



Carnet jeune juge

NOM / Prénom :

Etablissement :

EPREUVE A : Maniabilité au sol (coefficient final 1)

Description de l'épreuve :

Franchir alternativement les lignes d'un couloir matérialisé au sol avec bonification si renversement de cônes placés à l'intérieur de celui-ci. Sortir puis rentrer (les deux pieds) du couloir pour valider les points. Remontée possible pour renverser les cônes.

* les dimensions du couloir ainsi que le temps maximum imparti dépendront du terrain disponible ainsi que des conditions aérologiques.

Critères de réalisation :

L'aile doit rester dynamique pendant le circuit ce qui implique de privilégier l'adéquation vitesse pilote/aile pour obtenir la manœuvrabilité nécessaire aux déplacements.

Le concurrent peut être aidé de la voix.

Matériel

Rubalise, piquets de slalom courts, cônes, flammes et chronomètre, radios ou porte voix.

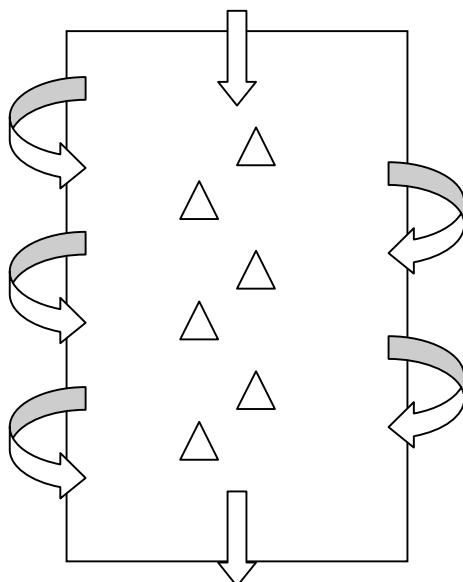
Jury :

Le Directeur d'Epreuve met en place la situation et gère la séance après accord du comité de course, il occupe un poste (départ ou arrivée).

2 autres membres du jury pour comptabiliser les points secondés par au moins 2 à 3 JO pour occuper les postes de starter, juge de ligne et juge d'arrivée.

Cotation

Addition des points obtenus, le déclenchement du chronomètre s'effectue au passage de la ligne d'entrée sur le parcours. Deux essais possibles.



Passage obligatoire 1 point

Franchissement 2 points

Cône 1 point

Sortie par la ligne 2 points
ou plus si porte et obstacle.

Variantes : une porte de sortie simple (entre 2 cônes) ou avec un obstacle (tremplin, botte de paille) pourront venir corser les difficultés. Dans ce cas l'aile doit rester gonflée et équilibrée.

Jeune juge : EPREUVE A

Matériel nécessaire pour remplir mes fonctions :

De quoi prendre des notes sur tous les postes, radio, chronomètre et feuille de suivi des concurrents en fonction de mon rôle.

Starter : responsable du départ des concurrents

- j'appelle les équipes dans l'ordre fixé après tirage au sort
- je note le nom du concurrent sur la feuille de suivi des concurrents
- j'annonce le concurrent à la radio
- je donne le top chrono au passage de la ligne pour le juge d'arrivée
- je fais respecter les consignes particulières du jury

Juge de ligne : responsable du comptage des points

- je contrôle le passage correct de la ligne (deux pieds en dehors)
- je comptabilise les points obtenus par le concurrent
 - 1 point pour l'entrée dans le couloir
 - 2 points par passage alterné des lignes D et G
 - 1 point par cône renversé
 - x points pour la ligne d'arrivée suivant la difficulté prévue
- j'annonce les points obtenus au juge d'arrivée
- je remets en place les cônes et la rubalise pour le concurrent suivant

Juge d'arrivée : responsable du parcours

- je confirme par radio que le concurrent peut partir (couloir et juges prêts)
- j'enclenche le chronomètre au signal du starter
- je suis la réalisation du concurrent et évalue le maintien de l'aile en l'air
- je déclare le stop de comptage des points si arrêt pendant le parcours
- je suis le chronomètre et annonce au concurrent les 30 et 10 dernières secondes
- j'annonce l'arrêt du chronomètre
- je note le nom du concurrent et le nombre de points obtenus après consultation du juge de ligne sur la feuille de suivi des concurrents

EPREUVE B : Vol en pente école (coefficient final 1)

Matériel :

Manche à air et flammes, radios.

Jury :

Le Directeur d'Epreuve met en place la situation et gère la séance après accord du comité de course, il occupe un poste (départ ou arrivée).

Décollage : 2 jurés (dont 1 moniteur) et 1 JO au poste de starter.

Si touch : 2 jurés (dont 1 moniteur).

Atterrissage : 2 jurés (dont 1 moniteur) et 1 JO au poste de juge atterrissage.

Evaluation :

Séquence décollage	Observables
Préparation et gonflage	Choix emplacement – préparation, points de sécurité – Choix moment - technique adaptée aux conditions
Temporisation, contrôle et prise de décision	Freinage contrôle de l'aile – contrôle visuel – corrections 2 essais possibles
Course d'envol	Accélération progressive – mise en charge de l'aile – régime de vol adapté – respect du cap
Equilibre de l'aile sur trajectoire	Gestion tangage/roulis dans un régime de vol adapté et une trajectoire rectiligne– passage en sellette éventuel

Séquence atterrissage	Observables
Positionnement en finale	Placement altitude / vent / terrain Qualité et adaptation des manœuvres : amplitude roulis, dérapage aide sellette, équilibre aile/pilote
Finale et posé	Longueur, régime de vol, sortie de la sellette, freinage progressif et complet, qualité de la réception, posé de l'aile

Séquence touch and go	Observables
Positionnement et manœuvres	Altitude / vent / terrain – axe d'alignement Qualité et adaptation des manœuvres : amplitude roulis, dérapage aide sellette, équilibre aile/pilote Amplitude / sécurité
Touch	Régime de vol, progressivité du freinage, Deux appuis minimum au sol dans la zone
Envol	Accélération progressive, réorientation de l'aile dans l'axe de plus grande pente, régime de vol

Jeune juge : EPREUVE B

Matériel nécessaire pour remplir mes fonctions :

De quoi prendre des notes, radio et feuille de suivi des concurrents.

Starter : responsable du départ des concurrents

- j'appelle les équipes dans l'ordre fixé après tirage au sort
- je note le nom du concurrent sur la feuille de suivi
- j'annonce le concurrent à la radio
- je fais respecter les consignes particulières du jury

Juge atterrissage : évaluation de l'atterrissage

- je repère les erreurs commises
- je note ce que j'ai observé
- je classe la prestation du concurrent
- j'évalue avec le membre du jury la note finale sur 20
- je note la prestation sur la feuille de suivi des concurrents

N°	Nom	Aile
Séquences	Observations / erreurs constatées	Cotation /
Positionnement en finale		
Finale et Posé		
Total / 20		

Erreurs les plus fréquentes :

- Le pilote se positionne au-dessus du terrain
- Les manoeuvres sont saccadées
- La finale est trop courte
- Le pilote n'est pas prêt à poser (train d'atterrissage non disponible)
- La trajectoire dévie pendant la finale
- Le freinage est dissymétrique
- Le freinage débute trop tôt
- Le freinage est trop tardif et incomplet
- Le pilote pose fort
- L'aile dépasse le pilote

EPREUVE C : Grand vol (coefficient final 1)

Matériel :

Manche à air et flammes, cônes pour baliser la zone de posé, radios.

Jury :

Le Directeur d'Epreuve met en place la situation et gère la séance après accord du comité de course, il occupe un poste (départ ou arrivée).

Décollage : 2 jurés (dont 1 moniteur) et 2 JO poste starter et juge décollage.

Atterrissage : 4 jurés (dont 1 moniteur) et 1 JO ; 2 pour les difficultés avec le JO, 2 pour l'atterrissage.

Evaluation :

Séquence décollage	Observables
Gestuel dans sa globalité	Respect des trois temps et gestion de la sécurité 2 essais possibles
Installation dans la sellette	Dégagement du relief, contrôle du cap et du régime de vol pendant l'exécution

Difficultés proposées, d'autres peuvent être réalisées avec accord du comité de course.

Difficultés	Observables
360 sur axe libre ou à la verticale d'une balise, un temps de réalisation peut être fixé	Respect de l'axe, de la zone de survol Régularité du virage Dosage amplitude/perte d'altitude Retour à l'équilibre sur trajectoire
360 inversion 360	Respect des axes : entrée – inversion - sortie (anticipation) Régularité du virage Coordination pilotage sellette + commandes Inversion : gestion des mouvements tangage, roulis, lacet Retour à l'équilibre sur trajectoire
Petites oreilles sur axe B1 /B2	Maintien de la trajectoire Efficacité de la manœuvre Gestion de la perte d'altitude Retour à l'équilibre sur trajectoire
Petites oreilles et virages à la sellette	Temps de réaction, efficacité du changement de cap
Pêche aux ballons	Récupérer dans les suspentes des ballons gonflés et lestés largués en vol par deux
Jeu de quilles	Passer par une porte de ballon statiques ou slalomer sur un alignement sans les toucher

Atterrissage	Observables
Construction de l'approche et prise de terrain	Placement altitude / vent / terrain / obstacles Prise de terrain construite et adaptée Manœuvres de perte d'altitude : amplitude roulis, dérapage aide sellette, équilibre aile/pilote
Finale et posé	Longueur, régime de vol et corrections éventuelles adaptés Sortie de la sellette Choix du moment de freinage (progressif et complet) Qualité de la réception, posé de l'aile

Jeune juge : EPREUVE C

Matériel nécessaire pour remplir mes fonctions :

De quoi prendre des notes, radio et feuille de suivi des concurrents.

Starter : responsable du départ des concurrents

- j'appelle les équipes dans l'ordre fixé après tirage au sort
- je note le nom du concurrent sur la feuille de suivi des concurrents
- j'annonce le concurrent à la radio
- je fais respecter les consignes particulières du jury

Juge décollage : évaluation du décollage

- je repère les erreurs commises
- je note ce que j'ai observé
- je classe la prestation du concurrent
- j'évalue avec le membre du jury la note finale sur 20
- je note la prestation sur la feuille de suivi des concurrents

N°	Nom	Aile
Séquences	Observations / erreurs constatées	Cotation /
Décollage, geste dans sa globalité		
Installation dans la sellette		
Total / 20		

Erreurs les plus fréquentes :

- impulsion inadaptée aux conditions
- gonflage dissymétrique
- temporisation non marquée
- course d'envol déséquilibrée (l'aile est derrière le pilote ou le dépasse)
- le pilote a des gestes parasites
- l'axe de course n'est pas respecté
- le régime de vol est inadapté
- le pilote saute pour décoller
- le pilote veut s'installer tout de suite dans sa sellette
- il dévie de son cap

Juge difficulté programmée : évaluation de la difficulté

- je repère les erreurs commises
- je note ce que j'ai observé
- je classe la prestation du concurrent
- j'évalue avec le membre du jury la note finale sur 20
- je note la prestation sur la feuille de suivi des concurrents

N°	Nom	Aile
Séquences	Observations / erreurs constatées	Cotation /
Difficulté N° 1		
Difficulté N° 2		
Total / 20		

Erreurs les plus fréquentes :

- 360
 - la verticalité par rapport à la balise n'est pas précise
 - le cap n'est pas respecté
 - le ou les 360 sont patatoïdes
 - le dosage de la mise en virage est inadapté
 - l'aile a du roulis en sortie de 360
 - la réalisation de la manœuvre perturbe la prise de terrain

- Oreilles
 - la verticalité par rapport à la balise n'est pas précise
 - pendant la réalisation des oreilles l'aile dévie de sa trajectoire
 - le cap n'est pas respecté avec les oreilles
 - le ou les virages à la sellette ne sont pas suffisamment efficaces
 - à la réouverture de l'aile, le cap n'est pas maintenu
 - la réalisation de la manœuvre perturbe la prise de terrain

- Jeux de ballons de baudruche
 - les ballons n'ont pas été lestés de manière adaptée
 - les manoeuvres ne permettent pas de les attraper (vitesses / trajectoires)
 - pour les ballons statiques, l'aile touche le ballon ou son fil
 - le pilote passe trop haut
 - la réalisation des manoeuvres perturbe la prise de terrain

AIDE A L'EVALUATION

Mon rôle de jeune juge consiste tout d'abord à repérer les principales erreurs commises lors de l'exécution d'une phase de vol.

Pour l'instant, il n'y a pas de points de pénalité attribués systématiquement à un type d'erreur.

Je tente de classer le résultat du concurrent sur 5 niveaux et discute avec le membre du jury qui m'accompagne de la note finale globale attribuée sur 20.

5 niveaux de maîtrise :				
Pas de gestion de la situation, prise de risques	Peu à l'aise, des lacunes visibles	Globalement réussi, gestes stéréotypés, faible adaptation,	Bonne prestation, encore un temps de latence dans l'adaptation	A l'aise, anticipe la situation, bonne glisse
Qui peuvent être notés de :				
Niveau 1 Note de 0 à 4	Niveau 2 Note de 5 à 8	Niveau 3 Note de 9 à 12	Niveau 4 Note de 13 à 16	Niveau 5 Note de 17 à 20
<p>Avec des observables portant sur les 4 domaines de compétence du pilote : ANALYSE, TECHNIQUE, MENTAL, CADRE DE PRATIQUE (à compléter en fonction des épreuves, exemple pour le décollage)</p>				
<p>A : mauvaise installation</p> <p>T : oublie les points de sécurité</p> <p>M : gestes très saccadés, amplitudes hors sécurité</p> <p>C : perturbe le déroulement, manque de respect...</p>	<p>A : impulsion de gonflage inadaptée aux conditions</p> <p>T : en opposition avec son aile</p> <p>M : centré sur un seul paramètre à la fois</p> <p>C : ne tient pas compte des consignes, des autres...</p>	<p>A : choix du moment de déco aléatoire</p> <p>T : temporisation pas assez marquée</p> <p>M : visiblement impressionné par la situation</p> <p>C : subit la situation</p>	<p>A : préparation et choix du moment optimaux</p> <p>T : réactions correctes aux mouvements de l'aile</p> <p>M : pas de signe excessif de stress ou d'enthousiasme</p> <p>C : respect des autres, du contexte</p>	<p>A : visiblement autonome</p> <p>T : aisance gestuelle marquée, fluidité</p> <p>M : sérénité</p> <p>C : peut apporter de l'aide</p>