

Trace GPS



Le futur enseignant doit être en capacité d'identifier les problèmes rencontrés dans une réalité d'informations multiples médiée par la vidéo

En Co, le support peut aussi être une trace gps, ce qui peut rendre l'analyse plus complexe.

Une trace gps qui retrace l'itinéraire de l'élève avec des données associées.

A partir de l'analyse de cette trace, il va falloir fonder des propositions didactiques

Cette trace gps revêt en Co un caractère intéressant car elle permet de connaître du début jusqu'à la fin de la course, les choix, les errances, les difficultés rencontrées, les vitesses employées...

Dans un souci de régulation, la trace gps apparaît donc comme un outil d'analyse support très riche et plus en phase directe avec la réalité qu'un simple temps de course et un carton de contrôle.

Dans la perspective de régulation, une trace gps...est un outil plus adapté.

Données :

Code couleur du rouge au vert qui affiche les vitesses de course sur les différents tronçons de déplacement

un tableau de données quantitatives (un peu comme le ticket sportident)

Un graphique représentant la distribution des vitesses utilisées

La trace :

Erreur de navigation

Traces erratiques : traces peu linéaires avec des changements brusques peu signifiants par rapport à un itinéraire efficient

Traces cardinales : s'éloignent de manière non rationnelle du poste visé

Le niveau des lignes utilisées

Les lignes sont des éléments observables sur le terrain et sur la carte qui servent de support aux déplacements

4 niveaux :

N1 : Lignes utilisées par les débutants faciles à repérer sur le terrain : chemin, sentier, périmètre de bâtiment

N2 : Fossé, muret, limite de végétation, , haie, périmètre de lac...

N3 : Séparation de végétation (couvert, découvert) avec degré de pénétrabilité différents nettes

Ligne niveau 2 discontinu (muret... ou talus intermittents)

N4 : En rapport avec le relief et les mouvements de terrain (rentrant, courbe de niveau...)

L'utilisation quasi-unique d'un niveau signale un fonctionnement de sécurité où l'élève ne prend pas de risque.

A l'enseignant de proposer des tâches incitant l'élève à prendre des risques et faire de nouveaux choix . (carte avec suppression d'éléments)

L'absence de saut

Un saut de ligne est une technique par laquelle l'élève quitte une ligne pour tenter d'en rejoindre une autre. Cet itinéraire peut être construit à partir de points d'appui non continu, ou à partir d'un azimut.

L'absence de saut sur la trace gps doit inciter l'enseignant à proposer des situations qui forceront l'utilisation des sauts de ligne (ex : suivi d'itinéraire entre deux lignes distinctes, faire rentrer le paramètre temps pour forcer le saut...)

Comportement au point de décision

Le point de décision est l'endroit précis sur une ligne où l'orienteur va choisir de changer ou quitter une ligne. A une intersection , à une jonction il décide de quitter le chemin pour utiliser une orientation sommaire. Quelles sont les erreurs possibles ? Mauvaise orientation de la carte, problème de latéralisation, manque d'anticipation ...il faut prendre en compte ses réponses potentielles pour élaborer des propositions pour faire progresser les

élèves

La gestion des allures

La couleur de trace est analysée

Chez les experts en sortie de poste, la couleur est orange, passe au vert puis au niveau du point d'attaque, orange et rouge de manière furtive au niveau du poste.

La couleur de la trace révèle les différences par rapport à ce schéma d'expert.

Si la trace est souvent rouge : arrêts répétés par manque de construction d'itinéraire ou manque d'anticipation par ex

Le choix des itinéraires

Dans sa quête d'indices au niveau des conduites d'élèves, le candidat doit s'attacher à ce que fait l'élève mais aussi à ce qu'il ne fait pas.

Tracer, c'est poser des problèmes de choix , c'est penser les différents itinéraires possibles qui mènent au poste. Le candidat doit être capable de montrer d'autres itinéraires possibles proches du niveau de l'élève

La vitesse de course :

Chez les débutants, un pourcentage élevé d'arrêts et des tronçons réalisés à des vitesses élevées éloignées de leur vitesse de référence. A l'inverse des experts.

Pour les débrouillés, on note une démunissions des arrêts et une diminution des moments de vitesse élevée.