Rallye de précision





La France excelle dans les championnats de rallye et de pilotage de précision avec une équipe mixte.

À l'époque du GPS et des *moving-maps*, deux disciplines de compétition, le rallye aérien et le pilotage de précision apportent un nouveau regard sur la navigation aérienne.

Sports aéronautiques peu connus, le rallye aérien et son jumeau, le pilotage de précision, commencent à acquérir leurs lettres de républicanisme grâce notamment aux victoires de l'équipe de France (en 2016, champion du monde individuel et par équipe en rallye aérien et en 2015, champion du monde individuel en pilotage de précision – les championnats du monde se déroulent tous les deux ans en alternance avec chaque discipline). Mais qui sont donc ces nouveaux venus dans les sports aériens ?

Définitions

L'origine de ces activités sportives provient des militaires. La définition formulée par la FFA l'explicite clairement : « *issu des techniques utilisées par les pilotes militaires d'attaque au sol, le rallye aérien consiste à naviguer de manière précise, sans instrument de navigation, en respectant les règles du vol à vue* ». Voilà de manière anachronique, un retour aux sources de l'aviation pratiquée par les pionniers qui utilisaient la montre et le compas pour se diriger. À la lecture de cette définition, on imagine les héros de l'Aéropostale en train de se diriger vers le Grand Sud, munis uniquement de ces deux instruments – -une belle époque vraiment aventureuse et hélas révolue. Loin des VOR, DME et surtout du GPS, le pilote et le navigateur doivent s'astreindre, comme on l'apprend d'ailleurs durant la formation PPL, à suivre une trajectoire précise, à passer des points tournants en les identifiant avec certitude, à respecter des horaires imposés, à regarder dehors et à observer l'environnement pour déterminer s'il correspond à la carte et ainsi positionner des photos et sigles donnés par l'organisateur de la course.

Comme Monsieur Jourdain qui faisait de la prose sans le savoir, nous avons tous fait du rallye aérien sans nous en rendre compte. Ceci fait dire à Éric Saphy, entraîneur de l'équipe de France, « *qu'accéder au niveau Élite national n'est pas insurmontable* ». Mais attention, car le rallye est une activité non discriminatoire. Il n'y a pas deux équipes de France, une masculine et une féminine, mais une seule mixte. Donc messieurs, si d'aventure vous êtes tentés par un peu de sexisme, il faudra prouver votre supériorité dans les airs. Mesdames, pas d'excuses, la France veut bénéficier de vos talents et si vous rêvez de damner le pion à certains irréductibles machos, à vos commandes et à vos cartes.

Mode d'emploi

La fédération a créé deux divisions (*Honneur* et *Élite*) pour faciliter l'apprentissage de cette discipline et permettre aux meilleurs d'accéder au niveau mondial. Chaque pilote ou équipage commence en catégorie honneur et participe aux compétitions (championnat régional et inter-régional) qui débutent en avril/mai. À l'issue de la saison les médaillés montent en *Élite*. Éric considère qu'avec un budget de 2 000 euros environ, on peut intégrer l'équipe de France. Bien sûr, une fois



en équipe, tous les frais sont à charge de la fédération. La FFA aide au convoyage pour les compétitions en honneur et en moyenne l'heure de vol revient à moitié prix. Comme l'avion de prédilection est le Cessna 152, sa faible puissance limite les coûts. Il est tout à fait possible d'utiliser des C-172 ou des DR-400, mais ce dernier, même s'il a une meilleure visibilité sur l'avant par rapport au C-152, possède des ailes basses qui cachent le sol et les points à identifier.

Pour faciliter l'entraînement des équipages, la FFA a publié deux documents essentiels. Le premier se nomme *Conseils pour les nouveaux participants* et prodigue des conseils pour débuter en précision et en rallye. Il se trouve à la rubrique *Sports aériens* puis dans *Pilotage de précision* et dans l'onglet *Compétition* du site de la fédération. Le deuxième est un précis intitulé : *Manuel de rallye aérien*. Sa lecture et son application rigoureuse participent grandement aux chances de succès. Ce manuel fut d'abord destiné aux compétiteurs de l'équipe de France. La France se classait souvent troisième derrière la Pologne et la République tchèque dont la tradition militaire aérienne était axée en grande partie sur l'observation. Les militaires de ces pays, sans le savoir eux aussi, étaient formés à la prose du rallye aérien. Les champions français au-

Éric Saphy

Comment un rugbyman qui a joué à Agen en première division peut-il devenir entraîneur de rallye aérien ? Donnons-lui simplement la parole pour découvrir son secret : « *pour moi, l'aviation était un monde inaccessible, réservé à une élite intellectuelle et financière. Puis un jour en 1989, un ami m'a emmené faire un baptême et j'ai découvert que je pouvais accéder à cette société que je croyais fermée. J'ai donc passé mon PPL et comme je suis un compétiteur dans l'âme, j'ai recherché une activité sportive en aéronautique. J'ai découvert mon bonheur dans le pilotage de précision et le rallye aérien* ». C'est bien, mais un entraîneur doit aussi posséder des qualités pédagogiques. Éric Saphy possède un diplôme de professeur d'éducation physique et sportive. Il enseigne dans un collège et entraîne des adultes dans sa discipline favorite, le rugby. Formé aux paramètres psychologiques du sport et ardent compétiteur, il détient les qualités nécessaires pour exceller dans ce poste. Quand les deux entraîneurs Michel Frère et Philippe Odéon ont pris les rênes de l'équipe de France en 2009 pour la mener sur la plus haute marche du podium, Éric Saphy leur a proposé de prendre en main l'aspect psychologique, mental et physique des compétitions. Sans aucun doute a-t-il participé par sa gestion des équipes à la victoire finale. Michel Odéon ayant décidé de prendre sa retraite, il devrait lui succéder sur la partie technique. Comme en 2017, trois équipages sur sept ont décidé de prendre leur retraite, il pourra imprimer sa marque sur les nouveaux.


L'équipage prépare son épreuve en commun.

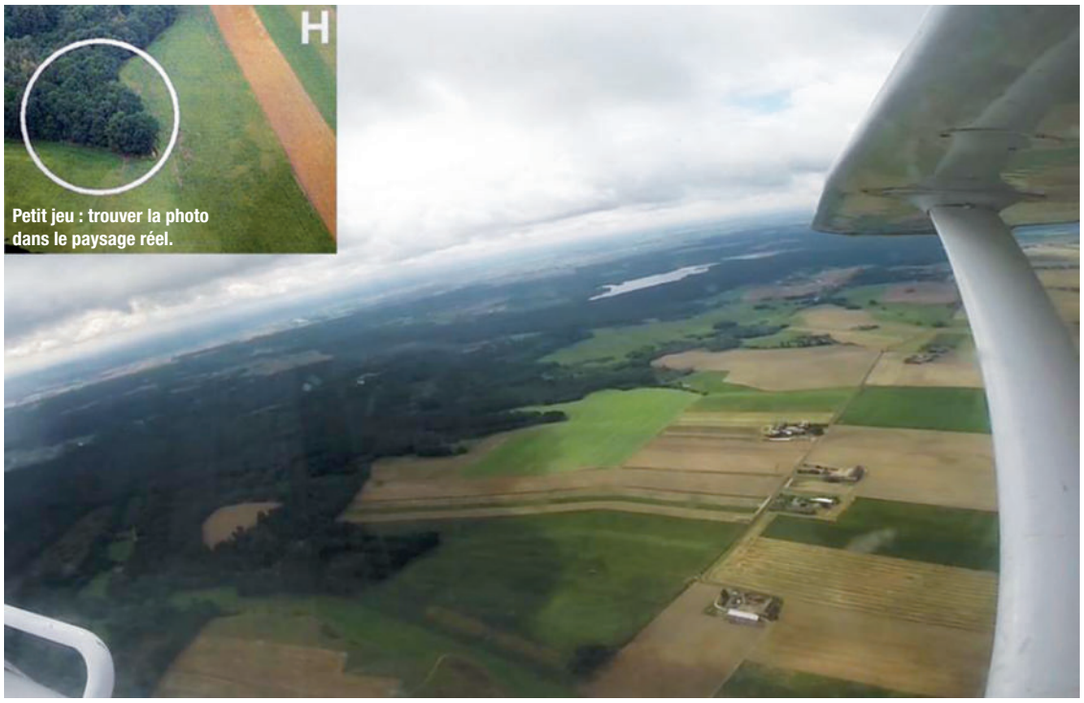

Il s'agit de suivre le trait de la carte le plus fidèlement possible.

paravant abordaient cette discipline avec leur méthode personnelle qui tout en étant efficace (ils terminaient souvent troisième) n'était pas suffisante, entre autres pour arriver sur la première marche du podium. Donc, quand en 2009, deux compétiteurs, Michel Frère et Philippe Odéon ont décidé de prendre en main l'entraînement de l'équipe nationale, ils ont clairement déclaré que leur objectif était



Le trajet de l'épreuve du jour est révélé au briefing.





Petit jeu : trouver la photo dans le paysage réel.

de placer la France championne du monde dans les deux disciplines tant par équipage que par équipe. « *Cette méthode éprouvée, nous a permis gagner des médailles d'or* » insiste Éric Saphy et il rajoute : « *si on la respecte, on est assuré de bien réussir, le talent faisant le reste* ». Les piliers de la sagesse du rallye aérien étant maintenant bien implantés, il s'agit de regarder en détail l'organisation d'une course.

En route

Tout d'abord avant toute chose, il est fortement conseillé de préparer l'avion pour la compétition et de mettre à bord le matériel scolaire – ciseaux, règle, scotch, stylos, etc. Une fois ces préparatifs terminés, on peut regarder à nouveau le ciel pour se demander s'il voudra bien être clément. Pour en avoir la confirmation officielle, on se rend à la salle de briefing où le directeur de la compétition commence toujours par un briefing météo en insistant sur le vent, le plafond et termine par l'autorisation d'engager les épreuves. Une demi-heure avant le départ, l'organisateur donne une enveloppe aux compétiteurs. Une carte routière au 1/200 000e constitue la base du travail. À ceci s'ajoute le trajet à effectuer, le descriptif des points tournants, des photos en route et des points tournants et le log de temps et de navigation. Le navigateur prépare sa « nav » et trace sa carte (il est recommandé de mettre des points à chaque minute de vol). Puis une fois son travail terminé, il la confie au pilote. Une lecture de la feuille de route ressemble au premier abord plus à une énigme digne de Sherlock Holmes. Par exemple au Point tournant 2 (TP2) : « *ligne HT sur voie ferrée, from 186 RV de l'AD Buno-Bonnevaux, à 19,2 km du TP7 et le TP7 dit : Carrefour en T à 19,0 NM from 277 TV du TP5* » et ainsi de suite. Il faut donc avoir une approche holistique et un bon entraînement pour déterminer sa navigation et les divers points.

À bord, chaque équipier doit gérer des tâches bien précises. Le pilote s'occupe de la bonne marche de l'avion, suit le tracé et s'assure que son timing est précis. Il reconnaît le point tournant détermine si la photo donnée est bonne ou mauvaise et s'engage ensuite vers la nouvelle branche. Le navigateur doit identifier les photos

Rallye aérien et pilotage de précision

Deux faces d'une même pièce, ces deux activités demandent des compétences identiques avec cependant des différences de forme et de fond notables. En rallye, deux personnes forment un équipage, alors que seul(e) un ou une pilote est dans l'avion pour le pilotage de précision. Il ou elle fait tout à bord, pilotage, navigation, reconnaissance des photos. Pour simplifier la tâche, il/elle prédit uniquement une vitesse propre (en rallye, l'équipage doit donner une vitesse/sol). Par contre, il/elle est chronométré(e) tout le long du trajet contrairement à l'autre discipline où uniquement le temps à chaque point tournant rentre dans le calcul de score. Alors qu'une épreuve de rallye dure en moyenne deux heures en championnat du monde, le/la pilote de précision volera pendant une heure et quart environ. Particularité française, la fédération a décidé de scinder les deux groupes. À de rares exceptions, les pilotes choisissent une discipline et s'y tiennent. Le directeur national français a décidé de cette stratégie afin d'attirer plus de monde. Pour l'aider, la FFA a mis en place un programme de découvertes auprès des clubs et envoie des personnes dans les clubs pour expliquer ces disciplines aux pilotes et à leurs dirigeants.



En championnat du monde de rallye, chaque vol se termine par un atterrissage de précision.

La charge de travail est intense durant toute la durée de l'épreuve en vol…

en route et les placer dans l'ordre du trajet suivant les points reconnaissables au sol. Les équipages embarquent des *loggers* et s'assurent de leur mise en route. Ces *loggers* contrôlent toute la navigation et vérifient le bon respect des paramètres. Le pilote et le navigateur les remettront au contrôle à la fin de l'épreuve.

Une fois la préparation terminée, les équipages démarrent leur machine et s'envolent toutes les quatre minutes vers le parcours. Le respect des règles de l'air et la sécurité priment sur tous les autres facteurs.

Malheureusement, cette discipline, contrairement à la voltige par exemple, ne bénéficie pas d'un grand engouement populaire. Le type d'épreuve loin du terrain n'est pas visible depuis les aérodromes de départ et d'arrivée. En championnat du monde, la course se termine par un atterrissage de précision. Ceci combiné à d'autres moyens (caméra en vol, etc.) pourraient rendre cette discipline plus attrayante pour le public. La fédération et les divers intervenants réfléchissent sur le sujet.

Pierre-Philippe REILLER, photos de l'auteur

Mens sana in corpore sano

Garder une attention soutenue pendant une compétition de deux heures requiert obligatoirement une bonne condition physique et mentale. Tout au long de l'année, Éric Saphy propose un programme d'entraînement individualisé à chacun des compétiteurs. Certains sont plus sportifs que d'autres et pratiquent une activité régulière suivant leur condition physique. « *En plus de cette pratique régulière, j'organise des stages qui incluent du physique, mais aussi une activité sportive de cohésion. À l'INSEP, j'ai organisé une course d'orientation, un run and bike (les deux équipiers doivent gérer le partage des tâches), du tir à l'arc (qui demande à l'instar du rallye et du pilotage de précision, de la concentration et une gestion de ses émotions)* », déclare Éric Saphy ; et il ajoute « *il a fallu que j'argumente longtemps avant de convaincre les pilotes qu'ils devaient impérativement s'alimenter un peu pendant un vol de deux heures. Notre travail consistait à éliminer tout ce qui pouvait contribuer à une perte de concentration et à favoriser la communication* ».

Il arrive que le pilote se croie perdu durant sa « nav ». Le pilote doit apprendre à communiquer avec le navigateur en peu de mots afin de résoudre le problème. Les entraîneurs font aussi travailler les équipages avec des cartes dont certaines parties sont blanchies. C'est avec un exemple tel que celui-ci que l'on se rend compte de l'importance de l'apprentissage de la gestion de l'équipage. Des conflits peuvent aussi apparaître et grâce à une série de debriefings (seul avec chaque équipier et en groupe), des caméras installées dans l'avion, les entraîneurs proposent des solutions. Lors de compétitions et après chaque course, Éric Saphy débriefe les équipages pour maintenir la motivation et donc la performance au maximum. Nul ne doute qu'un rugbyman qui a pris des coups sait comment enseigner aux compétiteurs les méthodes pour les encaisser et surmonter les chocs psychologiques.