



## Objectif « CFD par équipe de club »

1<sup>er</sup> avril 2016



## Au programme de la soirée

1. Bien voler en groupe (synthèse)
2. Organisation des sorties dédiées
3. Débriefing des vols réalisés
4. Préparation individuelle
5. Etude de parcours

1<sup>er</sup> avril 2016

- Bien voler en groupe : synthèse de la réunion précédente
- Discussion sur l'organisation des sorties « vol de groupe »
- Débriefing rapide des vols réalisés (déjà envoyé par mail, mais on peut y jeter un œil)
- Préparation individuelle
- Étude de parcours (Saint André-Dormillouse retour / Sire au Semnoz / Du Saint Eynard au Granier)



## 1. Bien voler en groupe

- Se préparer correctement
- Bien gérer son timing
- Faire son propre vol
- Observer les autres voiles
- Communiquer avec le groupe
- Ne pas s'isoler
- Ne pas se mettre de pression inutile
- Débriefer le vol

1<sup>er</sup> avril 2016

Voir document « Quelques règles pour bien voler en groupe.pdf »



## 2. Organisation des sorties dédiées

- Date des sorties
- Communication amont
- Déplacement sur site
- Dormir / manger
- Navette / Recup

1<sup>er</sup> avril 2016

### **Date des sorties**

- En fonction de la météo
- Minimum 2 jours, idéalement 3-4 jours
- Sortie club + En week-end ... ou en semaine
- Un petite dizaine de pilotes disponibles en semaine

### **Communication amont**

- Alerte deux jours avant
- Confirmation la veille

### **Déplacement sur site**

- Départ en fin d'après-midi pour être sur place le lendemain
- Points de rendez-vous + RDV sur site

### **Dormir / manger**

- Logement en camping ou gîte
- Le club dispose d'une tente 10 places pour les repas
- Repas : chacun prévoit sa chaise, sa vaisselle et sa soupe

### **Navette / récup**

- Réalisation des navettes entre nous ou utilisation navette sur place
- Réalisation des récup entre nous (nécessite de connaître la position de chacun)

- Si possibilité de navette (wo)man ...



### 3. Débriefing des vols réalisés

- Vol à la Séranne du 14/03/2016
- Vol au Bouquet du 19/03/2016
- Vol au Vissou du 26/03/2016

1<sup>er</sup> avril 2016

#### **Vol à la Séranne du 14/03/2016**

- Choix du site approprié au vu des conditions
- 11 pilotes
- Préparation rapide ... mais les conditions obligent d'attendre
- Merci de ne pas allumer trop tôt vos GPS ... on a droit à l'attente de Petit Claude et la marche de Mylène jusqu'au déco de Namibie !
- Décollage de tous les pilotes en moins d'une demi-heure ... il faudrait arriver à resserrer un peu (quand on sera 30 ...)
- Plus facile pour les premiers en l'air (pas encore les étalements)
- Mihai aurait pu se fendre d'un plaf avant de se jeter vers la petite antenne
- Idem pour Ludo qui aurait pu chercher le plaf sur la Séranne
- Les pilotes partis après auront moins de facilité à faire la petite antenne
- L'aller-retour pouvait se faire quasiment sans enrouler (Mitch)
- Approximation au niveau des balises => il faut se fixer des points de passage précis

#### **Vol au Bouquet du 19/03/2016**

- Choix du site approprié au vu des conditions
- 12 pilotes présents
- Préparation rapide puis attente de l'installation des conditions
- Décollage de tous les pilotes en moins d'une demi-heure ... mais le déco n'est pas très grand
- Conditions généreuses et très agréables
- Vol en groupe resserré sur les 25 premiers km puis explosion du groupe
- Ce qu'il aurait fallut faire ?
  - s'obliger à échanger dans les moments-clés ... je ne sais pas si SP2 s'est exprimé lors

qu'il nous est passé par-dessus, mais en prenant la tête du vol et avec sa connaissance des lieux, c'est important qu'il exprime son avis sur les options à ce moment du vol

- - les pilotes au plaf aurait du patienter un peu pour tenter de resserrer un peu les rangs
- conserver un axe vers le NE en direction de Saint Ambroix (en restant en bordure de plaine pour des questions de posé) comme cela avait été proposé par Thierry avant le déco

### **Vol au Vissou du 26/03/2016**

- Choix du site : pas un si mauvais choix dans l'absolu, même si les plaf n'étaient pas au rendez-vous
- Beaucoup de monde sur le site (présence d'Alès en l'air)
- Dommage, car les conditions se sont installées progressivement et sont devenues excellentes
- Vol de Thierry ... exemple type, mis à part passage au Rocher des Vierges. Thermique sortie de la Vallée de Montoulieu classique.



## 4. Préparation individuelle

1<sup>er</sup> avril 2016

Pourquoi parler de préparation individuelle ?

Plusieurs paramètres pour que le groupe soit plus performant :

- Travail sur le fonctionnement du groupe => abordé lors de la précédente réunion
- Mais il faut aussi que les pilotes soit individuellement plus performants

Notion de performance : être performant n'est pas la garantie d'un résultat : la performance est ce que l'on produit, le résultat est possible. Être performant, c'est produire le meilleur de soi-même.

La préparation, c'est ce qui se passe avant le vol au jour J ... bien se préparer, c'est se donner les moyens de réaliser une meilleur production le jour J.

Peut se décliner sur différents axes :

- Mentale
- Physique
- Matériel / Équipement
- Technique
- Préparation du vol

Surtout attaché à la préparation mentale et à la démarche à mettre en place => préparation physique, matériel et technique ne sont là que pour faire un inventaire complet.

Moins performant que sur le sujet du vol de groupe !

Individuelle => travail personnel !



## Préparation mentale > Pourquoi ?

- Prépondérance du mental
- Objectifs
- Démarche

1<sup>er</sup> avril 2016

### **Prépondérance du mental**

Activité physique avec de l'engagement => le mental a beaucoup d'importance. Au fur et à mesure que l'on progresse, le mental prend de plus en plus d'importance et devient prépondérant ... c'est lui qui préside à tout, mais il est souvent négligé.

Bien voler = être bien dans sa tête.

Pour certaines personnes, parler de préparation mentale n'a pas d'intérêt :

- Mental fort (certaines pilotes donnent l'impression de ne jamais douter, de ne pas se poser de question), construit à travers d'autres activités
- Réalisent le travail sur le mental de manière implicite / inconsciente
- Ne voient pas l'intérêt d'une telle préparation

Pas le cas de tout le monde => convaincu que certains pilotes pourraient faire d'énorme progrès en travaillant leur mental => s'adresse essentiellement à ceux là

Certains vont considérer que c'est une perte de temps ...

### **Objectifs**

Il s'agit donc d'apporter un peu de formalisation, de verbaliser et de se donner des axes de travail et des moyens à mettre en œuvre

Le mental n'intervient pas immédiatement avant le vol ou pendant le vol => il est possible de faire une vraie préparation en amont par un travail personnel

=> objectif de progresser (par rapport à soi-même et par rapport aux autres)

### **Démarche**

Nécessite de réaliser un bilan personnel, puis de travailler des points spécifiques



## Préparation mentale > Bilan personnel

- Qui suis-je ?
- Qu'est ce qui me motive ?
- Points forts / points faibles

1<sup>er</sup> avril 2016

### Qui suis-je ?

La base d'un travail sur mental nécessite de faire un travail d'introspection :

Qu'est ce que je cherche dans la vie ? dans la pratique du parapente ?

Quelles sont mes valeurs ?

Mon identité ?

...

Pas vraiment ma tasse de thé / pas de compétences sur le sujet => pas entrer dans le détail de l'analyse personnel => littérature disponible

### Types de motivation

La question : qu'est ce qui vous motive ?

Deux types de motivation : intrinsèque / extrinsèque

Intrinsèque : « Qui est intérieur et au-dedans de quelque chose ou de quelqu'un, qui lui est propre et essentiel, qui est indépendant des facteurs extérieurs » :

- Orienté vers la tâche => vise l'apprentissage d'un processus / accomplissement personnel
- Expressions : j'aime ce que je fais / je prend mon pied / je sais faire / j'atteins mes objectifs

Extrinsèque : « Qui est tiré, non de la chose elle-même, mais de choses avec lesquelles elle a un rapport plus ou moins direct » :

- Pas de relation directe à la tâche / but ultérieur / recherche de résultat / besoin de reconnaissance
- Expressions : je brille devant la galerie / c'est moi le plus fort

3ème type : Amotivation : motivation nulle ou absente = routine :

- Métro / boulot / dodo = décollage / vol / récup
- Habitude de la répétition => endormi toute détermination de l'individu quand à ses actions et leurs causes

Pas binaire : pour chacun, mixte des différents types de motivation

Pas de jugement de valeur sur l'une ou l'autre de ces types de motivation

- pas un bon ou mauvais type de motivation
- pilote motivé intrinsèquement => pas de meilleures chances de réussir
- pilote motivé extrinsèquement => pas forcément le flambeur qui finira son tumbling en impactant la planète
- A motivé => pas forcément blasé

Remarques :

- Motivation extrinsèque : si elle permet de grands résultats, présente des écueil dans la gestion des succès et des échecs et dans la durée => face à l'échec, la motivation intrinsèque va donner envie de progresser pour surmonter la difficulté, la motivation extrinsèque peut mener à l'abandon par découragement.
- Le type de motivation doit être en phase avec les valeurs de l'individu
- Amotivation => limite les possibilités de progression.

### Intention

Motivation = source de l'action = qu'est ce qui nous faire agir / Intention = destination de l'action = dans quel but on agit

Intention large / étroite :

- Étroite : sensation immédiate que l'action procure
- Large : maîtrise globale de la discipline, pilote complet ayant touché à tout, portée plus étendu sur soi-même au quotidien

### **Points forts / points faibles**

Objectif : identifier les éléments-clés pour la maîtrise de la performance. Ne pas se focaliser sur des opposés (fort : autonomie / faible : travail en groupe) :

- Quel est votre « démon » : gros défaut, obstacle difficile ou impossible à franchir, problème récurrent. Difficile d'être objectif avec soi-même pour mettre en avant un problème non résolu ou la plaie qu'on refuse de regarder
- Quel des votre « truc » : grosse qualité, catalyseur qui propulse vers l'avant, la solution qui marche à tous les coups (perso : pugnacité)

Comment :

- Quelle est votre principale force en l'air ?
- Quel est votre principale défaut en l'air ?
- Quel sont mes meilleurs et mes pires vols ?
- Enregistrer les émotions marquantes du vol et les analyser ensuite => en tirer des forces / faiblesses

Pour progresser : renforcer ses points forts et contrôler ses points faibles

Remarques sur les points faibles :

- Le caractère est un élément déterminant face à l'échec : allez-vous augmenter les efforts ou chercher une échappatoire ?
- Causes liées au point faible interne ou externe / stable ou temporaire ? Si stable et externe => déconvenues certaines.

- Les points faibles sont à travailler en dehors du parapente ou apporter une dimension ludique (ex : stress => activité physique / déconcentration => échec, tir à l'arc / montée en thermique => jeux : visualisation de la colonne, gestion du vent + travail ludique sur sensations à la sellette, positions des mains, ...)

Remarques sur les points forts :

- Renforcer un point fort est bénéfique pour se sentir fort, pour avoir confiance en soi
- Un point fort est une issue de secours en situation d'incertitude



## Préparation mentale > Axes de travail

- Motivation
- Stress / anxiété
- Confiance en soi
- Concentration
- Émotions
- Attitudes
- Laissez-vous rêver !
- Créez vos maximes !

1<sup>er</sup> avril 2016

### **Gestion de la motivation**

Moteur essentiel => doit être toujours présente => pour la développer / la conserver : viser une motivation intrinsèque et une intention large :

- Donne une envie de plaisir dans la pratique par la pratique
- Ne pas courir la performance absolue
- Embrasser complètement l'activité par tous les aspects qu'elle couvre
- Dans le même temps, garder sous contrôle l'extrinsèque : pas un problème en soi, mais peut déborder dans la difficulté

=> Ingrédients pour se faire plaisir et garder une motivation forte dans la durée.

### **Gestion du stress / de l'anxiété**

#### Stress

Ensemble des réponses d'un organisme soumis à des contraintes environnementales = réaction face à un déséquilibre visant à provoquer un retour à l'équilibre => réponse positive face à une situation non ordinaire.

Plus que l'intensité des contraintes environnementales, facteur déterminant = image qu'on s'en fait => stress résulte d'un décalage de perception entre les difficultés rencontrées et les ressources physiologique et psychologiques exigées.

Bon stress / mauvais stress : le stress active le corps, le rend plus alerte => peut être une énergie positive qui porte vers le succès.

Il est démontré que la recherche de plaisir bonifie le stress.

Travail : mémoriser une situation particulière + identifier des résolutions positives => constitution d'une base de données de référence avec enseignement tiré d'une situation => routine pour automatiser les tâches, diminuer les sources de stress et libérer l'esprit

## Anxiété

Différent du stress.

Anticipation négative de la réalité, vision future ou imaginaire d'une situation de danger ou de grande difficulté => peur sans raison d'être réelle.

Cause psychologique => prise de conscience et travail sur soi.

## **Amélioration de la confiance en soi**

La confiance joue un rôle déterminant pour les prises de décision.

Elle se construit lentement par l'accumulation des heures de vol, de la pratique du cross et de la réalisation d'exercices en vol. Pour construire sa confiance, il faut travailler à effectuer des prises de décision tout seul.

Identifier et valoriser les points positifs des vols :

- en distinguant bien le qualitatif du quantitatif : le quantitatif est le résultat obtenu au final, le qualitatif sont les moyens mis en œuvre dans tout ce qui précède le final
- Le résultat fait parti de l'espace des possibles, le développement de compétences ou de capacités d'adaptation ne tient qu'à soi et n'est pas moins valorisant

Identifier et travailler les points faibles.

Donner le meilleur de soi-même se produit plus souvent que de faire le meilleur vol => meilleur effet sur la confiance en soi

## **Amélioration de la concentration**

Élément clé de la réussite d'un vol.

Peut se préparer par l'instauration de routines :

- Avant le vol : concentration au décollage : procédure de préparation, période d'observation, définition d'un mode de décision
- Pendant le vol :
  - se fixer des moments de point sur l'état de concentration, se donner des moment de relâchement pour mieux se reconcentrer.
  - faire des exercices de respiration.

## **Contrôle des émotions**

Exemples : Peur, excitation, énervement, ...

On a tous en tête des moments au cours d'un vol où on se laisse déborder par ses émotions => garder le contrôle de ces émotions permet de conserver sa concentration et de rester lucide.

## **Attitudes**

On ne change pas facilement ses traits de personnalité, mais on peut facilement modifier ses

attitudes et ses comportements.

Exemple :

- S'impliquer à 100% dans les temps de pratique => plus de plaisir => plus d'envie
- En l'air, contrôle et relâchement (pas antagonistes) => aide à surmonter les passages difficiles, à assumer ses choix, ...
- Positiviser les expériences, relativiser les désillusions => être mieux dans sa tête (les bons pilotes sont généralement des gens apaisés)
- ...

Cette liste d'axes de travail n'est pas limitative : il vous appartient de l'étendre, de l'adapter à votre propre ressenti, vos propres problématiques.

## **Laissez-vous rêver !**

Pas en volant : en volant, c'est ici et maintenant

Rêve = divagation de l'esprit qui reconstruit ou construit une autre réalité, une réalité rêvée, un rêve éveillé.

### Rêve tourné vers la passé

Revivre les expériences => refaire le vol du jour, visualiser du positif. Refaire le vol en visualisant les erreurs pour faire la bonne action, prendre la bonne décision => se constituer une base de référence et renforcer sa confiance en soi-même.

### Rêve placé dans l'avenir

Autres intérêts :

- créer une situation future et anticiper ses réactions face aux obstacles.
- Envie de vivre cet événement futur tel qu'on le projette va décupler sa motivation + évacuer la pression
- Si on connaît le parcours à réaliser, rêver de son avancement au fil des passages clé => exercice de visualisation dans lequel on prépare les mouvements précis à accomplir (démontrer que les zones activées lors de la visualisation sont très proche de celle activées lors de la réalisation des actions).
- Le rêve alimente le goût et l'envie, permettent d'en savoir plus sur ces goûts et ces envies => en laissant votre esprit errer dans un possible futur, vous aurez des informations intéressantes sur vos projections dans l'avenir (quelles sont vos envies, qu'est ce qui vous anime ?)

## **Créez vos maximes**

Les maximes sont des schématisations de la réalité qui donnent rapidement la solution à un problème volontaire simplifié et isolé.

Elles permettent une mémorisation sous une forme que notre esprit retrouve facilement en cas de besoin.

La mémorisation est d'autant plus facile que la situation a été vécue.

Exemples (pas forcément sur le plan mental) :

- Atterrissage hasardeux : 2 heures de marches valent mieux que deux mois d'hôpital
- Fuite en avant => Avancer pour poser ne sert à rien, l'important, c'est de rester en l'air

Maximes de Maxime (Bellemin) :

- La pression n'existe pas, on se la crée.
- La chance n'existe pas en sport, la réussite oui et il faut la provoquer.
- On ne peut pas changer un caractère, on peut modifier un comportement
- ...



## Préparation physique

- Pourquoi ?
- Objectifs
- Types de préparation

1<sup>er</sup> avril 2016

### **Pourquoi**

Le parapente est un sport => dépense physique supérieur à simple vie sédentaire.

Pourquoi envisager une préparation physique :

- pour absorber :
  - La charge d'effort que représente un simple vol
  - La répétition de vols à la suite
  - Éventuellement la galère de marche avec le sac
- Repousse le spectre de la fatigue et de la blessure
- L'énergie que l'on ne dépense pas à lutter physiquement pendant le vol est disponible pour le cerveau pour prendre les bonnes décisions

### **Objectifs**

Globalement

- Entretien de la forme physique : faire fonctionner le système cardio-vasculaire
- Préparation physique : améliorer cette forme physique pour l'amener au niveau jugé nécessaire => développer des aptitudes de force, d'endurance et de précision

3 objectifs :

Bien-être :

- être bien dans son corps aide à être bien dans sa peau et bien dans sa tête
- récupération plus efficace après l'effort

Sécurité :

- Éviter les blessure au sol
- Renforcement musculaire apporte une meilleure protection des articulations
- L'endurance physique conditionne la lucidité, garante de bonnes décisions pour préserver sa sécurité en vol

Performance :

- Développement de l'endurance et de la force
- Amélioration des sensations (exercices de proprioception)
- État physique impacte sur le mental et la lucidité => permet d'être à 100% dans le vol
- La résistance à la répétition des entraînements => développe la résistance de la volonté et crée une force mentale qui sera utile en vol

### **Types de préparation**

Préparation physique générale : base de l'endurance et de la résistance => course à pied, vélo, natation, ... => travail sur le rythme cardiaque et la respiration

Préparation spécifique : se concentrer sur certains groupes musculaires afin de les renforcer :

- Épaules
- Cuisse
- Ceinture abdominale

Pas d'inventaire des exercices à faire ... facile à trouver.



## Préparation matériel et équipement

- Critères de choix
- Sellette
- Voile
- Instruments
- Accessoires
- Hydratation / nutrition

1<sup>er</sup> avril 2016

### **Critères de choix**

Grille de sélection :

Bien-être = critère primordial

- Préserver la motivation
- Protégera votre physique
- Autorisera vos tactiques

Transmission d'informations :

- Sport basé sur la perception de signaux provenant d'un monde invisible
- Ce que nous dit le matériel de cet environnement nous permet de nous en former une image

Sécurité

- Existe des normes pour la sécurité passive
- S'attacher à la dimension dynamique et active

Performance technique : ne vient qu'en dernier :

- On ne peut exploiter la performance que si les 3 points précédents sont validés
- Choisir un matériel dont le niveau de performance est inférieur ou égal à ses propres capacités
- Fixer les limites de ce que l'on sait gérer => préoccupation première = bonne adéquation entre le pilote et son matériel

### **Sellette**

On change plus souvent de voile que de sellette => premier matériel dont on devrait s'occuper,

avant de penser à la voile.

Bien-être : confort dans la sellette est non négociable = facilitateur de l'endurance physique et de la disponibilité mentale pour les vols longs / denses

- Tenu du dos
- Cocon = protection thermique + vérifier facilité d'entrée et de sortie des jambes
- Rangement
- Poids

Transmission d'infos :

- Dépend essentiellement de la hauteur des points d'ancrage = élément clé de la stabilité
- A régler sous portique puis réglages fin après vol d'essai

Sécurité :

- Sellette = rare élément de protection au contact du sol
- Réceptacle du parachute de secours => position, accessibilité

Performance technique :

- Sellette + pilote = grosse source de traînée
- Assiette légèrement positive (pieds trop relevés) moins pénalisant que l'inverse

## **Voile**

Bien-être :

- Corrélié avec transmission d'info
- Chaque voile réagit différemment en traversant la masse d'air, envoyant des infos plus ou moins agréables
- Mieux accepté si infos judicieuse et exploitable

Transmission d'infos :

- La voile est source d'une multitude d'infos
- Tangage / roulis à votre goût ?
- Amplitude suffisante pour être significative ? Pas trop importante ?

Sécurité :

- Réglementation encadre la sécurité passive
- Une aile est une structure souple qui subit des fermetures (quelle que soit sa qualité de conception et de construction) => le pilote doit être en mesure de remettre son aile en conditions de vol => le pilote doit avoir un niveau égale ou supérieur aux exigences de l'aile => ne pas préjuger de ses capacités
- Contrôle régulier de la navigabilité

Performance technique :

- Taux de chute et capacité de montée en thermique = facteurs de performance primordiaux
- Finesse => c'est la polaire qui compte (finesse / vitesse) : la finesse à vitesse élevée ne sont à considérer que si on est capable d'exploiter ces vitesses.

Choisir une voile supérieur à son niveau => doute, peur => perte de temps

## **Instruments**

Bien-être commun : facilité d'utilisation

Performances communes : lisibilité et autonomie

Vario

Bien-être : nous sommes sensible aux signaux stridents => Son du vario = source de stress (vario

= alarme de montée)

- Régler le volume sonore du vario pour l'adapter à nos sensations
- Régler le changement de son / taux de montée
- Régler l'alarme de descente => désactivation (quel est l'intérêt d'un stress supplémentaire alors qu'on est déjà en train de tomber !)

Transmission d'infos :

- Les fesses sont un meilleur instrument pour transmettre les variations du taux de montée instantané
- Intégration du taux de montée sur 20/30 secondes (1 tour de thermique) renseigne sur l'efficacité dans le thermique

Performances techniques : sensibilité, fonctionnalités additionnelles

### Radio

Bien-être : qualité du son en réception ... et en émission (pour les autres)

Sécurité : vocation première de la radio => pour fonctionner, batteries chargées !

Performances techniques : puissance

### GPS

Sécurité : alarmes espaces aériens ?

Performances techniques : fonctionnalités additionnelles (espace aériens, carte topographique, ...)

### Boussole

Sécurité en cas d'entrée dans les nuages

## **Accessoires**

### Habits

Bien-être physiologique dépend pour essentiel du confort thermique

Mieux vaut avoir trop chaud que pas assez (pas facile d'enfiler que pull qui se trouve dans la poche dorsale de la sellette, plus facile d'ouvrir la fermeture éclair du blouson)

3 couches : évacuation de la transpiration – pas coton ! / conservation de la chaleur / protection de l'environnement (vent / humidité)

Protection contre le froid n'est pas qu'une question de confort mais joue aussi sur la sécurité.

### Chaussures

Doivent faciliter la marche et permettre le dosage d'appui sur l'accélérateur.

### Gants

Doivent conserver la sensibilité sur le retour dans les commandes.

Partie du corps la plus exposée au vent relatif avec en plus les mains en position haute => importance de la protection contre le froid.

### Casque

Casque intégrale offre une sécurité supérieure.

Peuvent gêner au niveau de l'ouïe, de l'odorat ou du ressenti de la chaleur du thermique.

### Lunettes

Lunette ou masque => indispensable : exposition aux UV augmente avec l'altitude, vent relatif assèche la surface de l'œil.

Si besoin de correction, possible avec masque ou lunette de vue solaire.

Choix de la couleur, polarisant ou pas (meilleure vision des nuages, pb de lecture des instruments).

Choisir une bonne qualité de protection (catégorie CEN3 minimum)

### Parachute de secours

Coupole ou dirigeable ?

- Bien prendre en compte l'ensemble de l'équation : dirigeable => maillon largable pour élévateur et accélérateur, pliage annule par un pro, ...
- Prendre un modèle dont le fonctionnement reste sûr et l'utilisation simple

### Smartphone

Permettent un suivi temps réel.

### Crème solaire

Sécurité !

### Trousse de survie

Sifflet, cordelette avec mousqueton (pour s'assurer), quelques mètres de suspente (pour faire un lien avec le sol), scie, couverture de survie, couteau, briquet, mini-lampe, stréri strip... brosse à dent ?

### Balise de détresse / de tracking

Il existe différents types de balise :

- Balise de tracking / détresse : envoie votre position régulière + possibilité d'envoi d'appel de détresse manuellement + éventuellement des messages SMS => nécessite soit une communication téléphonique, soit un abonnement à un système satellitaire (spot, iridium). Coût de l'ordre de 200 euros pour la balise + 150 annuel d'abonnement
- Balise de détresse PLB (Personnel Location Beacon = Balise de localisation personnelle) : basé sur le réseau satellitaire COSPAS-SARSAT, permet de lancer un appel de détresse par une action manuelle.

Des applis sur téléphone portable permettent de faire du tracking.

## **Hydratation / nutrition**

### Hydratation

Un retard pris dans l'alimentation peut se combler aisément. Un retard d'hydratation est long à compenser.

L'eau représente 60 à 70 % de notre poids.

1% d'eau pour une personne de 80 kg = 500 g = 0.5 l

La déshydratation :

- Augmente les temps de réactions et les erreurs de décision
- 2% de déshydratation, c'est 11% de temps de réaction supplémentaire et 11% d'erreur de décision
- 4% de déshydratation, c'est 22% de temps de réaction supplémentaire et 22% d'erreur de décision

Il faut boire avant d'avoir soif => des petites gorgées régulièrement

### Nutrition

Nos horaires de vol se situe entre 12H et 18H => couvre l'heure du déjeuner => le schéma traditionnel des 3 repas par jour ne fonctionne pas les jours de pratique.

Prendre un petit déjeuner plus copieux qu'à l'accoutumé + déjeuner allégé (pique-nique) ... mais bien avant l'heure de décollage (commencer la digestion après le décollage n'est pas une bonne chose car mobilisation du sang et de l'énergie par l'appareil digestif).

S'alimenter en cours de vol au bout de 2-3 heures pour compenser la dépense d'énergie.



## Préparation technique

- Méthode

Thèmes	Aptitudes
Monter	Prospection Centrage Remplacement en thermique Sélection de vario
Avancer	Cheminement Remplacement en transition Choix du régime de vol Vol à vitesse élevée
Contrôler	Décollage / dextérité au sol Descente rapide Prévention des incidents Gestion des incidents Atterrissage
S'adapter (à l'environnement)	Vent fort / Vent faible Turbulence forte Thermique fort / faible / cyclique Couverture nuageuse Proximité du relief / du sol

1<sup>er</sup> avril 2016

### Méthode

Faire un bilan de ses aptitudes (dans le sens habileté à maîtriser un des facteurs techniques du sport / pas dans le sens d'une prédisposition) :

- Dresser un tableau de compétences nécessaires et noter ses aptitudes pour chacune des compétences repérées :
- Ne pas tomber dans le tout « moyen »
- Exemple d'échelle : Nul / Mauvais / Perfectible / Correct / Bon / Excellent
- Faire cette notation par rapport à votre environnement concurrentiel, pas au champion du monde
- Demander à d'autres pilotes qui vous connaissent de réaliser cette même notation (choisissez des pilotes avec de l'expérience et de l'objectivité) => la confrontation avec vos propres réponses vous obligera à voir les choses en face
- Créer un programme de travail sur les points faibles (et creuser les points particulier sur lesquels votre perception est en dissonance avec la réalité vue par vos proches
- Imaginer des exercices qui traite une aptitude et la combiner avec une situation d'environnement particulière (exemple : Montée en thermique faible / fort / cyclique, Cheminement au relief, au nuage, sans relief ni nuage, ..)
- Combiner des exercices (ex : montée en thermique fort + descentes rapides)



## Préparation des vols

- Analyse météo
- Connaissance du terrain
- Préparation du parcours
- Logistique

1<sup>er</sup> avril 2016

### Analyse météo

Même si des points météo sont diffusés par d'autres, important de faire son propre point météo pour :

- Se faire sa propre image de la masse d'air : instabilité, plafond, vent, différence de masse d'air sur le parcours, présence de confluence, ...
- Se faire un avis personnel sur le choix du site
- Évaluer les possibilités, imaginer des options de vol
- Se projeter dans le vol
- Après le vol, comparer l'analyse amont avec les conditions rencontrées pour améliorer sa lecture des prévisions

### Connaissance du terrain

Arriver sur un site en ayant préalablement repérer le terrain permet :

- D'être plus détendu car en terrain connu
- De disposer de points de repère (typologie des lieux, nom des reliefs, altitudes de transition)
- De pouvoir échanger sur sa position et celle des autres

### Préparation du parcours

La préparation du parcours en amont permet :

- De se préparer mentalement en se projetant dans le vol
- Connaître les points clés du vol, les points de raccrochage, ...
- De connaître les options possibles

Les traces disponibles sur internet et les outils permettant de les consulter sont nombreux.

## **Logistique**

Préparer son matériel :

- Le faire assez tôt, pas dans l'urgence
- Se faire une check-list pour être sûr de ne rien oublier

Préparer son déplacement :

- S'organiser assez tôt
- Se faire une check-list pour être sûr de ne rien oublier



## Méthode de travail

- Se fixer des objectifs
- Quels objectifs ?
- Tableau de suivi

Thème	Court terme Prochains vols	Moyen terme Saison	Long terme
Mental			
Physique			
Matériel / Équipement			
Technique			
Préparation des vols			

1<sup>er</sup> avril 2016

### Se fixer des objectifs

- Pas d'objectif, pas de résultat : si pas d'objectifs préalablement à sa performance, pas de résultat => résultat numérique mais pas inscrit dans une démarche de progrès => aucune signification
- Décomposer en buts successifs

### Quels objectifs ?

SMART :

- Spécifique : précis / pas flou ni vague
- Mesurable : observable pour savoir si l'objectif est atteint
- Ambitieux : afin d'aller chercher une nouvelle limite de ses capacités
- Raisonnable : donc motivant
- Temporel : placé dans une échelle de temps => programme calendaire pour chaque objectif

Type d'objectif :

- Répéter un geste
- Corriger une attitude
- Fignoler un réglage
- Tester une tactique
- Contrôle de l'anxiété
- Améliorer la concentration
- ...

## **Tableau de suivi**

Créer un tableau de suivi et l'alimenter en classant les points maîtrisés