



Lancement de la saison 2011 de compétition parapente FFVL

Bonjour à vous tous, qui vous investissez sur les circuits de compétition de la FFVL, en tant que pilotes et/ou organisateurs.

Cette lettre d'information a pour but de vous informer sur les principaux changements et projets à un moment où le règlement 2011 vient d'être publié et où les épreuves de première partie de saison viennent d'être ouvertes aux inscriptions.

La saison 2011 de compétition sera riche en nouveautés.

Voici un descriptif précis des principaux changements :

Le **classement permanent** progressivement introduit en 2010 prend aujourd'hui toute son importance. Il constitue désormais le classement principal de référence, qui :

- permet aux pilotes d'évaluer leur performance dans la durée.
- permet à la FFVL et à la Coupe du Monde d'effectuer des repérages et des sélections fiables.
- tient compte de l'ensemble des performances produites par les pilotes français, du niveau régional jusqu'au niveau international.
- mesure la performance principalement au regard de la force des autres pilotes présent sur l'épreuve.

La notion d'épreuve A et B à laquelle nous sommes tous habitués depuis longtemps a été conservée mais clarifiée. Les lettres désignent désormais, non plus des « listes de pilotes » mais des niveaux techniques d'épreuves :

Avec la finale du championnat de France, les épreuves nationale A sont les épreuves nécessitant le meilleur niveau technique. Les manches sont choisies pour exploiter de manière optimum les conditions du jour et de la zone de vol. Elles sont destinées à des pilotes de haut niveau ou de fort niveau.

Les épreuves B sont des épreuves à destination des pilotes ayant un niveau de vol confirmé. Les manches sont choisies pour offrir des parcours d'ampleur moyenne permettant aux pilotes de s'exprimer sans être confrontés à des difficultés majeures (itinéraire / temps de vol). Exemple : au même endroit et dans les mêmes conditions aérologique, une manche A proposera un parcours de 50 à 70km et un itinéraire ambitieux. Une manche B proposera un itinéraire de 25 à 50km avec un itinéraire plus évident (ces chiffres constituent simplement un exemple comparé et n'indiquent pas des fourchettes strictes de distance à respecter dans les deux catégories).

Les épreuves A et B sont donc aujourd'hui plus ouvertes et il appartient principalement à vous, pilotes, d'apprécier votre niveau afin de vous investir sur les épreuves les plus adaptées.



Cette ouverture est néanmoins accompagnée d'un cadre général de priorité visant à fluidifier les inscriptions dans les régions les plus saturées.

Sont prioritaires sur les épreuves A les 150 premiers (du classement permanent du 1^{er} janvier de l'année en cours).

Sont prioritaires sur les épreuves B les pilotes classés au-delà de la 100^{ème} place (du classement permanent du 1^{er} janvier de l'année en cours).

Certaines compétitions A ou B n'utilisent pas ce système de priorités, où ont un seuil différent. Se référer à la page des inscriptions en ligne de chaque compétition.

Classements par types d'ailes

Volez avec une aile adaptée à votre niveau !

Depuis plusieurs années les épreuves B sont devenues très populaires. Nous nous en réjouissons car ce succès fait écho au message que la FFVL envoie depuis longtemps à ses licenciés : la compétition répond au désir de progression et représente une possibilité de pratiquer le cross encadré complémentaire à celle des écoles. On vient sur une B avec des motivations très différentes selon son expérience et ses objectifs. Le cumul des niveaux est évidemment une richesse (brassage), mais il est aussi une source de difficultés pour les directeurs d'épreuves qui ont à l'esprit de satisfaire les aspirations d'une population très hétérogène. La spectaculaire évolution récente des voiles amplifie encore plus le fossé entre les expérimentés et les débutants.

La commission compétition et les entraîneurs qui travaillent au contact d'une population jeune se sont rendu compte qu'il était de plus en plus nécessaire de favoriser des repères de niveau intermédiaires afin que chacun puisse progresser à son rythme sans forcément étalonner sa performance à celle des meilleurs pilotes ou des meilleures ailes.

Ainsi la principale mesure concrète sera la possibilité pour tous de pouvoir lire dans les classements généraux divers sous-classements liés aux catégories d'homologation des voiles.

Nous avons la certitude que sur les épreuves B l'enjeu de la progression de la sécurité et de la convivialité dépasse largement les maigres risques de triches ou de dérives que nous avons évidemment identifiés.

Enfin, le positionnement français vis-à-vis des instances internationales est très clair : la démarche d'homologation EN des ailes par les constructeurs doit être encouragée.



Concrètement : un pilote doit s'assurer lors de l'arrivée sur une épreuve qu'il est bien inscrit avec l'aile qu'il va utiliser. Il est possible de changer de standard d'aile d'une épreuve à l'autre mais pas en cours d'épreuve (sauf cas de force majeure).

Simplification de la pénalité de retard d'inscription

La gestion unifiée des modalités d'inscription et de paiement est une nécessité afin que pilotes et organisateurs (souvent les mêmes personnes d'ailleurs) fonctionnent selon des modalités équilibrées et standardisées.

La nouvelle rédaction du dispositif a été voulue pour tenir compte de la réalité de ce qui est pratiqué sur les épreuves :

Afin d'inciter les compétiteurs à s'inscrire à l'avance, la commission compétition conseille d'appliquer une majoration (d'un montant indicatif de 10 euros, appliqué une seule fois quel que soit le nombre de jours de compétition) sur le montant total de l'inscription lorsque l'inscription ferme (avec paiement) a lieu moins d'une semaine avant l'épreuve, ou sur place. En cas de désistement non signalé au plus tard l'avant-veille de l'épreuve (jeudi soir pour le samedi), l'organisateur peut conserver au plus l'équivalent d'un jour d'inscription. Les prestations supplémentaires (repas, boissons, autres,...) sont facultatives.

Nous attirons votre attention sur le fait que par-delà une règle et son nécessaire respect, c'est aussi de bon sens et de courtoisie dont nous avons aussi besoin. Ainsi nous appelons les pilotes à prendre conscience que sans les clubs organisateurs et leur bénévoles nous ne pourrions pas avoir des circuits aussi denses. Une telle richesse a un prix : celui du respect.

Voici quelques conseils simples :

Les pilotes doivent informer au plus tôt les organisateurs de leurs intentions de présence ou d'absence pour leur permettre d'ajuster les moyens logistiques et ne pas perdre d'argent en engageant des dépenses inutiles (navettes notamment).

Lorsque des inscriptions fermes sont réalisées tardivement, nous demandons vivement aux organisateurs d'appliquer systematiquement la majoration conseillée de 10€.

L'ouverture des pré-inscriptions se fait désormais en deux temps : la première partie des épreuves le 15 février et la deuxième partie le 17 mai. Nous pensons que cette évolution simple va contribuer à résoudre le principal problème : celui du « surbooking » par les pilotes qui se pré-inscrivent à de multiples compétitions par « acquis de conscience » alors qu'en réalité ils ne les font pas forcément toutes.... Ainsi en Rhône-Alpes, certaines épreuves de deuxième moitié de saison semblaient « remplies » depuis le 15 février jusqu'à la fin de l'été... Mais les pilotes confortablement pré-inscrits, avaient visiblement déjà glané leurs points... Ce

n'est qu'au cours des derniers moments que les pilotes en attente de place ont pu formellement s'inscrire profitant des désistements massifs.



Encore une fois c'est une question de courtoisie : prenez la peine de retourner sur internet libérer vos pré-inscriptions lorsque vous savez que vous ne participerez pas à une épreuve. Enfin n'oublions pas que la réelle priorité des inscriptions ne dépend pas de l'ordre des pré-inscriptions Internet, mais bien de l'ordre de départ des paiements auprès de la poste.

Utilisation de l'option de paiement des épreuves par carte bleue

Nous rappelons que le système de paiement au moyen de la carte bleue, activable par les organisateurs d'épreuve dans l'onglet paramètre de leur épreuve est une simple possibilité que nous vous conseillons de n'utiliser que dans deux cas :

- Pour les épreuves inscrites en catégorie 2 CIVL/FAI : cela facilite les paiements de la part des pilotes étrangers.
- Pour les épreuves dites « longues » (durée supérieure au WE standard) qui ont donc moins de chance d'être annulées

Pour les autres épreuves cette possibilité est déconseillée pour de nombreuses raisons, l'une d'entre elle étant une réelle complexification des remboursements car en cas d'annulation la FFVL ne peut que rembourser l'organisateur qui est ensuite responsable de rembourser tous les pilotes...

Les évolutions techniques du règlement

Chaque saison, un certain nombre d'ajustement des aspects techniques du règlement nous donne de nouvelles orientations et possibilités sportives pour nos manches. Elles ont aussi pour but de suivre les tendances internationales à un moment où notre classement de référence intègre de multiples compétitions étrangères.

La formule GAP au Championnat de France mais aussi en A

Le GAP est la formule de calcul des points la plus utilisée dans le monde. Sa particularité la plus remarquable est d'utiliser les traces GPS des pilotes pour attribuer des bonus en récompensant les initiatives (plus de point pour ceux qui prennent le risque tactique de voler devant). Il était ainsi logique d'y venir en A car nous l'avions introduit avec succès au Championnat de France 2010. Pour les organisateurs aucune difficultés : les paramètres sont pré-réglés dans Cargol, il n'y a rien à ajuster.

Réintroduction des « multi-starts »

Ce système de départ crée la possibilité de proposer des manches à mi-chemin entre la course au but et le temps mini. Elle permet dans certaines circonstances liée à la nature du



site et à l'aérologie du jour, d'augmenter l'équité et l'intérêt sportif et/ou la sécurité de la manche.

Exemple de départ en « multi-start » : à partir de 13h trois départs successifs seront ouverts à 15 minutes d'intervalle - donc 13h ; 13h15 ; 13h30 – Tout les pilotes partant à partir de 13h et avant 13h15 sont considérés comme étant partis à 13h – Tout les pilotes partant à partir de 13h30 auront une heure de départ à 13h30 comme dans le cas d'une course au but.

Possibilité d'utiliser des rayons variables pour les balises (principalement sur les épreuves A)

Si la taille standard des cylindres de balise reste étalonnée à 400m, les futures versions du logiciel Cargol permettront de faire varier librement ce rayon (ponctuellement pour certaines balises). Ce réglage donne la possibilité d'ajuster plus finement l'amplitude des options de cheminement en vol pour améliorer l'intérêt sportif et/ou la sécurité sur certaines portions des parcours. La variation de certains rayons est utilisée dans les épreuves internationales, nous souhaitons ainsi préparer les meilleurs pilotes français. Néanmoins nous souhaitons que cette possibilité soit utilisée avec une grande parcimonie par les directeurs d'épreuves formés ou accompagnés sur cette possibilité. Effectivement gardons à l'esprit qu'elle engendre certaines difficultés techniques pour les pilotes (utilisation particulière des GPS) et des pièges à éviter pour les DE comme le chevauchement de rayons.

Lancement d'un test de géolocalisation « grandeur nature » au cours de la saison 2011

La commission compétition souhaite depuis plusieurs années faire évoluer les moyens GPS utilisés en compétition pour permettre aux organisateurs de suivre en direct la position des pilotes engagés sur leurs épreuves. Les enjeux sont multiples mais la principale avancée recherchée concerne l'amélioration de la sécurité des concurrents.

Face à l'amélioration très progressive mais néanmoins réelle des moyens techniques de géolocalisation, nous pensons qu'il est encore trop tôt pour nous engager massivement sur une solution technique précise, mais que des essais grandeur nature sont déjà possibles et donc souhaitables.

Un groupe de travail est en train de se constituer, nous souhaitons obtenir des retours de la part des organisateurs et des pilotes motivés par ce projet.

Plus d'information sur cette page :

<http://parapente.ffvl.fr/groupe-travail-geolocalisation>

Les formations de directeurs d'épreuves 2011

Pour approfondir les changements décrits succinctement ci-dessus et apprendre à manier le règlement et le logiciel CARGOL trois formations gratuites à destination des organisateurs d'épreuves et délégués techniques sont planifiées le 26 février (Midi-Pyrénées) ; 12 mars (PACA) et 26 mars (Rhône-Alpes) :



AlpEnergie

par GDF SUEZ

Partenaire officiel kite

http://parapente.ffvl.fr/formations_DE_2011

La commission vous souhaite une excellente saison de compétition,

Document préparé par [Fred Escriba](#) – Cadre technique référent