



Fédération Française de Vol Libre

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

4, rue de Suisse - 06000 Nice
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131

T. 04 97 03 82 82

F. 04 97 03 82 83

www.ffvl.fr
ffvl@ffvl.fr

Compte-rendu de stage

Objet : Stage recyclage biplace Paris Île de France

Date : 15 & 16 octobre 2016

Lieu : Doussard (74)

Encadrement : JC BOURDEL / Cédric GOSSELIN

Stagiaires : ANNIC Gérard / BALLEYGUIER Pascal / BIRCK Jean-Louis / BUISSON Guy / GOLOUBINOW Grégoire / NGO-VAN Michel / O-HANLON Bertrand / VERRECCHIA Pascal

Objectifs : Évaluation du niveau de pratique, travail des fondamentaux et attribution des pistes de travail individuelles.

Déroulement général :

- Samedi matin, pente école afin de vérifier et valider le matériel utilisé par les stagiaires et de procéder à une évaluation du niveau de pratique.
- Grand vol du col de la Forclaz
- Débriefing de la journée

- Dimanche matin, échange sur les incidents et accidents identifiés dans la pratique biplace avec pour support un power point détaillant les statiques fédérales
- Grand vol de la Forclaz
- Débriefing de la journée
- Fin de stage



Le partenaire officiel du kite

Pente école :

Malgré une importante humidité au sol, nous avons pu atteindre les objectifs fixés, le contrôle du matériel et la validation des fondamentaux du décollage. Seul le dos voile a été pratiqué.

Pour le matériel nous avons relevé :

- Une sellette passager de la marque « Air bulle » dont la conception date d'une vingtaine d'années environ et n'ayant aucune protection ni mousse-bag ni airbag. Il est important que ce type de matériel obsolète ne soit plus en circulation au regard du niveau de sécurité que doit accorder un pilote responsable envers son passager.
- Un bricolage au niveau des écarteurs par un ajout d'une sangle d'escalade entre les mailons de la sellette et les maillons des écarteurs.
- Casque intégral pour le pilote : à proscrire car dangereux pour le passager en cas de chute.
- Sellette avec un airbag ayant perdu sa forme originale du fait d'un mylar endommagé réduisant considérablement son efficacité d'amortissement.

Pour le reste du matériel présenté tout est dans les normes et dans le respect des préconisations fédérales.

Pour la partie pratique, des corrections ont été apportées sur les phases, gonflage, temporisation et accélération sur l'ensemble des stagiaires. La lourdeur du matériel liée à l'humidité a en fin de séance complexifié le travail. Globalement le constat fait en fin de séance est bon.

Grand vol :

Sur l'ensemble des vols effectués le samedi et dimanche, les conditions rencontrées au décollage comme à l'atterrissage sont faiblement alimentées en brise.

Décollage

- Le problème majeur et récurrent que nous avons identifié est la gestion du tangage liée à la non maîtrise de la temporisation, ce qui a généré des décollages avec des incidents à la limite de l'accident. Amorce de frontale, passager et pilote folâtrant avec le sol avant d'être pris en charge par la voile.
- Cette gestion du tangage a été en partie gommée la deuxième journée par une correction du positionnement des mains avec une recherche de « pression constante » dans les commandes » assurant une temporisation efficace.
- Course manquant d'efficacité et surtout ne permettant pas de parer un ralentissement ou

arrêt du passager.

Retour : Par un travail de mime, on a demandé aux pilotes d'avoir une position plus dynamique : corps légèrement en avant, en appui sur le passager et une position de bras légèrement en arrière ce qui favorise la course d'élan et un bon rendement course et freinage, contrairement à une position droite du pilote qui l'invite à courir avec ses bras et une faible sensation « contact » avec la voile.

Atterrissage

Nous avons imposé, de par le fonctionnement réglementé de l'atterrissage de Doussard, la PTU et un atterrissage précis en appliquant les consignes suivantes :

- Mettre en place une finale longue et stabilisée
- Finaliser son freinage final
- Manque de précision (50 %) des pilotes : PTU mise en place avec une branche vent arrière bien sous le vent pour ajuster la hauteur. Globalement la prise de terrain est gérée avec certes quelques petites corrections à faire, comme le placement dans la phase vent arrière en évitant de mettre tout obstacle entre l'équipage et le terrain.

Retour : Ne pas utiliser la branche vent arrière pour consommer l'excédent de hauteur mais plutôt l'étape de base qui permet d'ajuster au mieux le moment de la finale sans s'éloigner du terrain.
De belles finales pour tous : RAS

- Manque d'efficacité de l'arrondi : est due au manque d'acceptation de la vitesse sol que peut avoir un biplace en finale, il en résulte une faible prise de vitesse en début de freinage et ou un freinage beaucoup trop haut (4 à 5m)
- Retour : La vitesse à toute son importance dans la finale car plus on va vite, plus la ressource sera efficace et plus elle permettra la mise en place d'un arrondi académique.
- Au-delà de cette vitesse nécessaire à l'arrondi, l'autre difficulté rencontrée est liée au freinage final, geste essentiel pour un posé en douceur. Nous avons constaté que l'arrondi est souvent non finalisé, par un freinage s'arrêtant à mi-parcours (mains s'arrêtent au nombril) ce qui génère un posé un peu lourd pour 35% des pilotes.
- Le taux de chute et la vitesse de déplacement d'un biplace sont supérieurs à une aile solo. Chercher à regarder loin (moins de sensation visuelle de vitesse qu'en regardant le sol).
- Ne pas oublier que le passager de par sa position pose le premier, le freinage final doit-être motivé par cet état de fait.

Retour : Finaliser son freinage à fond, finir sur une position de décrochage les mains sous les fesses (charge importante dans les commandes, chercher à « passer à travers »).
Se concentrer sur ce moment dans la finale, devrait permettre de régler ce problème.

Bilan des 2 jours :

Une très belle progression au décollage de la gestion de l'incidence, malgré le peu de vols réalisés par les pilotes sur le week-end (3 maximum).

En ce qui concerne l'atterrissage, ce qui posait problème était lié aux spécificités biplace (importance de la vitesse et finalisation du freinage). Les pilotes vont devoir se concentrer là-dessus à chaque vol même dans la pratique solo afin d'automatiser ces spécificités.

Théorie :

La pratique a suscité de nombreuses questions lors des débriefings dont voici la liste pêle-mêle.

- Positionnement de la FFVL concernant le système d'affalement
- <http://pap08.eu/fichiers/Info-FFVL-Rose-2014.pdf>
- Avantage et inconvénient des écarteurs souples et rigides
- Passage des bras en avant des écarteurs (attention avec les rigides et un passager trop-penché en avant).
- Favoriser l'airbag en sous-assise pour le passager plutôt que l'airbag complet moins efficace en cas de chute.
- Les homologations
- Les obligations de moyens (OBL/associatif)
- Les casques de ski pour les enfants autorisés dans la pratique biplace par la FFVL
- Les statistiques et causes des accidents et incidents dans la pratique biplace
<http://federation.ffvl.fr/pages/securite-et-technique>

Conclusion :

Il serait intéressant, si ce type de stage est reconduit, de le faire sur une période plus longue, un week-end prolongé de trois jours a minima serait idéal. Cela permettrait d'aller un peu plus loin dans la formation et plus particulièrement d'accorder davantage de temps à la pratique, d'être de fait plus pertinent dans l'évaluation des pilotes et de fournir des pistes de travail individuelles adaptées.

Il ressort du stage que le niveau de pratique général est en adéquation avec le peu de temps accordé à celle-ci lors de ces trois dernières années. Il en découle un champ d'action moins large,

d'où la nécessité de choisir les conditions idéales afin d'éviter les situations « extrêmes » ex : décollage sans vent ou trop alimenté en brise, décollage court etc. et ceci dans le souci d'assurer pleinement la sécurité de l'équipage.

Afin d'augmenter ce champ d'action, il est nécessaire d'augmenter le volume de la pratique mais pas uniquement en biplace :

- La pente école solo doit être valorisée et utilisée comme un outil de travail performant en faisant varier les situations, l'objectif étant de renforcer la maîtrise de la voile au sol. Le travail par le jeu est un excellent élément moteur et augmente la notion de plaisir.

(Deux heures de pente-école = une journée de vol)

- En vol solo : à chaque vol il est important de mettre en place des approches académiques et surtout de décomposer au moins les étapes spécifiques liées à la pratique du biplace (finale longue, prise de vitesse et de finaliser son arrondi (freinage position de décrochage).

Nous avons eu le plaisir d'encadrer des personnes responsables, curieuses, conscientes de leur niveau de pratique acceptant toute critique et d'une très respectable capacité de remise en question.

Nous les remercions pour nous avoir aussi permis de réfléchir à notre enseignement afin de le rendre plus pertinent lors de notre prochaine rencontre.

Bourdel Jean-Claude
Conseiller technique fédéral

Gosselin Cédric
Formateur LRAVL