



Utilisation de données et d'appareils mobiles



WhatsApp est bien pratique... vous pouvez échanger rapidement et sans complication des messages dans un groupe défini. Lors d'un championnat, les pilotes peuvent être informés à bref délai d'une nouvelle tâche ou des temps de disponibilité. Nous avons également échangé des informations avec WhatsApp dans le cours de promotion grand public. Aucun problème sur la terre ferme.

Mais l'utiliser en vol?

Au printemps dernier, à Puimoisson, j'ai écouté deux camarades conversant beaucoup par radio. À un certain moment, l'un a dit «ma batterie s'épuise lentement – continuons sur WhatsApp»...

Communiquer par WhatsApp depuis le planeur?



WhatsApp est idéalement adapté pour rendre les collègues jaloux ou impressionner la petite amie, par exemple, mais communiquer...?



Comment communiquez-vous par WhatsApp?

Avec l'index?

Avec les deux pouces?

Avec les mains libres?

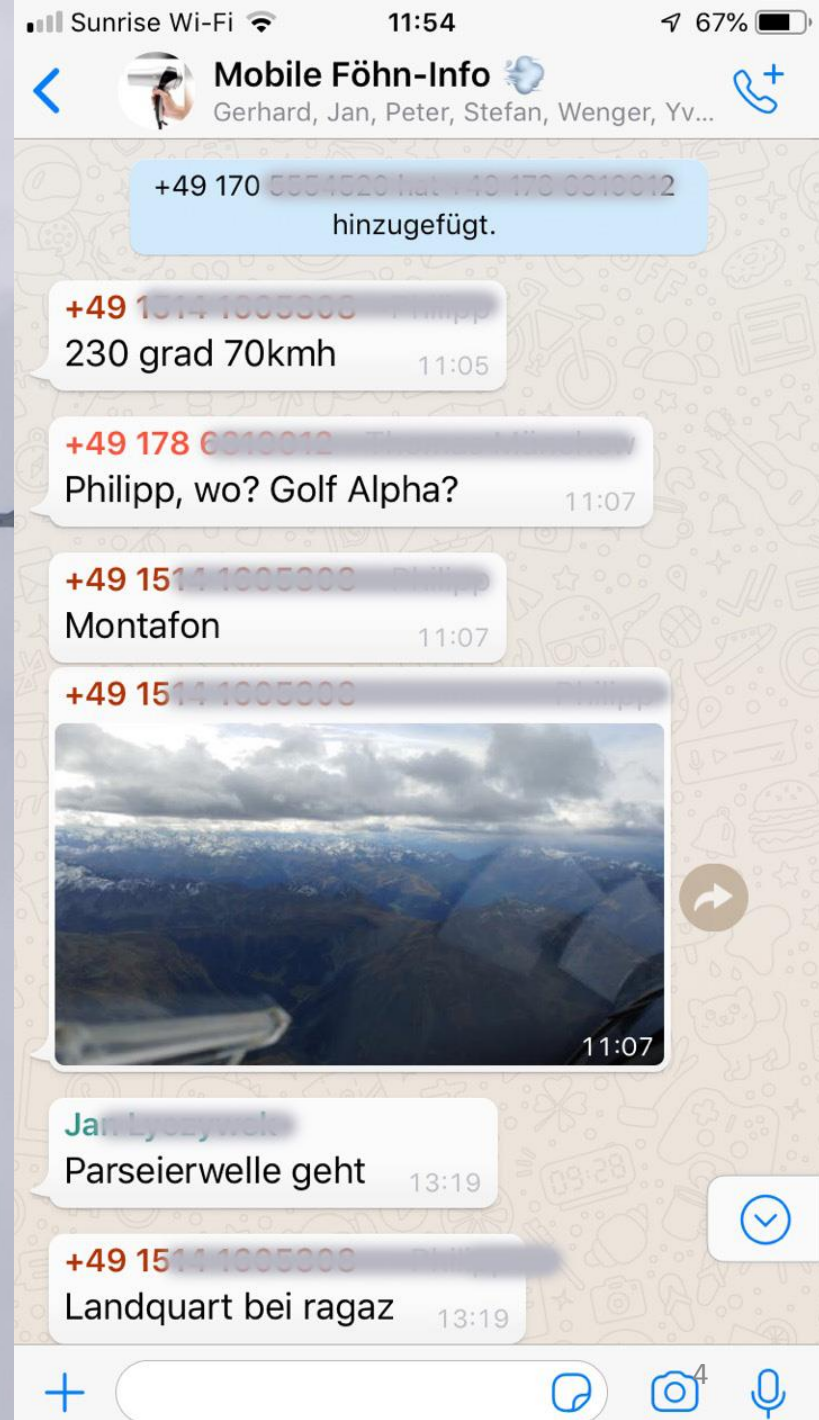
Qui a besoin de WhatsApp dans le planeur?

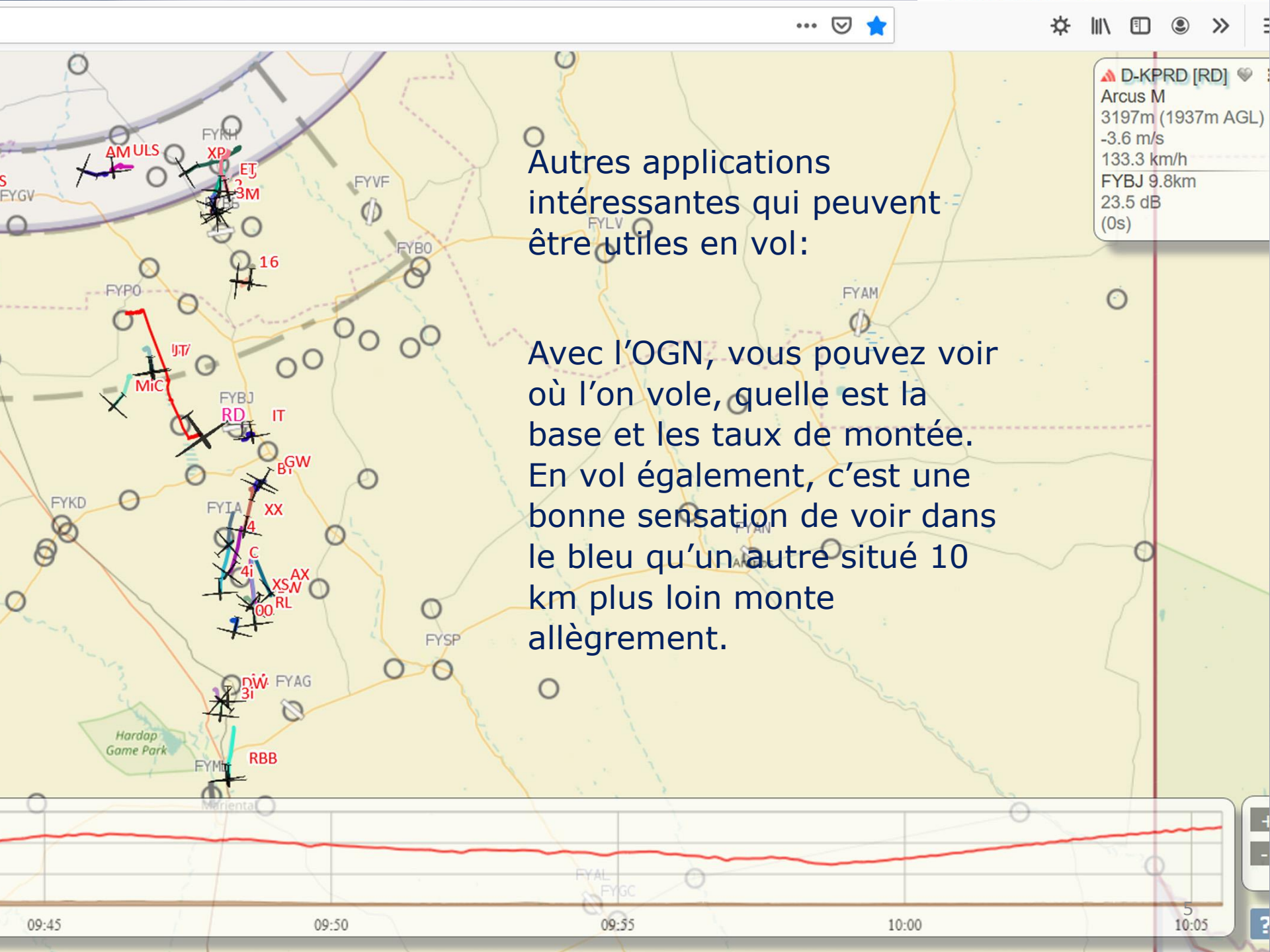
Dans le biplace?

...également en monoplace?

Voici un exemple de la façon dont le média peut également être utilisé. Les pilotes s'informent mutuellement des taux de montée, des pentes actives ou de la position des ascendants. Le soutien des auxiliaires au sol est également utilisé. Pas tout le monde ne se déplace en biplace et n'a les mains libres pour pianoter. Il existe des pilotes qui utilisent la commande vocale, par exemple Siri ou Ok Google.

Les appareils et les apps sont utilisés, la question se pose par conséquent: comment les gérons-nous?





Autres applications intéressantes qui peuvent être utiles en vol:

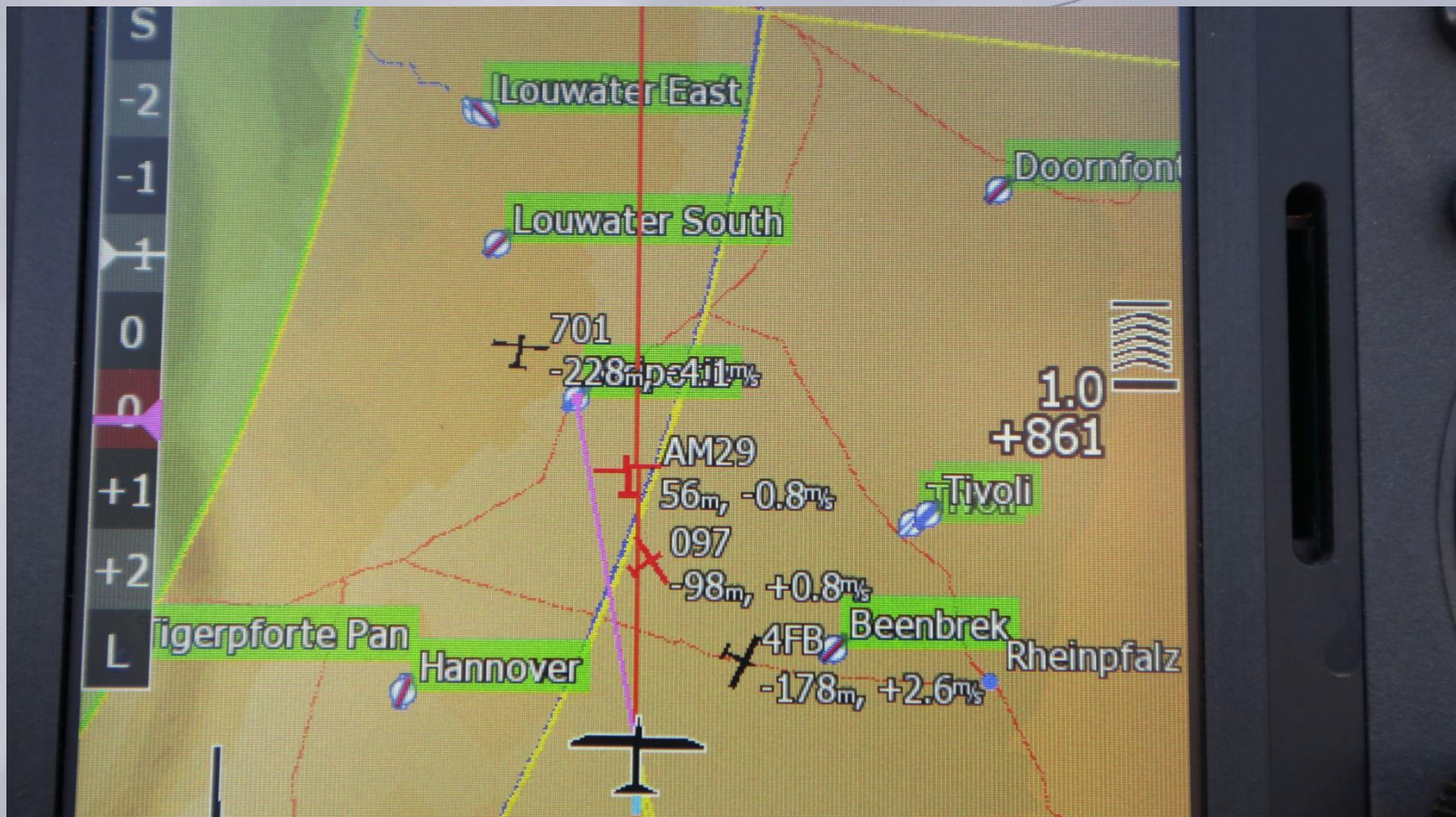
Avec l'OGN, vous pouvez voir où l'on vole, quelle est la base et les taux de montée. En vol également, c'est une bonne sensation de voir dans le bleu qu'un autre situé 10 km plus loin monte allègrement.

D-KPRD [RD]

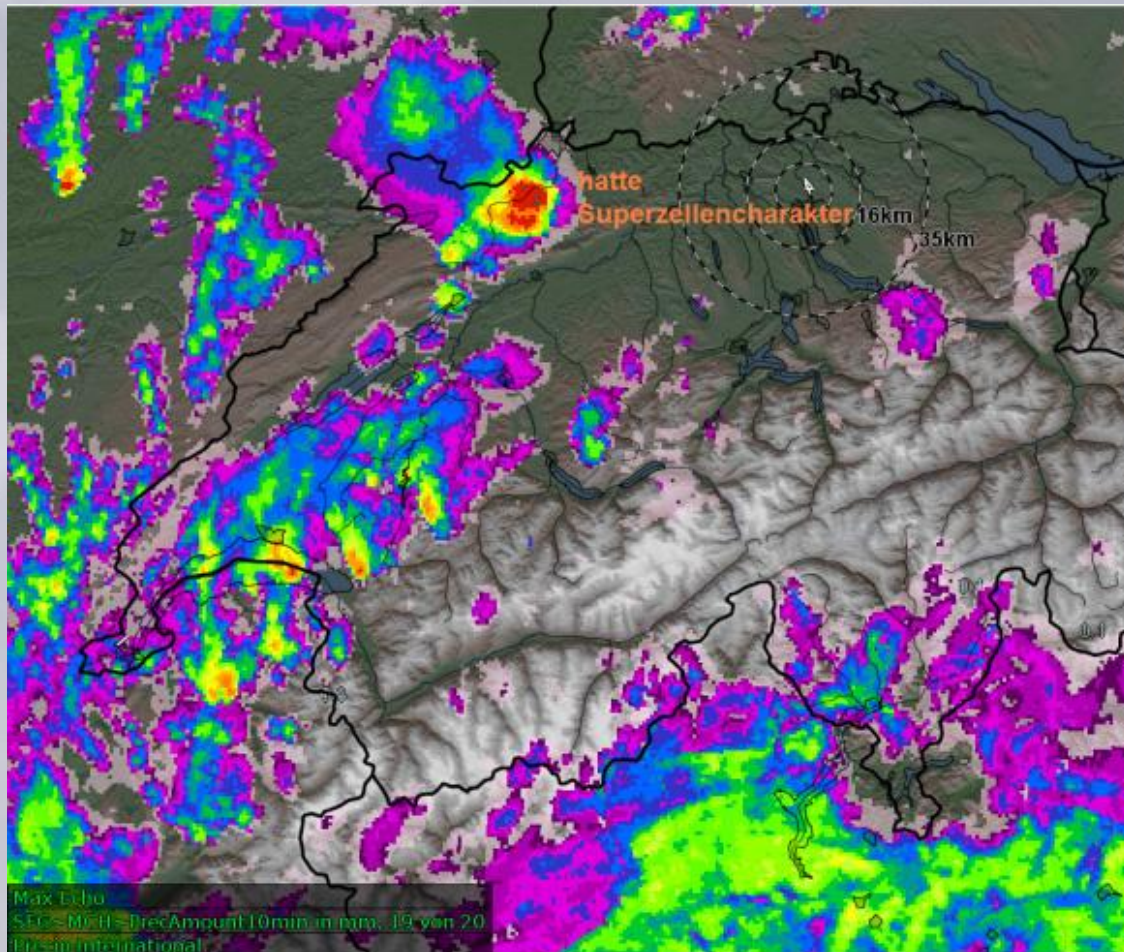
Arcus M
3197m (1937m AGL)
-3.6 m/s
133.3 km/h
FYBJ 9.8km
23.5 dB
(0s)

09:45 09:50 09:55 10:00 10:05

Sur le LX9000, vous pouvez afficher ces informations du FLARM, et également avec les apps correspondantes telles que Glider Tracker ou Glidernet.



L'app météo offre la possibilité de voir à quoi ressemblent les averses ou les orages via l'app sur le portable ou la tablette, ou en partie aussi sur l'écran de l'ordinateur.





Que toutes les prévisions concordent ou non... les appareils et apps existent et sont utilisés. Le développement technologique avance à pas de géant, nous ne pouvons ni l'arrêter ni l'interdire.

Les conséquences de toutes ces informations supplémentaires et ressources...

➤ Distraction



➤ Moins de surveillance

➤ Plus grande concentration
d'aéronefs

➤ Risque de collision plus
important...?

Le maniement intuitif des appareils, qui est souvent aussi du type «essai et erreur», peut mettre la vie en danger en vol et n'est donc pas vraiment adéquat. Tous les pilotes doivent en être conscients.



Au cours de l'atelier, les participants ont discuté du problème et ont tenté de trouver des solutions, classées par priorités. Nous les retrouvons dans les diapositives suivantes articulées en trois groupes

Sensibilisation

Formation et

Utilisation

Sensibilisation 1



Fondée sur la première des «Golden Rules for Pilots»

Fly, Navigate, Communicate

On était bien d'accord: tout ce qui vient s'ajouter au vol est un fardeau supplémentaire. La règle est donc:

Moins il y en a, mieux c'est!

Sensibilisation 2



Le sujet doit être abordé partout et régulièrement:

- Formation de base, perfectionnement, lors des briefings de groupe et des instructeurs de vol, etc.
- Quand peut-on faire quoi?
- Être conscient que la capacité restante (dans la tête) n'est pas toujours suffisante
- Être conscient de la pression de groupe (le surdoué le fait bien, donc je le peux aussi)
- Films et photos sur les médias sociaux: ne pas publier d'activités interdites ou dangereuses (par exemple, passage à basse attitude); mauvais exemple à suivre, problèmes juridiques

Sensibilisation 3

Risques avant le vol:

- Distraction (par exemple lors du montage, de la commande de gouvernail, etc.)
- Perte de temps due à un mauvais angle d'approche (distraction par un fait insignifiant)
- Smombies (zombies du smartphone)
- Distraction lors de la formation (en briefing/débriefing)



Sensibilisation 4

Risques durant le vol:

- Distraction de l'essentiel, mauvaise surveillance
- Les outils de sauvegarde ne sont plus maîtrisés (cartes, fréquences, cônes de finesse, etc.)
- Fausse sécurité (p. ex. données incorrectes, espaces aériens obsolètes)
- Concentration du trafic
- Perturbation du pilote (pas seulement de la vue...)
- Blocage du gouvernail par des appareils non fixés
- Défaillance fonctionnelle: batterie vide, surchauffe, écran non antireflet
- Pilote surchargé d'informations, mauvaises priorités



Formation 1



De bonnes connaissances sont cruciales, qu'une application soit utile ou dangereuse!

Le plus important:

- **en cas d'applications en vol: Look out first/always**
- **le moins possible en vol**
- **Promouvoir la conscience de la situation**

Formation 2



Formation de base au sol (utilisation des appareils):

- Collecte de données pour la préparation du vol
- Apprendre le maniement de la a radio, FLARM, fonctionnement du transpondeur
- Discuter de la manipulation des appareils mobiles dans les airs, établir des règles
- Les outils conventionnels doivent également être exercés et maîtrisés

Formation 3



Entraînement de base en vol, exercices pratiques concernant:

- Connaissance de l'espace aérien
- Utilisation FLARM, radio, transpondeur
- Ordinateur: trajectoire de plané, vol dans le cône de finesse, terrains vachables (TMG)
- Validation: ce que l'appareil me montre est-il également correct?
- Scannage: inclure les appareils mobiles dans le scannage

Formation 4



Formation continue

- WhatsApp réservé aux professionnels: en d'autres termes: les débutants sont assez occupés avec l'activité aéronautique. Utiliser des outils supplémentaires, qui peuvent également être un fardeau, avec prudence et conscience
- En vol, n'utiliser que des apps que l'on connaît très bien, s'entraîner à l'avance!
- Montrer en vol les problèmes relevant des apps et applications des médias sociaux tels que l'OGN, éventuellement en biplace avec des exercices pratiques

Utilisation 1

Ces appareils constituent de bonnes aides à la préparation au vol: données météo, NOTAM, déposer le plan de vol, adresses des récupérateurs, logger, carnet de vol. Offrent des options plus flexibles que les ordinateurs intégrés



Préparation de vol

- Autant que possible, mais efficacement (briefing numérique)
- Effectuer correctement la fixation des appareils (assez solidement, n'obstruant pas la vue, ne pas bloquer les éléments de commandes de l'avion)
- Utiliser des appareils fiables, en bon état
- Utiliser le logiciel actuel, utiliser les bases de données de sources inconnues avec la plus grande prudence (par exemple, les données de places d'atterrissage en campagne tirées du web)
- Préparer tout ce qui est possible dans les apps avant le vol

Utilisation 2

Préparation au vol (suite)



- Modes d'emploi: ceux faits maison aident le mieux
- Sources: site web du constructeur, YouTube (tutoriels), guides sommaires de l'association, demander aux collègues, intergroupe
- Utiliser le simulateur sur PC (par exemple LX-Sim: lecture du fichier igc, exercer les fonctions)
- Se familiariser avec les commandes vocales (Siri, Ok Google), s'exercer!
- Apprendre à faire ce qu'il convient au bon moment

Utilisation 3

En vol



- Conscience de la situation: quand puis-je faire quoi?
- Dans les situations exigeantes en activité (décollage, atterrissage, vol de pente, formation serrée, formation, etc.), **voler uniquement**
- Ne pas «vite essayer pour voir», utilisez uniquement des apps familières
- Comparer différents canaux d'information, mais attention: davantage de canaux – plus de distraction
- Utilisation ciblée! Toujours brièvement (surveillance!)
- Le téléphone mobile est fixé ou dans une poche verrouillable; régler le téléphone mobile sur silencieux
- Avantages par rapport à la carte en papier: pas d'exercices de pliage
- Utiliser l'OGN, Glidertracker uniquement au sol ou dans le biplace:
- Réseaux sociaux ok, bien s'entendre
- Avantages du téléphone portable: surmonter une panne radio, localisation possible

Utilisation 4

Dans le biplace



- Avec d'autres pilotes: il faut toujours savoir qui vole!
Information réciproque si Head down
- Briefer les passagers (où placer les appareils, attirer l'attention sur les trous dans le baquet de siège)
- À utiliser dans la formation: essayez de définir ce qu'il n'est pas possible d'embarquer dans un monoplace!
- Sensibilisation (par exemple, montrer à un élève ce qu'est la distraction en lui demandant de faire quelque chose avec son téléphone portable)
- Cas spécial de vol en équipe: de bonnes ententes sont essentielles

Utilisation 5



Cela est inconcevable:

- Aucun back-up à disposition (cartes en papier, piles vides, etc.)
- Matériel non rangé (cockpit propre)
- Radio, TV en vol, débrancher du casque
- Filmer/photographier: ne pas regarder à travers le viseur; seulement avec trépied / avec appareil photo fixe
- maniement à deux mains d'un appareil (écrire des messages)
- Carte pas pliée correctement

En vol à l'aveugle?



Lorsque nous volons à 160 km/h, nous parcourons 45 m en une seconde. Si un planeur approchant aussi rapidement est détecté à une distance de 700 m, 8 secondes seulement s'écouleront jusqu'au croisement (ou à la collision)! Si notre regard ne repose que 3 secondes sur l'écran et que les yeux se sont à nouveau adaptés à la distance en 1 à 2 secondes supplémentaires (avec l'âge, cela prend un peu plus de temps), alors nous sommes déjà 200 m plus loin!