



3. Voler en groupe

11 mars 2016



Pourquoi voler en groupe ?

- Favoriser les échanges
- Mieux visualiser la masse d'air
- Renforcer la motivation
- Profiter de la solidarité
- Vivre des aventures collectives

11 mars 2016

Le cross en groupe n'est pas naturel : le cross met en avant les qualités d'autonomie. Par nature, le cross c'est : pas d'horaire, chacun gère son départ selon sa préparation, son ambition, son ressenti des conditions => Pas naturel de voler en groupe, de faire des ronds en attente, de collaborer au sein d'un groupe. Difficile en pratique de décoller, faire un premier plaf et partir en transition à plusieurs.

Favoriser les échanges

- Échanges de connaissances et d'expériences avant (météo, choix du site, plan de vol, ...), pendant (choix des options, connaissance du terrain, espace aériens, ...) et après (débriefing)
- Échanges d'informations en vol (thermique, cheminement, plan de vol, ...)

Mieux visualiser la masse d'air

- On a une mauvaise visualisation de la masse d'air => mauvaise exploitation.
- Les autres ailes constituent une mine d'informations qui permet de gommer et de lisser les erreurs. Probabilité de trouver un bon thermique plus élevée en groupe que seul.
- Voler en groupe permet de voler plus loin et plus longtemps

Renforcer la motivation

Rassurant d'avoir des ailes devant et autour. Incite à aller de l'avant

Profiter de la solidarité

Pouvoir compter sur les copains, notamment en cas de pépin ou pour la récup

Vivre des aventures collectives

Nos plus beaux souvenirs !



Les ingrédients d'un vol de groupe

- Un groupe de pilotes
- Sur un même site
- Correctement préparés et équipés
- Qui décollent ensemble
- Et font les mêmes balises

11 mars 2016

Un groupe de pilotes

- Avec des objectifs communs
- Qui ont envie de voler ensemble
- Avec un niveau homogène

Sur un même site

- Communication amont : analyse météo et choix du site la veille pour le local, et confirmation le matin, l'avant veille pour des sorties, confirmation la veille (choix site local => dans partie présentation vols locaux)
- Le changement de destination : toujours possible (déjà vu cette année) => moyen de diffuser l'info (liste diffusion SMS ?). Ne doit pas donner lieu à un ressentiment ... c'est un choix, qui peut être perdant (montée à Millau, conf à Vissou) ou gagnant

Correctement préparés et équipés

- GPS, radio et téléphone chargé et opérationnel, bien couvert, de quoi boire et manger
- Connaissance des espaces aériens
- En forme

Qui décollent ensemble

- Arriver suffisamment tôt pour se préparer, manger, analyser les conditions, discuter des options => tout le monde n'a pas la même disponibilité
- Se préparer rapidement dès l'arrivée sur site : conditions changeantes, il faut être prêt à décoller dès que c'est bon (vu plusieurs fois le groupe éclaté pour incapacité)

de décoller tout de suite)

- Dès que les premiers du groupe tiennent et monte, il faut y aller ... avec l'expérience, les ploufs sont assez rares
- Les moins rapides en l'air devraient décoller dans les premiers (juste après les fusibles), pour ne pas se faire larguer dès le début de vol

Et font les mêmes balises

- Le choix d'un parcours est difficile : il faut être en l'air pour comprendre la masse d'air et évaluer finement les possibilités, des options peuvent se présenter au cours du vol et il faut pouvoir s'adapter
- Solution : préparer en amont différents scénarios de vols sur la base de l'expérience acquise et faire avec ce qui se présente, Nécessaire que tout le monde connaissent le parcours et les balises (et les noms des reliefs, des villages, ...)
- Le vol ne s'arrête pas forcément à la dernière balise : dans le cas d'un circuit, une fois le vol bouclé, chacun peut continuer sans remettre en cause le vol de groupe. Sur une distance libre, pas de limite au vol ... les points se compteront après. Si chacun est prêt à sacrifier ses points en individuel, la recherche de perfs individuelles peut se composer avec le vol de groupe.



Communiquer avec le groupe

- Une fréquence unique : 143.750 Mhz
- Diffuser des informations
- Informer de sa position
- Limiter les infos
- Prise en compte de l'information

11 mars 2016

Une Fréquence unique : 143,750 Mhz

• Pas de question à se poser sur la fréquence au moment du déco (hormis si fréquence occupée), Pas d'utilisation de la fréquence FFVL (réservé aux secours)

Diffuser des informations

- Sur la masse d'air
- Sur les options choisies et le plan de vol
- Surtout de la part du groupe de tête ... mais pas que (exemple : annonce vario aux pilotes à proximité)

Informer de sa position

Toutes les 10-15 mn (=3-5 km) / un pilote pour un groupe de voiles qui dit où il est (nécessite de connaître à minima le terrain ...) et avec qui. Certains pilotes n'ont pas ce réflexe et ne communiquent pas assez (exemple : Petit Claude, Mitch à Montdardier)

Limiter les infos

Brèves et objectives : position, hauteur du plaf, cap, force des thermiques en m/s, direction du vent

Prise en compte de l'information

L'information doit être prise comme une info de plus pour sa propre prise de décision, rien de plus ... voir même ne pas la prendre en considération



Position dans le groupe

- Composition du groupe
- Suivre sans imiter
- Rester avec le groupe / le quitter
- Ne pas s'isoler

11 mars 2016

Composition du groupe

- Groupe de tête / suiveurs. Dans la pratique, le groupe de tête ouvre une voie et établit implicitement un plan de vol et le reste du groupe suit
- Milieu du peloton : pilotes en progression (suivent mais apprennent). Ne suivent pas par stratégie mais parce qu'ils sont au max de leur capacités du moment.

Suivre sans imiter

- Chaque pilote doit prendre seul ses décisions pour faire son propre vol sans chercher à imiter : continuer ou pas, temporiser ou pas (rythme de vol), prendre une autre option ou pas.
- Un groupe qui vole avec des options différentes apprend beaucoup en observant les résultats de chacun + chaque membre travaille ses propres processus de décision

Rester avec le groupe / le quitter

- Pas toujours une affaire de choix : on ne voit pas mieux à faire, conséquence d'un déficit technique (on se fait décrocher), pulsion (fuite en avant) => nécessite d'avoir le niveau technique pour faire aussi bien et un contrôle de ses décisions.
- Le choix de quitter le groupe peut être volontaire : différence d'analyse, de modification des conditions, d'incapacité à supporter les conditions, ... Le vol de groupe ne doit pas être vécu comme une contrainte et ne doit pas donner lieu à un ressentiment par les lâchés.
- Voler seul pour attaquer : permet de « sortir » un vol ... mais ne s'applique pas à

une « compétition » longue qui nécessite de l'accumulation, de la régularité.

Ne pas s'isoler

Un groupe même réduit à deux-trois pilotes conservent de meilleures chance de s'en sortir. Plutôt que de courir après le groupe devant, cela peut valoir le coup d'attendre les pilotes qui suivent.



Optimiser le vol en groupe

- Écouter
- Observer
- En thermique
- En transition
- Débriefing

11 mars 2016

Écouter

Les informations qui nous arrivent avant le vol et dès le début du vol permettent de se composer une image des conditions, de se projeter dans le vol

Observer

- Trop de pilotes volent les yeux fermés ! => Observer ce qui se passe autour (nécessite d'être devenu une machine à monter)
- Une bonne observation permet de profiter des meilleurs thermiques, d'optimiser les transitions, de construire une analyse personnelle (pourquoi va-t-il pas là ? Que se passe-t-il?).
- Toujours conserver un point d'attention sur le groupe dans son champ d'observation.

En thermique

- Se servir des autres voiles pour trouver le meilleur noyau, éventuellement pour changer de thermique.
- Ratisser plus large pour chercher un meilleur noyau.
- Si une voile monte comme une balle, la laisser passer puis prendre le wagon ...

En transition

Étaler les trajectoires pour mieux sonder la masse d'air et multiplier les chances

Débriefing

- L'analyse du vol (en commun et seul), des conditions rencontrées, des options choisies, ... est un très bon outil pour favoriser la progression individuelle et du groupe
- Fournir les traces rapidement pour la déclaration du vol (format IGC) en indiquant :
marque / voile utilisée, prêt à couper le vol ou pas