au positionnement dans la plage de poids de l'aile car les comportements lors des fermetures en découlent...
- Quels sont les objectifs du stage= je m'arrête vraiment sur l'idée du plaisir plus que sur des thèmes de performance dans un premier temps. La performance n'est possible que si le pilote est bien avec son aile.

Ces premiers échanges me permettent de visualiser les ailes (couleur et prénom associé)

Nous avons en effet un travail de mémorisation à réaliser au plus tôt par souci de sécurité notamment sur des sites fréquentés...

L'utilisation de la radio : usage en vol qui doit être cadré par nous, moniteur. C'est vraiment un élément de sécurité qui doit être en état de marche en permanence : j'explique que sans retour radio depuis plus de 10mn et sans contact visuel avec le groupe il faut aller se poser. Cette même radio doit être utilisée selon des codes simples en précisant, entre autre, qui émet en début de message

Je déconseille l'usage des VOX et toute autre connectique compliquée pour vos stagiaires. Prévoir aussi un accès facile de la radio = pas dans la poche arrière du sac !!!

Pas de fréquence récupération en ce qui me concerne : je pilote le chauffeur afin qu'il se trouve à proximité des pilotes.

Je fais en sorte dès le début de stage que chacun ait les numéros de téléphone du chauffeur et le mien. Un contact radio ou téléphone est INDISPENSABLE dès que le pilote est au sol afin de préciser que tout est ok !!!

Attention avec les téléphones qui peuvent déclencher les VOX si trop proches l'un de l'autre

2. Le BRIEFING SECURITE :

Nous ne sommes pas une assurance tout risque : il doit être clair que nous ne pouvons pas tout voir à chaque seconde. Nos placements doivent permettre de surveiller l'essentiel mais quelques éléments peuvent nous échapper. Dès lors chaque pilote est complètement responsable de son vol, et notamment des choix quant aux vaches possibles : nous pouvons anticiper des mauvais choix évidents mais nous ne pouvons pas voir la ligne électrique qui est 1000m plus bas que nous.

Nécessité de préciser que ce stage n'est pas un moment où l'on va sauter un niveau technique mais plutôt un moment pour apprendre à lire l'aérologie et à optimiser les déplacements.

3. LE BRIEFING AVANT LE VOL (en salle)

1. Météo : du plus large au plus précis. De Evelyne DEYLIAT aux modèles de RASP ou autre XC SKIES. Para 2000 présente encore de nombreux éléments intéressants avec entre autre les balises FFVL

2. Choix du parcours :

Les différentes solutions de sortie du site et début de parcours : je ne pense pas qu'il faille préciser des parcours trop importants : risque de confusion, de peur de mal faire ou de ne pas réussir.

4. AU DECOLLAGE :

Présenter le cadre du vol avec les grands axes : nos clients sont souvent dans une situation de stress car soucieux de bien faire, de ne pas être largué par le groupe

Quand décoller : avant le groupe ou après ?

1^{er} jour qui demande une évaluation ou en tout cas un questionnement particuliers par rapport au niveau des pilotes : que savent ils faire ? Intérêt d'être au décollage notamment pour voir les gestes d'envol. On peut relever beaucoup d'indices par rapport à la technique à ce moment

En fonction des conditions de vol, si vous avez un doute si la masse d'air est déjà thermique ou trop turbulente, décoller avant le groupe. On alors compter sur l'aide d'un chauffeur pour étaler les ailes le cas échéant.

5. EN VOL

Quoiqu'il en soit notre travail est de faire progresser le groupe sur un parcours. 2 Solutions s'offrent à nous : au sol, depuis une navette qui suit le mouvement du groupe en chauffant soi même ou en vol avec le groupe : L'un comme l'autre présente des avantages et des inconvénients que nous pourrions lister ici :

- Avantages voiture=
- Avantages Vols=

Notre travail en vol est vraiment de surveiller les placements des pilotes = trouver le poste qui permet de voir le plus de pilotes possibles. Nous devons souvent nous placer entre 2 groupes, penser à faire faire des parcours adaptés pour tous

ENCOURAGER, REMOTIVER

Position proche des pilotes à la recherche des défauts les plus évidents dans un premier temps : position des bras, des mains, manque d'appuis sellette, manque de discernement afin de piloter sont aile dans le bon rythme (sur les moments du tangage entre autre), placement du regard pendant le virage. Ce dernier point peut permettre par la suite de faire varier les rayons de virage

REGROUPER les pilotes pour être en mesure de surveiller tout le monde au mieux = faire ralentir les premiers ou leur faire réaliser une difficulté technique qui demande du temps

Se mettre au niveau du groupe : quels sont les objectifs, que peut on faire en fonction de la journée

Je travaille aussi en expliquant ce que je vois, et du coup quels sont les choix que je suis amené à faire en fonction de ma lecture de l'aérologie. L'idée est de

faire profiter de notre expérience aux pilotes pendant les temps de vol.
L'apprentissage est alors plus direct.

Voler longtemps est contraignant, fatiguant. Beaucoup de pilotes sont éreintés après 3 heures de vol : faire en sorte de trouver des temps morts pour que les pilotes se mettent sur un degré de vigilance adapté à l'instant de vol. Je parle pour ma part de mode actif et de mode détendu.

Cela nous demande donc de savoir ce qui a été réalisé lors du vol afin de savoir où peut se situer chaque pilote au niveau fatigue (souvent intéressant de faire un passage au dessus de l'écurie, navette ou terrain d'atterrissage facile connu) pour faire aller poser un pilote en bout de concentration...

Les critères fatigue à surveiller :

- Aile qui bouge
- Placement aléatoire

UNE REGLE EN VOL : SECURITE et ANTICIPATION = ne pas jouer au plus malin avec l'aérologie en cross.

6. APRES LE VOL:

Débriefing nécessaire. Ceci étant, je ne pense pas qu'il faille faire de la « Paraphrase de vol » c'est à dire qu'il n'est pas nécessaire de reprendre les traces mètre par mètre pour juste la commenter.

L'angle serait plus intéressant selon moi en partant sur des points précis du vol qui pourraient être problématiques :

- Rythme de vol en fonction des différents moments de la journée
- Altitudes de vol
- Visualisation en temps réel de la masse d'air
- Gestion de la fatigue (de vous même entre autre...)

Ce débriefing est une porte ouverte ; on doit pouvoir s'en servir pour permettre aux pilotes de s'enrichir de notre expérience et de celle des autres pilotes

7. ELEMENTS THEORIQUES à APPORTER AU COURS DE LA SEMAINE :

- Analyse météo, préparation des parcours : cela se fait au quotidien, entre tous les pilotes
- Lecture d'un sondage (simplifié ou non)
- Lecture carte météo
- Frontologie
- Utilisation de l'accélérateur : quand, comment... et pilotage aux arrières (cela bien sûr fonction du niveau des pilotes)
- Liste non exhaustive, à compléter en fonction de la demande des pilotes