



Comité Régional de Vol à Voile de Bretagne
9 rue de la Châtaigneraie Tel : 06 14 48 38 76
35170 Bruz SIREN : 448.310.946
Email : philippe@depechy.net Agrément Sport : 04 35 S 99
Web : <http://crvvbretagne.free.fr>

Première expérimentation en Bretagne des « Sprints du Week-End »

LE CONTEXTE

Depuis quelques temps, nous souhaitons tester la formule des « Sprints du week-end » introduite par Eric Napoléon (voir présentation sur : <http://www.eqf-volavoile.net/>). Le comité régional Bretagne a d'ailleurs inscrit cette expérimentation dans le plan d'actions 2006 de son Equipe Technique Régionale. Nous voulons en effet tenter toutes les pistes possibles pour fidéliser nos licenciés en leur proposant un maximum d'activités ludiques et sportives.

Rennes, samedi 17 juin 2006 : la prévi météo annonce une journée correcte. Le temps n'a pas été clément ces dernières semaines. Plusieurs vélivoles rongent leur frein et sont prêts à partir sur la campagne.

13h00 : les planeurs sont en piste, le thermique pur se confirme. L'air est chaud (28°C), très chaud. Les pilotes le sont aussi. C'est parti pour un « Sprint ». Etant donné les incertitudes planant sur la météo et le rythme des décollages, je propose d'annoncer les points de virage en vol.

Du côté des « règles », c'est très simple : pour franchir les points de départ, de virage ou d'arrivée, il suffit de s'approcher de ces jalons à moins de 500m de distance. Le chronomètre est déclenché pour tous à l'ouverture de la porte de départ (type « régates ») et est stoppé au passage de la porte d'arrivée. Nous nous imposons une altitude minimale d'arrivée de 400m afin de s'intégrer facilement dans le tour de piste, voire de poursuivre le vol.



LES VOLS

Je décolle en autonome à 14h05. Marc -volant en Pégase- se fait remorquer à 14h40 et Sébastien -à bord d'un Std Cirrus- à 14h50. Les conditions sont bonnes : thermiques purs francs donnant autour de 1,5m/s avec au moins 1300m de plafond (nous sommes limités par l'espace aérien).

L'heure d'ouverture de la porte de départ est fixée à 15h05. Départ : Bruz, 1^{er} point de virage : l'aérodrome de Redon à 42km au Sud où l'on aperçoit avec envie des cumulus. Le second point sera sans doute Ploërmel.

Les performances de mon 18m me permettent de virer avant les deux planeurs de classes clubs à Redon. Une superbe rue de cumulus vers l'Ouest se détache. Un rapide vote par radio est effectué. Direction le Golfe du Morbihan, on insère comme objectif Elven avant Ploërmel. Les trois planeurs y arrivent sans spiraler depuis Redon (« figure technique imposée »). Ayant gardé de l'avance avec mes grandes ailes, j'en profite pour aller survoler Vannes. C'est intéressant, car, ainsi, le Pégase et le Std Cirrus se retrouvent en-tête sur la 3^{ème} branche vers l'aérodrome de Ploërmel : on va pouvoir refaire un peu de course ensemble. Avec le vent de face et la disparition des Cu, ce point est très technique. Sébastien, arrivé le premier sur le point, n'aperçoit pas ou néglige un planeur de Ploërmel spiralant à l'Ouest du terrain. Il perd un peu de temps ce qui nous permet de nous regrouper au 3^{ème} point : Josselin.

Cette quatrième branche est courte. L'objectif est de récupérer une ligne de Cu vers l'Est en vue de tourner le dernier point, l'aérodrome de St-Sulpice à 30km au Sud de l'arrivée. Il reste 100km à parcourir. Les options sont nombreuses : la rue impose un écart de 30° vers le sud, le ciel semble lavé au Nord. Il y a un « trou de cumulus » sur 50km, mais on aperçoit au loin des nuages sur le point.

Je tire tout droit et, après un plané de 25km, récupère une bulle sur un village à 500m. Le vario est faible : 0,5 à 1m/s. Mais je le garde afin de gagner la hauteur suffisante pour me jeter vers les cumulus joufflus 10km avant le point.

Sébastien passe plus Sud, avance, prend deux petites bulles et arrive dans la mienne quand je la quitte.

Marc a choisi une route nord. Il assure et prend plus de petits thermiques. Il avance donc moins vite mais reste haut.

A 17h28, je suis à 500m et à 12km du point sous le premier beau Cu offrant un beau 2,5m/s. Sébastien est au km 25 à 700m en légère montée. Marc est au km 34 à 1150m et monte encore.

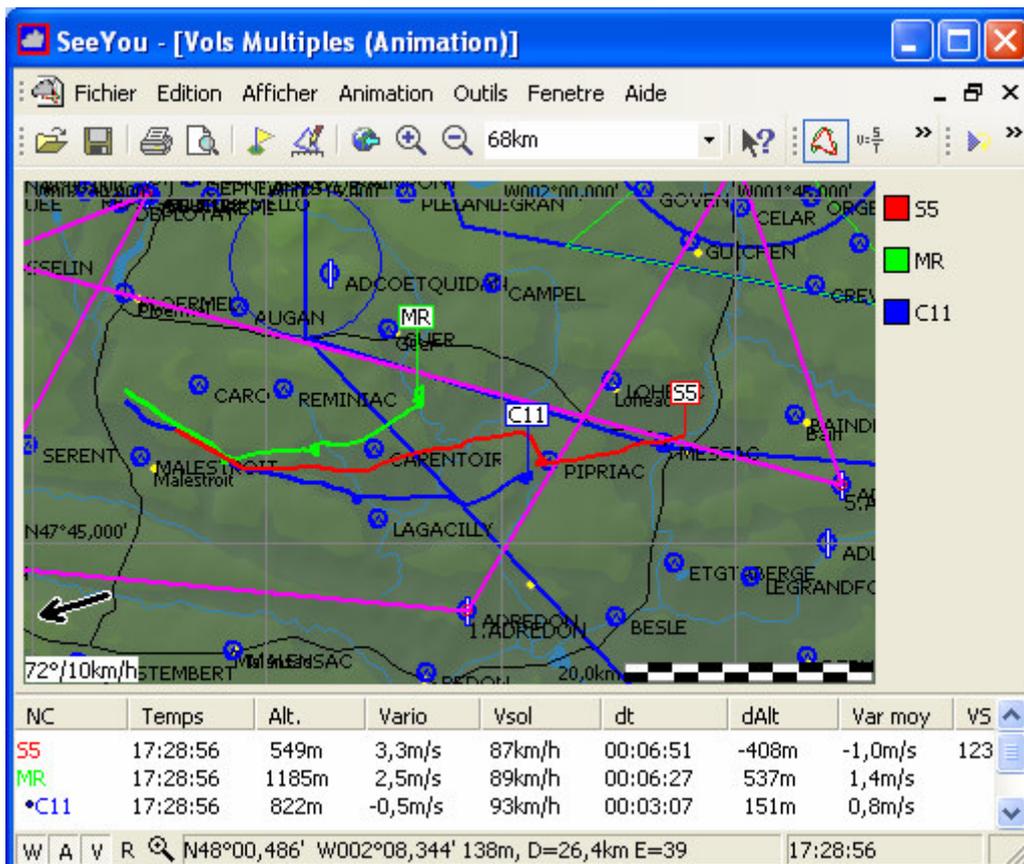


Figure 1 : Situation des planeurs à 17h28 avant de virer le dernier point

Je vire St-Sulpice à 17h44 (à 1500m avec plus de 1800m de plafond), Marc à 17h58 (1000m), Sébastien à 18h04 (à 1300m). Il reste une arrivée de 30km à effectuer, avec un vent de travers pour 10km/h.

Profitant de mon quart-d'heure d'avance, je prolonge dans le sud-est et vire au km 42km à 1200m. Grâce à un beau cheminement matérialisé, je ne perds que 500m pour rentrer sans spiraler. J'attends donc que mes deux compères en fassent autant : tout va se jouer sur l'arrivée. Cette phase va être très démonstrative.

Malgré son retard au dernier point de virage (6 minutes au km 30), l'expérience et la technique en arrivée de Sébastien lui permettent de franchir l'arrivée 5 minutes devant Marc. Un beau sprint final !

Tableau 1 : Résultats sur une course à 6 branches de 229km

Pilote	Planeur	Handicap	Heure départ régate	Heure départ réelle	Heure d'arrivée	Temps	Vitesse réelle (km/h)	Vitesse corrigée (km/h)
Sébastien	Std Cirrus	99	15h05m00s	15h05m51s	18h17m02s	03h12m51s	71,2	72,0
Marc	Pégase	104	15h05m00s	15h06m06s	18h22m36s	03h17m36s	69,5	66,9
Philippe	DG808B-18m	120	15h05m00s	15h05m26s	18h09m57s	03h04m57s	74,3	61,9

Remarque : le circuit rallongé du DG808B mesure 272km, soit 88,2km/h en vitesse réelle, et 73,5km/h en corrigée

Tableau 2 : Statistiques sur le circuit

Pilote	Planeur	Vario moyen (m/s)	% temps de spirale	Nb de thermiques	Finesse moyenne	Distance parcourue en ligne droite (km)	Vitesse typique de transition (km/h)
Sébastien	Std Cirrus	1,3	35%	17	43	247	120
Marc	Pégase	1,4	33%	17	45	256	110
Philippe	DG808B-18m	1,5	29%	14	58	S.O.	140

Les statistiques issues des enregistrements de vol montrent les points suivants :

- Sébastien adapte mieux sa vitesse de transition aux valeurs des ascendances rencontrées. Marc assure plus (vitesse de transition plus faible). Malgré sa vitesse de transition supérieure et un planeur moins performant, Sébastien tire presque la même finesse moyenne que Marc : il chemine un peu mieux.
- Marc effectue plus de détours (9km de plus sur un circuit de 229km). Il se pénalise de 4% par rapport à Sébastien.

LE BILAN

Les trois participants ont vivement apprécié le vol et la formule des « Sprints ». Pour cette première, la course n'était pas l'objectif principal. Les échanges d'informations et de conseils étaient fréquents à la radio. Toutefois, on a pu noter de réels choix liés à l'expérience. L'analyse des vols à chaud juste après le vol et à froid grâce aux enregistrements de vol est riche en enseignement. Nul doute que l'on progresse plus vite ainsi qu'en volant seul dans son coin, sans repère.

Le circuit imposé fut décidé en l'air. Il est en effet délicat et frustrant dans notre contexte de ne pas profiter autant que faire se peut d'une journée de vol. Si j'avais du choisir un circuit au sol pour ce sprint, j'aurais proposé un double aller-retour -sans grand intérêt- de 160km max. L'adaptation en vol nous a permis d'aller voir la mer, de réaliser une bonne heure de course en plus et d'emmagasiner de nombreux points de virage. Les participants connaissaient la branche suivante au moins 15 minutes avant de virer le point de virage suivant : nous sommes donc bien restés dans l'optique d'une course sur circuit imposé.

Du côté de l'émulation, force est de constater que sans le « Sprint » et la volonté de partager un vol ensemble, chacun serait parti dans son coin... sans doute moins loin. Un autre pilote aurait aimé se joindre à nous. Il a manqué son départ et n'a pas osé continuer ensuite. L'effet groupe joue.

Pour les pilotes plus expérimentés, peut-être perdent-ils quelques km à la NetCoupe, mais le partage d'un même circuit avec un but de vitesse, le jeu et l'accompagnement des débutants compensent largement cette perte.

Le « Sprint » est un outil supplémentaire dans la panoplie du développement sportif de nos associations. Les principes de base sont simples à mettre en œuvre. A chacun d'adapter les règles afin de répondre aux besoins et contraintes locales.

Le succès de cette formule repose sur l'adhésion d'un maximum de vélivoles. La proposition « on fait un sprint ? » doit venir aussi naturellement que lorsque deux joueurs de tennis s'invitent à faire une partie. Et pourquoi ne pas nommer des « entraîneurs locaux », fonction qui, à de rares exceptions près, fait cruellement défaut dans nos associations?

Philippe de Péchy

LES IMPRESSIONS DES PARTICIPANTS (1/2)

Marc Rousseau

Autorisé campagne le 02 août 2005

Le petit circuit que nous avons réalisé avec Sébastien Gardette le 17 juin dernier en compagnie de Philippe de Péchy qui nous ouvrait la route était un vrai régal. Cette formule, très ludique, permet de motiver les sorties sur la campagne, alors que le ciel est d'un bleu éclatant au dessus de notre tête. Si, si, hier encore, dans une journée de thermique pur, j'étais le seul à partir en dehors de notre cône alors qu'à 19H00 il y avait encore en l'air 3 Pégase , 1 Marianne et que Corentin venait de dépasser les 5 heures en Astir! Déjà, l'année dernière, Sébastien m'avait motivé pour le suivre sur la campagne dans des conditions analogues. Il faut bien reconnaître que même dans ces conditions, il est possible de faire des petits vols assez sympas. Si personne ne m'avait poussé, jamais je n'aurais eu l'idée de partir. **Motiver et savoir que quelqu'un est là pour dépanner au cas où, c'est très rassurant.**

Je n'ai vraiment rien à rajouter sur le vol en lui même car tout le parcours est extrêmement bien argumenté dans toutes les phases par Philippe. Je tiens simplement à préciser que le vol en patrouille est parfait pour découvrir les différentes options qui peuvent se présenter et les découvrir ou les commenter directement en vol : dans la branche entre Redon et Elven, alors que la Vz oscillait entre +0,5 et +2 tout au long de la rue, seul, j'aurais peut être hésité à continuer aussi loin pour ne pas trop m'approcher du Golfe du Morbihan.

Le débriefing fait par Philippe est surprenant car je ne pensais pas que l'on pouvait faire une analyse aussi détaillée. Hormis les aspects tactiques qui peuvent toujours être discutables au final, j'aurai appris deux choses sur ma technique de vol :

- Ne jamais sous-estimer le calage du Mac Cready car assurer le circuit, c'est bien et c'est confortable mais c'est avant tout très pénalisant.
- Apprendre les techniques d'arrivée. Là, encore pas mal de travail.

C'est très difficile d'apprendre seul dans son coin. C'est beaucoup mieux et plus sympa à plusieurs.

Marc Rousseau

LES IMPRESSIONS DES PARTICIPANTS (2/2)

Sébastien Gardette

Autorisé campagne en juillet 2001,
Participations à deux championnats régionaux et un championnat de France

Je n'ai pas beaucoup volé en Bretagne cette saison et j'attendais avec impatience que Philippe nous organise un sprint du week-end. Décollage 14h50, une pompe et un départ direct à 15h05. Pas le temps de tester trop la masse d'air mais ce n'est pas très grave, il est déjà bien tard.

Première transition doucement en regardant le DG s'éloigner et en scrutant sa mise en spirale pour nous trouver une bonne ascendance. Km 10 une petite montée de 800 à 1250m. Marc qui devait être juste derrière fait pareil. On voit des cumulus vers Redon. Une petite pompe bien molle de plus et je me décide à partir direct sous les cumulus au loin. Marc fera-t-il pareil ? 450m, ça pousse, 2,4m/s Marc me rejoint un peu plus haut. Je quitte à 1350m, il est au dessus, je vire Redon et hop une belle rue. C'est cool de changer les points de virage pour profiter de presque 50km sans spiraler. Je perds de vue Marc. Philippe est déjà loin devant. Je verrais Marc me passer au dessus après Elven. Une bonne pompe vers Ploërmel avec les 3 planeurs du sprint.

Quelques km avant Loyat, je sens que ça pousse un peu mais je décide de virer et de revenir la prendre. J'ai bien vu le planeur à l'Ouest qui spirale mais, je préfère une autre option. J'arrive à 500m dans la zone que j'avais repérée mais ça monte doucement. Cela se renforce un peu plus haut mais, Marc et Philippe montent mieux avec le planeur de Ploërmel. Je me retrouve sous eux à Josselin. Ensuite bon cheminement avec Marc pendant 20km. Philippe disparaît une nouvelle fois devant. Il me balisera une pompe dans le bleu du côté de Pipriac pendant que Marc, perdu de vue, fera un bon plafond. De nouveau bas vers Messac mais avec quelques Cu au dessus, je remonte doucement pour voir de nouveau Marc au dessus.... Une dernière pompe à 10 km du dernier point de virage. Les autres ont déjà viré. Mon calculateur d'arrivée me dit Bruz +450m calé 2m/s, je pars pour 37 km de vol tranquille. Un beau DG me fait une ressource juste devant à quelques km de l'arrivée, me prends en photo au dessus du boulot ... Voilà, c'est fini.

C'était très sympa de se tirer la bourre avec Marc toujours au dessus de moi quand je le voyais (ca énerve ;-)). C'était sympa de deviner, au loin devant, Philippe. Du vol à voile comme j'aime en se tirant la bourre avec des amis comme cela se passe dans tant d'autres sports.

Vivement le prochain !

SebC11