

## MEMO - PROPOSITIONS COMPETITION

### Distribution

Version	Date	Diffusion
V0		XMaxTeam
V0.1	17/05/06	Commission compétition LPIDF
V1.0	24/05/06	Commission compétition FFVL
V1.1	16/04/07	xmaxteam.com
V1.2	21/09/09	Blog

### Sommaire

Introduction .....	2
Préambule .....	2
Contexte .....	2
Objectifs .....	3
Propositions .....	4
Systèmes de classement .....	4
Circuit .....	7
Epreuves .....	10
Considérations Périphériques .....	13
La formation .....	13
La CFD .....	14
Les filles .....	15
L'argent .....	15
L'accidentologie .....	16
Règlement .....	18
Divers .....	18
Nouveau règlement .....	18

# INTRODUCTION

## Préambule

Histoire d'apporter ma pierre à l'édifice, ou mon grain de sel, voici quelques idées que j'ai réunies sur une des nos passions: la compétition en parapente. J'ai essayé de les structurer par grand thème, mais ce n'est pas toujours évident de séparer la voilure de son suspentage.

Je n'ai pas l'expérience des anciens, j'ai plutôt un vécu de pilote, maintenant agrémenté d'un peu de pratique associative. Dans ce document je ne vais donc pas ressasser le passé ni polémiquer sur le présent mais plutôt adopter une démarche de réflexion "hors de la boîte". Et plutôt que d'exposer des problèmes et de critiquer le système actuel, j'explore des pistes qui correspondent à un système différent, fréquemment inspirées d'autres disciplines sportives.

Les propositions avancées sont d'ordre politique, elles répondent à des objectifs partagés qu'une volonté collective peut mettre en œuvre. Elles s'inscrivent dans un cadre global, même si certaines d'entre elles pourraient être appliquées isolément.

## Contexte

### **Cadre institutionnel**

Ce cadre institutionnel a deux dimensions : tout d'abord la mission déléguée par le ministère, ensuite les statuts fédéraux.

Je ne connais pas le détail de la mission déléguée par le ministère, et n'ai pas pu la trouver au cours de mes recherches. Le site Internet de la fédération ne donne pas plus de précision.

Voici ce que disent les statuts de la fédération au sujet de la compétition :

- Etudier et élaborer des programmes et règlements sportifs
- Organiser des compétitions de vol libre

Voici ce que disent les statuts de la fédération au sujet de la commission compétition (en version allégée) :

- Etudier et élaborer des programmes et règlements sportifs
- Elaborer le calendrier des compétitions nationales et valider le calendrier des compétitions régionales
- Contrôler la régularité des épreuves des compétitions inscrites aux calendriers
- Délivrer les titres sportifs pour lesquels la fédération a reçu délégation du ministre chargé des sports.

Ce cadre institutionnel est donc clair, et les propositions de ce document se font à l'intérieur de ce cadre.

## **Cadre politique**

Tout ce qui n'est pas dans le cadre institutionnel ressort du cadre politique, c'est-à-dire de la volonté et des choix de nos représentants au sein de la fédération. C'est sur cette politique qu'il convient d'influer.

Il est légitime de penser que toute bonne politique vis-à-vis de la compétition va chercher à s'appuyer sur les axes suivants :

- Développer la pratique dans son ensemble (Des milliers de pratiquants)
- Faire progresser les compétiteurs (Quelques centaines de pilotes)
- Faire émerger les meilleurs (Une vingtaine de SHN)

Le site Internet de la fédération ne donne pas plus de précision sur les objectifs et le cadre politique de la compétition.

## **Clivages**

De nombreux clivages animent les discussions autour de la compétition en parapente :

- A / B
- Plaine / Montagne
- Alpes / Régions
- Internationaux / Nationaux
- Garçons / Filles
- Professionnels du parapente / Amateurs
- Salariés / Inactifs

## **Manques**

De nombreux manques animent les discussions autour de la compétition en parapente :

- Valorisation des résultats (promotion)
- Visibilité pour le public (résultats, épreuves) et les pilotes (règlement, calendrier)
- Moyens des pilotes, clubs, fédération

## **Objectifs**

Les propositions de ce document sont présentées par thème :

- Un classement pour décerner des titres
- Un circuit pour organiser un calendrier
- Dés épreuves visibles et sportives

Les objectifs poursuivis dans les propositions de ce document sont des évolutions du cadre politique et fédéral des compétitions de parapente :

- Pour réduire les clivages.
- Pour simplifier les règles.
- Pour mieux communiquer, promouvoir, valoriser notre sport.

# PROPOSITIONS

## Systemes de classement

### Quels classements

Des définitions :

- Ranking : classement permanent des pilotes sur une (ou plusieurs) saison(s)
- Scoring : classement ponctuel des pilotes sur une manche

Pour le ranking, trois distinctions sur les classements :

- Un classement Coupe de France
- Un classement Championnat de France
- Un classement permanent, le ranking FFVL.

Autant dire tout de suite qu'il n'y a pas de formule toute cuite dans ce qui suit. Et toute formule doit faire l'objet d'une évaluation sur les résultats passés pour déterminer sa justesse, puis d'une évaluation continue pour son amélioration.

### Ranking

#### *Objectifs*

Un classement qui porte du sens pour tous :

- sportif, pour que chacun connaisse sa valeur et cherche à s'améliorer
- clair, pour que le public le comprenne et s'y intéresse

Un classement qui valorise la performance :

- dans le temps (une performance s'établit sur un ensemble d'épreuves)
- dans l'espace (les épreuves dans toutes les régions ont de la valeur)

#### *Principes*

Un principe de classement reprenant les caractéristiques suivantes :

- Permanent
- Remis à jour après chaque épreuve
- Lissé dans le temps

La mise à jour du classement après chaque épreuve donne une signification en continu à la valeur de chaque compétiteur. Un tel classement donne la position de chacun pour l'ensemble de ses performances et permet donc une communication claire et continue.

Considérer sur 2 ou 3 ans les performances des compétiteurs bonifie et lisse le classement. Sur ce point il est possible de prévoir un poids décroissant dans le temps (par exemple 100% pour les compétitions des 12 derniers mois, 50% sur 12 mois de l'année n-1, 25% sur 12 mois

de l'année n-2). Il est aussi possible de prendre les 6 meilleures manches sur les 12 derniers mois, 4 des 12 mois précédents et encore 2 des 12 mois d'avant...

Un bonus peut être introduit pour valoriser les régions dans le circuit national : par exemple obtenir des résultats dans X régions différentes sur les Y manches prises en compte pour le classement permanent. C'est le cas aujourd'hui dans le classement Plaine.

Le classement permanent donne la valeur respective de l'ensemble des pilotes français. Il se doit donc de prendre en compte les résultats dans les compétitions internationales. Pour prendre en compte des épreuves au cours desquelles les pilotes français sont opposés à des pilotes étrangers, et pour compenser les différences entre systèmes de scoring sur le plan international, il conviendrait d'étudier la mesure de la performance non sur le scoring mais sur la position à l'arrivée. Cela constituerait une différence de fond par rapport au système de classement sur une épreuve, qui sanctionne une régularité, que ce soit une Coupe de France ou le Championnat de France.

Il convient d'étudier la valeur relative des différentes épreuves ainsi que le scoring utilisé sur ces différentes épreuves. Un coefficient peut être appliqué sur les résultats d'une manche, par exemple en reprenant la classification des coupes du monde :

- Catégorie 1 : 1,0 (Championnats internationaux)
- Catégorie 2 : 0,95 (Championnats nationaux, coupes du monde)
- Catégorie 3 : 0,9 (Coupes nationales, pré-coupes du monde)
- Catégorie 4 : 0,85 (Coupes régionales)

La base de calcul du classement est le résultat sur une manche, et non le résultat sur une épreuve. Le système favorise donc l'excellence des meilleures performances. Idéalement le système devrait prendre en compte les sur-performances, comme actuellement, mais aussi les contre-performances. Cependant cela nécessiterait une saisie de l'ensemble des manches courues par l'ensemble des pilotes en France mais surtout à l'étranger. Cela ne semble pas réaliste, il faut donc se contenter de prendre en compte les performances positives. Aux pilotes de multiplier les performances et au système de les valoriser correctement.

### *Conséquences*

Il n'existe plus de confusion entre Coupe de France et Championnat de France. Ces deux épreuves ont leur propre classement annuel qui ouvre droit en fin de saison à un ranking PWC. Le classement national des pilotes Français est un autre classement qui prend en compte tous les pilotes et toutes les épreuves.

Il n'existe plus de circuit fermé entre Coupe de France et Coupe du Monde. Aujourd'hui le système se mord la queue car le ranking pour les PWC peut être obtenu par la Coupe de France (et le Championnat de France) qui elle-même s'alimente de manches de PWC.

Il n'existe plus de remise à zéro des compteurs d'une année sur l'autre.

Il pourrait ne plus exister de A ni de B. Le classement permanent par ranking ou handicap fait disparaître ces notions.

Il n'existe plus de disparités entre régions, le brassage des pilotes sur l'ensemble des épreuves gomme les différences.

Il n'existe plus de questions de montée ou de descente.

Il n'existe plus de problème de dérogations, le classement ou plus exactement le ranking (nombre de points) évolue vers le bas en douceur sur la période de lissage si le pilote ne vole pas.

Il n'existe plus qu'un seul circuit de compétition. Cela élimine donc les débats sur les B et les A qui vont faire des B.

Il n'existe plus de liste de diffusion CompA sur Yahoo. Plus exactement, tout le monde du parapente pourra s'abonner officiellement et sans retenue à cette liste.

Ce principe de classement conduit à réduire l'agitation de début de saison, le stress de fin de saison, la pression en cas d'annulation des épreuves.

## Scoring

### *Objectifs*

Le scoring est à la base de la compétition, c'est-à-dire la mise en perspective par un score des performances des différents compétiteurs sur une épreuve donnée. Ce scoring ne sert pas uniquement à départager les compétiteurs sur une épreuve donnée, il sert aussi à la construction du ranking. Il est donc nécessaire pour assurer une possible comparaison des épreuves de les estimer à leur juste valeur.

Une certaine bonification pour les épreuves longues en distance ou en temps de vol est imaginable, mais elle ne constitue pas le cœur de la question. La question est "quelle est la valeur de la performance d'un pilote par rapport à ses concurrents, ceux présents sur l'épreuve comme ceux absents de l'épreuve".

Au départ la logique pourrait être : nous voulons aider nos pilotes à progresser vers le haut niveau international, prenons le scoring international. Mais il en existe plusieurs et cela n'est pas aussi simple. D'autant plus que le scoring en Coupe du Monde ne sert qu'à un nombre réduit de pilotes qui se confrontent et se retrouvent tous ensemble sur les mêmes épreuves.

### *Principes*

C'est la qualité du plateau qui donne le nombre de points maximum d'une manche. La pondération de l'épreuve par la qualité du plateau valorise le résultat en fonction de la concurrence.

Par exemple il est possible de prendre la moyenne du ranking des 10 meilleurs présents au départ, ou des 25% de meilleurs, ou des X meilleurs pilotes parmi les Y premiers au départ ou à l'arrivée de la manche.

Ce coefficient vient alors s'appliquer sur le résultat de la manche (SM, GAP ou autre) avant d'être introduit dans le calcul du ranking.

### *Conséquences*

La question des 1000 points ne se pose plus.

Dans ce système l'assiduité permet à chacun de monter son niveau par un renforcement de la pratique, mais ne permet pas les bons coups lorsque le plateau est incomplet.

Les pilotes ont intérêt à se rendre là où sont les bons pour progresser et marquer des points élevés si leur performance par rapport aux meilleurs les mérite, et pas l'inverse. Ils ont aussi intérêt à participer aux épreuves locales, l'excellence des résultats étant également récompensée. La classification des épreuves en catégories, avec une dispersion géographique homogène par classe, permet d'attirer tant les meilleurs pilotes que les pilotes locaux.

## Références

Classement permanent type FAI, FFVV, ATP, FIS

<http://www.fai.org/gliding/rankings/webrules.php>

## Circuit

### Titres

La fédération attribue deux titres : Champion de France et Vainqueur de la Coupe de France. Il convient donc de distinguer clairement et totalement les épreuves menant à ces deux titres.

### Quantité

La quantité de pratique nécessaire pour améliorer son niveau se trouve dans l'entraînement, ou dans la qualité des épreuves, pas dans la quantité des épreuves. La question de l'entraînement n'est donc pas dans le sujet "politique de la compétition en parapente".

La quantité d'épreuves doit simplement répondre aux objectifs initiaux de sens et valorisation de la performance.

La compétition n'est pas là pour résoudre la question de la quantité de pratique nécessaire pour chaque pilote. C'est une question individuelle. La compétition est là pour donner une valeur à la performance de chacun.

Une épreuve au moins dans chaque région de vol paraît un minimum pour le circuit national. Ainsi tous les pilotes seront susceptibles de montrer leurs qualités dans différents lieux de pratique.

La quantité de compétitions doit être déterminée par un objectif de représentativité: si le classement se fait sur 6 manches, qu'on veut donner 2 manches à chacun pour en sortir une bonne et que le taux d'annulation est de 50%, alors il faut monter un circuit avec un minimum de 24 manches possibles.

## Coupe de France

### *Calendrier*

La constitution du circuit est la voie vers le sérieux, pour ne pas employer le terme de professionnalisme, pour tout le monde : organisateurs, pilotes, public.

Une Coupe de France de mars à septembre (moins un mois au cours duquel se déroule le Championnat de France) pour voler pendant toute la saison, avec des Grands Prix (ou épreuve nationale) sur un ensemble de dates bloquées, espacées et fixées par la Commission Compétition. Les clubs, CDVL ou ligues viennent donc réserver une de ces dates en début de saison. Les pilotes peuvent répartir leur investissement en temps, en argent et en énergie sur plusieurs mois, et de manière programmée en amont.

Première possibilité : une épreuve nationale sur un week-end toutes les 2 semaines soit 12 compétitions. Le report de chaque épreuve est possible d'une semaine sans conflit avec une autre épreuve de même catégorie.

Deuxième possibilité : une compétition par mois sur 4 jours, à cheval sur un week-end, soit 6 compétitions. Ce format long est plus propice à la performance, sans être trop long pour éviter la fatigue. Etant donnée la logistique à mettre en œuvre, le report semble difficile. Le nombre total de manches possibles est identique à la formule précédente. La probabilité de manches annulées sur le total de la saison est identique à la formule précédente mais il existe plus de chance de maintien de chaque épreuve pour les clubs (aujourd'hui si deux belles manches sur deux jours ne sont pas possible alors annulation, alors que deux belles manches sur quatre jours sont plus probables).

Autres avantages de cette deuxième formule :

- Pour les pilotes éloignés et urbains : moins de problèmes de circulation en début et fin de week-end.
- Pour les pilotes disponibles : peuvent venir voler les quatre manches.
- Pour les pilotes peu disponibles : peuvent venir voler les deux manches du week-end.
- Pour les pilotes de haut niveau : format intermédiaire qui se rapproche des Coupes du Monde et Championnats Internationaux, risque de conflit limité avec les dates de Coupes du Monde.
- Pour les pilotes de bon niveau : plus de pratique intensive pour élever leur niveau.
- Pour les clubs : plus de revenus possibles, préparation d'un futur Championnat de France.
- Pour tous : plus de surface médiatique, locale comme nationale.

### ***Organisateurs***

Cette formule présente une difficulté : trouver les bénévoles disponibles sur 4 jours. Cependant ce point est compensé par un nombre d'épreuves réduit car de plus grandes dimensions. De même, plusieurs clubs peuvent se grouper pour l'organisation de ces événements de plus grande portée (comme par exemple pour les Championnats de France du Pays du Mont-blanc ou de la Réunion). Et cette formule va dans le sens d'une structuration fédérale du circuit (moins de bénévoles, plus de cadres, plus de moyens).

Le rôle des organisateurs est alors le suivant :

- Logistique de l'épreuve.
- Animation autour et au cours de l'épreuve.
- Promotion et motivation des pilotes locaux.
- Développement de la pratique dans le bassin géographique de l'épreuve.

### ***Inscription***

Un système d'inscriptions en "double" peut être mis en place pour compenser les aléas de la météo : un pilote peut faire un 1er choix et un 2ème choix sur un week-end. Si la première compétition est annulée, son inscription est automatique dans la seconde, éventuellement prise en compte dans la liste d'attente.

### ***Sélection***

Il existe plusieurs possibilités pour sélectionner les pilotes sur une épreuve :

- Sélection par date d'inscription : c'est le système actuel.
- Sélection par ranking ou place dans le classement : comme en Coupe du Monde, on prend les meilleurs.

- Sélection par cut : avoir un ranking ou une place dans le classement minimum ou maximum pour pouvoir s'inscrire puis sélection par date d'inscription.

Cette dernière hypothèse présente plusieurs avantages :

- Distinction entre épreuves nationales (ranking minimum) et épreuves régionales (ranking maximum) voire épreuves d'accès (pas de ranking).
- Epreuves entre pilotes de niveau homogène.
- Dès le calendrier complet publié, les inscriptions sont possibles, en fonction du ranking à cette date d'ouverture du calendrier.

Ce système peut se compléter, au prix d'un peu de complexité, par des places réservées aux pilotes locaux, pour favoriser le brassage et la pratique locale, donc limiter les déplacements. A l'inverse, un certain nombre de places peut être réservé pour des pilotes aux pilotes extérieurs à la ligue concernée, toujours pour favoriser le brassage.

Ce système peut également se compléter, au prix d'un peu d'incertitude, par un cut déterminé non pas à la date de parution du calendrier mais 1 mois avant l'épreuve. Ainsi chacun peut s'inscrire tranquillement et son niveau de vol récent déterminera sa participation ou non à l'épreuve qu'il a choisi. Et chaque organisateur peut présenter en permanence le meilleur plateau possible.

Par ailleurs, dans l'objectif de tirer le niveau vers le haut, ce n'est pas la date d'inscription qui permet d'atteindre ce but, mais bien la sélection par le niveau de performance. Effet positif supplémentaire, la sélection par cut permet de gérer automatiquement les inscriptions en double décrites dans le paragraphe précédent.

### ***Valorisation***

En complément du point précédent, un coefficient peut être donné aux épreuves. Ce coefficient peut être lié ou indépendant du ranking minimum/maximum.

L'idée est que le coefficient de la compétition vient s'appliquer sur les résultats obtenus. Ce coefficient est ensuite modulé par le coefficient de qualité du plateau, comme vu par ailleurs.

Un coefficient élevé attire les meilleurs pilotes, ce qui renforce la qualité de l'épreuve, laquelle reste ouverte à tous, ce qui permet à chacun de progresser. L'ensemble des épreuves à fort coefficient peut être promu comme un circuit de type Grand Prix.

Cette pondération des épreuves n'oblige pas à participer à toutes les compétitions, mais conduit les pilotes à se concentrer sur un nombre réduit de rendez-vous importants. Un circuit réellement national de type Grand Prix permet donc de limiter les déplacements de haut niveau.

Ce coefficient permet aussi de créer des compétitions locales de bon niveau, en plaine par exemple. Des compétitions réunissant 30 ou 40 pilotes, adaptées à la taille de petits sites, peuvent rentrer dans ce système. En valorisant les compétitions locales, ce coefficient va également limiter les déplacements de pilotes intermédiaires.

## **Championnat de France**

### ***Calendrier***

Un Championnat de France, dont les manches ne comptent pas pour le circuit national de la Coupe de France. Une épreuve en septembre, pour clore la saison, permettrait de désigner le

Champion de France alors que tout le monde est à son meilleur niveau. Mais cela réduit le nombre de sites possibles, et sans garantie de vol de toutes façons...

### *Sélection*

Un Championnat de France qui soit un réel open international :

- Avec les meilleurs pilotes étrangers jusqu'à 20% du plateau.
- Avec un site Internet en anglais pour les inscriptions et les résultats.
- Avec un briefing en anglais.

La qualification au Championnat de France se fait par un cut :

- Dans le nombre, sur le classement permanent, par exemple les 50 ou 100 premiers, ce nombre pouvant être adapté en fonction du site des épreuves.
- Dans le temps, par exemple par le classement en fin de saison précédente (ne reflète pas le niveau et le meilleur plateau pour le championnat), au milieu de la saison en cours (pas mal, comme la Coupe de France de Plaine) ou à la fin de la saison en cours (ne permet pas aux pilotes de s'organiser).

Avec un système de classement permanent, glissant sur plusieurs années, remis à jour après chaque compétition, donc chaque semaine, le cut en milieu de saison paraît la meilleure solution pour que chacun défende sa chance de qualification et pour que le plateau soit le meilleur possible.

Pour préparer les pilotes B à une participation future au Championnat de France, il pourrait être intéressant d'organiser une finale nationale des B sur une semaine, du type "Championnat de France des régions". Cela pourrait se faire en fin de saison ou début de saison suivante, ou à tout moment grâce au système de classement permanent. Ainsi les pilotes B seraient préparés à des compétitions d'une semaine qui sont à la fois plus difficiles à gérer et plus propices à la progression.

### *Conséquences*

Le Championnat de France devient la réunion des meilleurs pilotes de la saison qui ont une année complète pour se qualifier.

La formule réduit les complications :

- Pas de B+Championnat de France
- Pas de lien avec montée ou descente A/B.
- Pas de dérogation
- Pas de double objectif à gérer : manche de A / manche de championnat

## **Epreuves**

### **Sportivité**

#### *Encadrement*

Les épreuves sont le spectacle vivant de notre sport, et ce spectacle dépend de la forme de l'épreuve comme de son lieu.

Pour le lieu, voir "circuit" ci-dessus et "visibilité" ci-dessous.

Pour la forme, un DE unique, avec un adjoint, pour les épreuves "nationales", garantit une connaissance :

- du règlement,
- des pilotes,
- des objectifs fédéraux,
- de la gestion des épreuves,
- des conditions sportives égales sur toutes les épreuves,
- de la sécurité,
- des relations avec les autorités
- ...

Cette disposition allège la charge des clubs organisateurs. Elle peut aller un cran plus loin en fournissant l'équipement informatique nécessaire avec les compétences qui vont de pair.

### *Distribution des points*

La distribution des points dans les épreuves B de plaine est beaucoup plus grande que celle des épreuves de montagne (Alpes, Vosges, Pyrénées, pas évident sur le Massif Central). Bien sûr c'est l'épreuve choisie par le DE qui permet cette distribution de points (longueur, durée, nombre de pilotes au but...).

Ce qui est observable sans formuler de solution c'est que fréquemment sur une manche en plaine il y a un pilote à 1000 et les autres sont loin, alors que voir plus de 10 pilotes avec des gros 900 en montagne est très fréquent.

Les formules de Ronron permettent peut-être de gommer cette disparité. Au passage le GAP a résolu cette question au niveau international, et il serait bon de reprendre certains de ces principes, sinon son application intégrale.

## **Visibilité**

### *Lieu*

Les grands lieux où se déroule le spectacle sont le décollage et l'atterrissage. Pour le décollage, peu de choses à dire, c'est souvent un beau spectacle, avec du public, bien encadré.

C'est à l'atterrissage, en l'occurrence la ligne d'arrivée, que le spectacle peut être mieux mis en scène. Les exemples de Cluses, Chamonix ou de la Réunion avec une arrivée en ville, un commentaire au micro et des animations périphériques sont particulièrement réussis.

L'arrivée en ville présente des risques qu'il s'agit de maîtriser. Les balises de redressement en altitude sont nécessaires pour la sécurité forcée des pilotes au survol d'obstacles mais ne sont pas toujours possibles, ni gérées par nos GPS, et pas encore par nos logiciels de contrôle.

### *Remise des prix*

Il est bien souvent difficile pour les pilotes de rester le soir du dernier jour de l'épreuve. Plutôt que d'assister à la remise des prix, beaucoup préfèrent naturellement le retour maison, parfois bien long.

Pourtant la remise des prix, c'est le moment de mettre en avant les partenaires, flatter les autorités, valoriser les bénévoles et bien sûr récompenser les sportifs.

Le vol à voile utilise des enregistreurs de vol, assimilables à des boîtes noires. Une norme d'enregistrement et d'interface a été définie. Ce système est en partie appliqué au parapente. La multiplication des GPS risque à terme d'être un obstacle à cette avancée significative.

Aller au bout de cette logique dynamisera la remise des prix :

- Décharger immédiatement les GPS en installant le PC course sur la ligne d'arrivée,
- Ou mieux encore utiliser des enregistreurs avec déchargement radio.

Ainsi la remise des prix se fait sur le terrain ou à proximité, très rapidement après la fin de l'épreuve. Cela renforce d'autant plus l'intérêt du public, des autorités et des sponsors à venir regarder le spectacle sur la ligne.

### *Médiatisation*

La communication autour des pratiques de compétition est nettement différenciée :

- La CFD, l'OLC, le X-Alps sont du domaine du narratif et de l'écrit.
- La voltige est du domaine du temps réel, des spectateurs en tribunes et de la vidéo.
- La compétition de vitesse mélange un peu des deux : le temps réel pour le décollage et l'atterrissage, le narratif pour les moments clés de la course.

Il faut donc considérer ce mélange comme un avantage et non comme un inconvénient.

L'expérience en matière de vidéo et d'Internet du Championnat de France 2005 à la Réunion ou le travail de Charles avec TousLesDirects sont des réussites :

- La vidéo peut provenir d'une caméra embarquée sur un concurrent ou par un biplaceur et d'une caméra au sol pour les interviews.
- L'Internet est un formidable moyen de diffusion pour un public passionné qui va suivre un événement à distance, qui plus quand cet événement offre peu de spectacle en réel.

Les différentes éditions du X-Alps ont également connu un grand succès médiatique et de visitorat. A titre personnel, suivre en direct depuis mon bureau David Dagault foncer au sud vers le Mont Gros ou Alex Hofer transitant de l'Arclusaz à Chamoux restent des moments inoubliables. Pour un suivi en temps réel avec balise GPS/GPRS, il est possible de définir une norme pour que les pilotes fassent eux-mêmes l'investissement, ou avoir une action globale par un achat d'un lot d'équipements via la fédération qui attribue le matériel à une sélection de pilotes épreuve après épreuve. L'utilisation de balises GPS/GPRS va également dans le sens de la sécurité. Elles permettent un déclenchement des secours plus rapide et plus précis.

A ce jour la promotion des compétitions est laissée à la charge des clubs qui font de leur mieux pour donner un rayonnement local à leur épreuve. L'intervention à niveau fédéral pour la promotion des épreuves nationales à l'échelon national paraît naturelle, et s'inscrit dans la logique d'un renforcement de l'action fédérale dans la construction d'un circuit.

## CONSIDERATIONS PERIPHERIQUES

### La formation

#### Accès à la compétition

Quelques idées :

- Rendre obligatoire 2 manches ou 500 points en B Access avant de s'inscrire en B (ou utiliser le système de ranking des épreuves et des pilotes comme décrit ci-avant). Chaque ligue se doit d'organiser une B Access dans sa région chaque année.
- Rendre le SIV obligatoire pour le brevet de pilote confirmé.
- Rendre un vol CFD de 30 points (ou 50) obligatoire pour le brevet de pilote confirmé.

La progression en compétition peut faire l'objet de réelles formations, différentes d'un stage cross. Les principes généraux des dimensions physique, tactique, technique et mentale peuvent être abordées par des entraîneurs. Des points plus particuliers identifiés au cours d'une compétition peuvent être analysés par le Délégué Technique après une manche. De même pour des objectifs définis au niveau fédéral qui peuvent être répercutés sur l'ensemble des compétiteurs.

#### Filière haut niveau

Je connais peu les pôles espoir, et pas mieux les résultats obtenus. C'est de toute manière un travail dans la durée. Il ne s'agit pas dans ce qui suit de remettre en cause ce travail, seulement de donner une issue à ce processus.

Le parapente est un sport à maturation lente, donc à maturité élevée. Au foot, au tennis, ou dans presque tous les sports "physiques", un jeune sait vers 15/16 ans s'il peut faire carrière dans le sport. Il sacrifie donc une partie de ses études, et ses parents, l'état ou sa fédération l'accompagnent de diverses manières.

Notre sport ne fonctionne pas comme cela. C'est dans sa petite vingtaine qu'un parapentiste peut décider de suivre la voie du haut niveau, voire dans sa trentaine. Ce n'est donc pas ses études qu'il met entre parenthèses, mais sa vie professionnelle et son gagne-pain qui sont en jeu. Les principes fondateurs des modifications du règlement cette année me semblent relever du même esprit, il serait bon de consolider le tout.

#### Monter le niveau

Le processus qui permet d'obtenir de meilleurs résultats est une itération permanente des points suivants :

- Sélection
- Entraînement
- Motivation

Les exemples étrangers dans le parapente ou les exemples français dans d'autres disciplines montrent que le nombre de pratiquants à l'échelle d'une nation n'est pas nécessairement lié au rang de cette nation dans une discipline donnée. Cependant il est naturel de penser que plus le nombre de pratiquant est élevé, plus le nombre de compétiteurs sera élevé, plus les résultats seront bons. Si ce principe est retenu, alors il sera aisé de le mettre en œuvre en valorisant la compétition, les compétiteurs et leurs résultats, comme proposé dans l'ensemble de ce document.

## **Réussite Internationale**

La réussite d'un pilote au niveau international résulte d'un fort investissement personnel.

Deux axes permettent d'aider cet investissement :

- Professionnalisation des pilotes : les pilotes trouvent les moyens de leur subsistance. C'est la situation actuelle.
- Professionnalisation du circuit : le circuit fait vivre les pilotes, ou répartit des primes. Ceci semble totalement inenvisageable à court et moyen terme.

Ces axes sont valables pour des pilotes qui ont déjà fait le choix de s'investir. Le problème à résoudre est : Comment assister ceux qui ont déjà fait le choix. Une troisième voie est cependant possible : Comment aider à faire ce choix ceux qui ne l'ont pas fait et le méritent?

Une solution se trouve au niveau fédéral, par des accords avec des grandes entreprises. Des exemples peuvent être trouvés : Kayak et EDF, Biathlon et l'Armée, tennis féminin plus athlétisme et GDF... Ces emplois sont aménagés pour favoriser la pratique du sport et l'intégration professionnelle (271 dans les ministères, 75 à Paris, Marseille et Val de Marne, 152 dans les grandes entreprises en 2003). Ils sont souvent liés à un objectif olympique, dont malheureusement notre sport ne peut se prévaloir.

## **La CFD**

### **Séparer les pratiques**

La Coupe de France c'est tous les pilotes au même endroit au même moment sur le même parcours et que le plus rapide gagne. Il faut garder ce principe pour la Coupe de France. La CFD ne répond pas non plus à la notion de circuit ni de calendrier. Etant étrangères à ces principes de base, la CFD ne doit pas être incluse dans le ranking Coupe de France.

La manche CFD récompense d'autres qualités : analyse des conditions météorologiques, disponibilité, réactivité, pilotage de longue durée, endurance, prise de décision solitaire...

### **Valoriser la performance**

En séparant les "pratiques" (distance, vitesse, voltige) la CFD peut être pleinement valorisée. Ceci en mettant en avant les performances qui lui sont propres. Et un vol de 300 Km en 7 heures de Paris à Nantes interpelle plus les médias et le public qu'un circuit de 57 Km bouclé en 1h30 par 31 pilotes.

Il est aussi possible d'imaginer une épreuve de distance libre sur une semaine, en format championnat. La CFD est la Coupe de Fédérale de Distance, cette épreuve serait le Championnat Fédéral de Distance, sur le modèle du XCéara.

## **Références**

NetCoupe en planeur

XCéara

OLC base de données internationale

XC Opens

## **Les filles**

Quelques constats :

- Les filles ont connu plus de succès (titres) internationaux que nos garçons.
- Les compétitions internationales sont mixtes.

Quelques particularités :

- Les filles peuvent difficilement faire pipi en l'air.
- Les petits poids ont du mal à avancer face au vent.

Le format de chaque épreuve peut éventuellement être adapté, pour limiter le temps de vol, pour limiter les difficultés de vol face au vent. Mais l'épreuve doit rester mixte car la réussite internationale passe par cette difficulté. Et en tant que filles en compétition entre elles, elles sont placées dans des conditions normales de compétition. Lorsque les épreuves internationales seront différenciées entre garçons et filles, alors la question se posera en France, et la réponse sera évidente. A ce jour c'est plus du côté de la méthode d'entraînement qu'il faut spécialiser la préparation.

Les filles sont peu nombreuses dans le circuit de compétition. Il conviendrait d'analyser les statistiques de la fédération pour comprendre à quel moment se crée le décalage entre nombre de pratiquants masculins et féminins (nombre de filles en stage initiation, licenciées, brevetées, brevetées confirmées, compétition). Alors il sera possible d'imaginer des solutions adaptées. Et l'impression a priori est que questions et réponses se situent bien en amont de la compétition.

## **L'argent**

### **Tabou**

L'argent dans la compétition est un grand tabou. Pourtant c'est le sujet de préoccupation de tous : coût des déplacements, coût des inscriptions, coût du matériel...

### **Prestations**

Un peu plus de lisibilité et d'uniformité entre tarifs d'inscription et prestations (panier repas payant ou pas, idem bouteille d'eau, idem treuillées) serait bienvenue.

Le coût de la carte compétiteur pourrait être relevé, en échange de services fédéraux sur l'ensemble des compètes, et non pas fournis pas le club qui héberge (DE, médecin, matériel et logiciel informatiques, site Internet...).

Dans la logique d'un renforcement des prestations offertes au niveau fédéral (directeur d'épreuve, informatique...) il est possible d'imaginer un coût d'inscription au circuit qui serait plus élevé, compensé par coût d'inscription aux épreuves plus faible.

Au passage je ne sais pas à quoi contribue la cotisation actuelle. Il est donc possible de ne plus faire payer cette carte compétiteur pour faciliter la démarche des pilotes qui souhaitent améliorer leur pratique par la compétition.

## **Primes**

Comme il a été dit par ailleurs, un système de primes au résultat par les organisateurs ou la fédération ne semble pas envisageable à court ou moyen terme. Pourtant ce serait un moyen direct et efficace d'aider nos meilleurs éléments, et d'encourager les autres.

L'expérience de certaines épreuves, telle le Desafio aux Canaries, permet d'étudier le comportement des pilotes face à l'enjeu de l'argent. Le débat tourne rapidement à la dissertation philosophique avec des positions manichéennes.

Il serait donc meilleur d'éviter cette course à la carotte financière. Il reste donc aux pilotes la recherche de partenaires personnels ou collectifs, et nous revenons directement à la case "médiatisation".

## **L'accidentologie**

### **Les accidents en compétition**

Pour parler d'accidents en compétition, il faudrait disposer de statistiques fiables, sur plusieurs années, distinguant épreuves A et B :

- Par nombre de participants
- Par longueur de manche (en temps et en kilomètres)
- Par région
- Par mois

Et bien entendu, il faudrait comparer ces valeurs à celles des pratiquants en dehors du cadre de la compétition. Ensuite il sera possible d'adapter le format des compétitions pour prendre en compte de manière objective la sécurité.

Tant que ces chiffres n'auront pas été calculés et publiés, tout discours sur l'accidentologie est dénué de fondement. Et aucune mesure prise au nom de la sécurité avant cela ne pourra être justifiée.

Sur le fond, la compétition et donc le format des épreuves doivent privilégier la performance. Ensuite seulement il convient de s'assurer du cadre de pratique et des moyens à mettre en œuvre pour l'organisation, dont la sécurité.

### **Responsabilités juridiques**

La tendance générale à l'augmentation du nombre de contentieux en recherche de responsabilité est une évidence. Il n'est pas possible de contourner cet obstacle, il faut y faire face.

Pour en prévenir les possibilités comme pour en gérer les conséquences le recours à un conseil expert dans le domaine est absolument nécessaire. Et l'avocat de la fédération semble le mieux placé pour cela. Son travail pourra porter sur les axes suivants :

- Pilote contre un autre pilote
- Pilote contre organisation
- Tiers contre pilote
- Tiers contre organisation

## REGLEMENT

### Divers

- Pénalités au classement permanent pour les pilotes qui ne rendent pas leur GPS à la fin de manche (ce qui modifie les points d'une manche et leur distribution).
- Remettre les numéros sur les voiles, on se reconnaît, on se responsabilise.
- Eliminer la variable "nombre de pilotes au but" pour déterminer si la manche vaut 1000 points, autrement dit pour déterminer la sportivité de la manche (variable peut-être justifiée il y a 5 ou 10 ans, plus aujourd'hui).
- Revoir la dégressivité des points temps pour une règle linéaire (en fonction du temps, ou plus justement encore en fonction de la vitesse) ou moins pentue sur le début de la courbe.
- Qualifier automatiquement en A les pilotes qui ont un ranking PWCA de A à F.

### Nouveau règlement

Enfin, pour conclure, quelques "anomalies" observées ci et là, qui peuvent facilement être gommées. Encore une fois, ce n'est pas une critique du système.

### **Anomalies A/B**

- Pilotes A qui s'inscrivent sur une B pour garder une cartouche sachant pertinemment qu'on peut se pointer sur une A sans être inscrit, des fois que la A soit annulée.
- Double liste d'attente A et B ou simple liste?
- Manches de B avec une seule place pour les A. Les régions ont tendance à protéger leurs ressortissants, et donc à exclure les autres, ce qui n'a rien de positif. Un quota au % du nombre total de places, par exemple 20%, serait plus simple et sportif.
- Valeur d'une manche de B face à une manche en international : un coefficient 0,9 ou 0,95 paraît intuitivement "juste" pour intégrer une ou plusieurs manches B dans le classement A. Pour faire un vrai calcul de la valeur d'une manche de B dans le classement A, une formule :
  - Sur les 5 (par exemple) dernières années, prendre la valeur moyenne des 2 (par analogie avec le nombre de manches B possibles dans le classement A) meilleures manches des 20 premiers pilotes du classement B.
  - Pour ces mêmes pilotes, prendre la valeur moyenne de leurs 6 (qui définissent le niveau d'un pilote) meilleures manches de A l'année suivante.
  - Le rapport entre ces deux moyennes (valeur en A / meilleures performances en B) donne la valeur du coefficient.

### **Anomalies générales**

- Etablir des règles à application rétroactive, comme les distances de CFD en 2005.

- Valider les inscriptions de pilotes qui n'ont pas payé et mettre en liste d'attente des pilotes qui ont envoyé le règlement.
- Refuser l'inscription des pilotes de dernière minute prêts à faire 600km et accepter finalement des pilotes sur place.
- Dire que participer à des B va permettre aux pilotes A de faire moins de déplacements.

### **Anomalies internationales**

- Participer à une compétition internationale qui n'utilise pas le scoring français et donne des points bien différents (Open de Slovénie, GAP mal réglé qui ne donne que des manches à 750 points).
- Chercher à classer en A des pilotes qui ne participent pas au circuit A et restent sur le circuit international.