

Exemple de routine biplace

7 étapes

Cas de la sellette pilote non connectée à l'aile (pas de système André Rose)

Pilote	Interaction avec client
Météo, décision	
Étape 1 prise en compte stress et aptitudes du passager	Bonjour, je suis ton pilote biplace première fois? Sport? Pourquoi? Attentes ? Plaisanterie, contact, boire, .. mise en condition
Étape 2	Présenter l'activité, programme du vol on va entrer sur un déco, sécu : reste près de moi
Étape 3 équipement du passager 4 points, click-tirer (1 : les 2 sous cutales, 2 : ventrale, 3 : poitrine, 4 : casque) (voir chaussures, téléphone)	Briefing adapté aux conditions, au terrain, à la technique utilisée. Ce qu'il faut faire, ne pas faire. Plus il est compact, mieux c'est. pas de bavardage. le choix des mots est important.
Étape 4 position de l'aile, réglage trims équipement du pilote (5 points avec le secours) click-tirer	le passager se concentre
Étape 5 briefing assistant si on en a besoin attache pilot/ passager sur écarteurs attacher l'aile aux écarteurs. prêts a décoller.	Test GO pour mesurer l'énergie, faire sentir et voir qu' «on est attachés ensemble » apprécier l'énergie donnée par le passager, position des bras du passager.
Étape 6 <u>! une fois totalement prêts !,</u> les 4 dernières étapes juste avant de décoller: 1) dernier contrôle des 7 points vitaux 2) météo, direction et cycles du vent, visualise ligne de décision et technique pour s'arrêter. 3) coup d'oeil sur les suspentes (loin du corps) et l'aile (pas d'obstacles autour ni devant) 4) choix du moment, check trafic , GO	1 Sous-cutales passager, 2 maillons passager, 3 maillons principaux, 4 maillons pilote, 5 sous-cutales pilote, 6 trims symétriques, 7 freins libres. dernier mots : donner la direction (objectif lointain) tu cours, tu ne t'assois pas, tu ne t'arrêtes pas sauf si je te le demande. Faire reformuler
Étape 7 Réguler l'énergie du passager, contrôle visuel de la voile , décision, accélération, trajectoire	GO ! Communication avec le passager
SI déco loupé, aile réinstallée, retour étape 6	
Déco réussi : Contrôle de trajectoire horizontal et vertical, trafic, check inboard, éloignement relief... Puis installer le passager dans la sellette	Genoux à la poitrine

Idées force lorsqu'on développe sa routine

- a- assurer sécu du passager (trafic décollages et top-landings, trafic à l'atterro)
- b-limiter le temps où l'équipage est partiellement ou complètement attaché et n'est pas prêt a décoller
- c-faire les choses au bon moment, Briefing succinct mais complet, aller a l'essentiel.

Exemple de briefing pour un décollage sans vent dos voile

il y a 3 choses importantes pour le décollage, 1 il faut courir, 2 il faut courir, 3 il faut courir

ça a l'air d'une plaisanterie mais il y a 3 étapes dans le décollage

- 1: quand je dirai GO, tu vas... (marcher rapidement, courir, trotter, courir vite... selon conditions, materiel, passager...) et tu vas sentir comme un coup de frein, c'est le parapente qui se gonfle
- 2: tu vas continuer a avancer, ça résiste, et soudain te peux sentir que ça te soulève. On ne vole pas encore. Il faut rester debout et continuer a avancer même si a ce moment les pieds ne touchent pas le sol.
- 3: finalement il devient facile d'avancer, on accélère, la voile nous supporte, regarde loin, grandes foulées, on court le plus vite possible
- ne t'assois jamais même si tes pieds ne touchent plus le sol
- ne t'arrête pas sauf si je dis « stop »

donc peux tu me répéter la séquence ?

en outre

a quel moment faire le briefing attéro?

- en vol si vous êtes sur d'avoir assez temps de vol
- assez tôt et préparez votre briefing pour qu'il soit précis et concis

Technique

- Préférer le gonflage direct (dos voile) jusqu'à ce que la technique de gonflage inversé (face voile) soit clairement plus sécu.
- Gonflage inversé : le pilote doit avoir les bonnes commandes en main avant de gonfler (croisées)
- Préférer les approches en U

lignes guide

- Le passager ne prend jamais un risque consciemment
- Le passager vient se faire plaisir ; souvenez vous de votre premier vol, l'émotion des pieds qui quittent le sol. Il n'y a aucun besoin de faire des manœuvres radicales pour impressionner le passager.
- Chaque fois qu'il y a un accident c'est en général le passager qui est touché
- Chaque décollage ou atterrissage loupé, chaque passager qui vomit est une contre publicité pour votre activité
- Est-ce que votre client est satisfait ? est ce qu'il revolerait?