



Compte rendu de la réunion CCP du 09 et 10/01/2021 Osenbach

Version 03/02

Etaients Présents :

Marc Nossin, Président de la commission

Thomas Sénac, Président du CNP et responsable CFD parapente

Yves Goueslain, DTN

JC Fassel, CCRV Grand Est

Alain Pionnier, Région Grand Est

Dom Pellet, CCRV Auvergne-Rhône-Alpes

Eric Pusiol, invité futur CCRV Auvergne-Rhône-Alpes

Patrice Guien, CCRV PACA

Xavier Laporte, nouveau CCRV Occitanie

Michel Joulot, référent des compétitions et de la CFD Marche & Vol

Joel Amiable, cadre technique référent des compétitions de précision d'atterrissage

Fred Escriba, cadre technique référent de la commission compétition parapente

Mesures sanitaires exceptionnelles

A l'arrivée des participants un test antigénique a été réalisé à l'ensemble des membres qui n'avaient pas fait de test récent. Résultat tous négatif, nous pouvons commencer le rassemblement.

Matinée du 09

9h - Accueil par le Président de la CCP, présentation de l'ordre du jour
Tour de table : ajout des thèmes demandés par les participants

Bilan de la saison,

Point CFD (par Thomas Senac)

La saison 2020 a été moins impactée qu'on aurait pu l'imaginer par la situation sanitaire avec un volume de vol resté correct en fin de saison. Les suspensions ont été calculées au plus juste pour suivre les impératifs légaux imposés par l'État. La refonte du règlement officialise et clarifie une procédure de recours normal qui était déjà partiellement et tacitement celle appliquée par l'équipe des validateurs. Fin de saison serrée. Pas de remise de prix. Article Vol Passion et compte rendu internet commun delta prévu.

Marc Nossin clarifie la procédure un peu ancienne du traitement des records de France et des records FAI en introduisant une procédure plus claire d'échange d'information entre le secrétariat FFVL, la CIVL et la commission compétition.





JC FASSEL explique l'initiative de la région Grand Est d'envoyer des mails aux bons croiseurs pour les inciter à faire de la compétition : mail exemple envoyé aux membres de la CCP.

JC demande pourquoi les vols CFD ne rapportent plus de points au CP depuis 2014.

Réponse par F.Escriba : Extrait du compte rendu de la réunion CCP de novembre 2014 : « Afin de préserver l'esprit de la CFD une modification envisagée depuis ce printemps est actée :

La CFD ne comptera plus dans le CP comme une manche (décision prise par vote avec une voix d'écart) »

Point Voltige (par Marc Nossin, le référent Voltige étant absent)

La saison 2020 a été fortement impactée par la situation sanitaire avec les reports complexes puis finalement les annulations des deux épreuves initialement prévues : le Championnat de France (Annecy, annulation de 2 dates) et une amicale ayant pour but la promotion de la discipline (Annecy aussi). Marc Nossin remercie l'organisation de Roq'Accro d'avoir accepté d'organiser au pied levé le Championnat de France. Yves Goueslain annonce que Jean-Marc Arduin sera remplacé par Didier Mathurin dans sa mission de suivi de la spécialité. Didier débutera effectivement ce suivi après le Championnat du Monde de distance en Cœur de Savoie. S'ensuit un débat sur l'état actuel de la voltige et sur le rôle souhaitable de la FFVL dans le soutien et la promotion de la voltige aux échelons nationaux et internationaux. La FFVL est probablement la nation qui a le plus investi et soutenu la spécialité. Cette spécialité reste et restera probablement toujours confidentielle car pratiquée par une faible partie des pilotes, plutôt jeune et passionnée. Le nombre très restreint et la forme des événements internationaux sous forme de « contest » ou de « show » et l'existence d'une pratique « sur site » montre qu'au-delà de la forme compétitive la voltige motive aussi intrinsèquement. Ne pouvant être raisonnablement organisée sous sa forme actuelle que sur trois sites en France (Normandie, Roquebrune et Annecy) et ne faisant pas naturellement partie des compétences et des motivations des clubs de vol libre d'Annecy l'organisation d'épreuve restera dépendante des initiatives des pilotes spécialistes et c'est à cette condition que la FFVL continuera à accompagner l'organisation du Championnat de France. Le DTN s'interroge sur la nécessité de maintenir coûte que coûte un Championnat de France par an. La problématique du recrutement et du coût des juges reste forte.

Point Marche et Vole (Michel Joulot, référent)

Michel Joulot et Marc Nossin ont été à l'initiative d'une série de réunions téléphoniques entre représentants de la CCP et les organisateurs actifs des épreuves de M&V qui ont bien voulu être présents. Elles ont porté sur les sujets MV et CFDMV.

Les épreuves M&V sont de nature très diverse, elles se répartissent naturellement sur une échelle allant de la performance pure vers des formules plus tranquilles et



contemplatives. Une réflexion est en cours pour additionner les résultats des épreuves les plus sportives et les plus comparables en un méta-classement cohérent tenant compte de divers paramètres (comme le dénivelé, le nombre de jours, la difficulté...). Ce classement permanent MV sera officialisé pour la saison 2022.

Un effort informatique et humain doit être fait pour représenter les compétitions MV de la même manière que les épreuves de distance : inscriptions, compte rendus, résultats, etc. sur le site FFVL et pas seulement sur le site du club.

En ce qui concerne la CFD M&V La notion de « parcours » a été définie tenant compte de l'équilibre des parties volées et marchées sur une seule journée (voir le règlement publié sur le site fédéral). Volonté d'équilibrer le rapport entre M & V au moyen d'un bonus (doubler la part la plus faible). Actuellement il existe un bonus CFD qui multiplie l'ensemble des points acquis, ce qui est contestable. Le règlement 2021-2022 le remplacera par un bonus d'amplitude pour éviter la répétition des mêmes segments. Le démarrage a eu lieu le 1^{er} septembre et on en est aujourd'hui à 200 parcours déclarés alors qu'on n'est pas dans le gros de la saison. C'est un très bon démarrage. Il serait bon aussi de recruter un valideur dans les Pyrénées.

Point sur les chiffres globaux des compétitions de distance (Fred Escriba)

Ont été courues en Elite sur 8 prévues (Hors French Open), une seule (Gourdon de 1 manche). Pour les épreuves Sport 72 prévues, 23 courues (dont 11 Ile Réunion) / 31 manches). Une épreuve Loisir (Open de Polynésie).

Statistiques 2020 sur les compétitions :

En sport, sur 72 compétitions prévues, 23 ont eu lieu (32%) représentant 31 manches courues

région	AN	AS	EV	MC	NC	PL	PO	PY	RE
nb compétitions prévues	12	10	12	4		4		7	23
compétitions validées	3	6	2			1		1	11
taux de réussite	25%	60%	16%			25%		14%	47%

Ces 23 compétitions représentent 31 manches courues :

région	AN	AS	EV	MC	NC	PL	PO	PY	RE
nombre de manches	5	10	3			1		1	11



Points divers

Outre la nécessité de faire une réunion physique par an et d'en diffuser le rapport à la CCP et au CNP, il est décidé de faire 2 réunions virtuelles par an entre les réunions physiques annuelles, la première est fixée au 19 mai.

Bilans par région (par les CCRV)

Région de vol Vosges / Grand Est

Année Covid très difficile seulement 3 manches sur 34 manches programmées.

Belle dynamique pour sauver la saison.

Pas mal de nouveaux pilotes motivés, 10 en 2019 et 6 en 2020, à garder pour renouveler notre groupe. Un accident à la fin de la manche hors compétition.

Toujours belle dynamique de l'équipe de ligue qui passe de 6 à 8 membres.

2 PA annulées et 1 M&V qui a eu lieu sur 2j.

Région de vol Plaine

Très peu de choses en Plaine, 4 compétitions de distance et une compétition de PA prévues. La compétition de PA a été annulée (Covid). 2 des 4 compétitions de distance annulées. A noter l'annulation de la Coupe de France de Plaine par l'organisateur plus d'un mois avant par crainte des mesures de confinement, alors que ce devait être la première depuis 10 ans.

Région de vol Pyrénées :

Alors que la météo de ce printemps n'était pas défavorable, la saison a été fortement impactée par la période de confinement.

Ainsi, dans les Pyrénées, une seule manche de distance a été réalisée, en Juin sur le site d'Accous, et avec seulement 10 Pilotes.

Pour la PA, le site de Val Louron devait s'affirmer comme majeur en organisant une étape de la coupe du monde et le CDF, mais le confinement a entraîné l'annulation de celle-ci.



Sur le fond, il n'y avait que 7 compétitions de distance (Sport) au calendrier 2020 contre 10 en 2019, 14 en 2018, 16 en 2017.

Cela confirme la nette tendance à l'érosion des organisations de compétition de distance. On remarque notamment un manque de vocation pour le poste de DE (Foix, Arbas) avec souvent les mêmes retours assez négatifs sur Cargol.

Un abandon des compétitions de distance est remarqué sur les sites de montagne qui pour certains se retournent vers la compétition "marche et vol" ou la PA (Val Louron, Hautacam, Vicdessos).

Suite à plusieurs années d'adversité météo le nombre de compétiteurs de distance diminue, mais la région bénéficie toujours d'un petit apport régulier grâce à la formation «nouveaux compétiteurs » proposée par la Ligue Occitanie.

Région de vol Alpes du Sud :

Nous constatons beaucoup d'initiatives toutes disciplines confondues.

Distance : Année 2020 très satisfaisante au vu de la situation.

6 compétitions sur 10 réalisées et validées (la Trans'Alps en cours de validation).

14 manches courues et validées.

La proportion de compétitions maintenues et de surtout de manches courues montrent à la fois la motivation des organisateurs et le succès du concept Trans'Alps:

- mobilité pour aller là où ça vole
- les DE tournants (1 DE par manche encadré par un DE référent).

42 pilotes ont couru et ont participé à plusieurs compétitions (+6 vs 2019) et seulement 14 n'ont participé qu'à une manche.

Marche et vol : Des initiatives à soutenir

- TRIANGLE VENTOUX-LUBERON-LURE 11 au 14 juillet => a-t-elle eu lieu ?
 - Marche et vol Vallouise (10-11/10/20) => résultats avec 15 participants
 - Marche Vol et ... Pédale / Montagne Sainte Victoire (17-18/10/20) => résultats sur site club : 6 ou 20(?) pilotes
- <http://parapentesainte victoire.blogspot.com/2020/10/on-la-fait-journee-exceptionnelle-comme.html>
- Report de La Ferovi'AIR (23-25/10/20) => a eu lieu : 6 participants ?

Précision d'Atterrissage : Des initiatives à soutenir

- Chorges 12-13 septembre => résultats avec 14 participants
- BANON PA ou RUSTREL PA (suivant météo) 3-4 octobre => annulée
- Roq'Acro Précision d'Atterrissage à Roquebrune 17-18 octobre => résultats avec 9 participants
- Précision d'atterrissage à Ceillac 24-25 octobre => annulée



Voltige :

- Championnat de France de voltige (16-18/10/20) (Roquebrune) => résultats avec 11 participants
- Roq'Acro Voltige à Roquebrune Cap Martin 17-18 octobre => résultats avec 4 participants

Région de vol Alpes du Nord /Massif central :

Toutes les compétitions Elite prévues (4) en AN ont été annulées, ainsi que les Prémondiaux Coeur de Savoie et la PWC prévue à Passy.

En catégorie Sport, le calendrier prévoyait 16 compétitions, 3 ont été courues pour un total de 5 manches, grâce au report de 2 compétitions (Revard et Allevard)
Le championnat de France Jeunes s'est déroulé à Mévouillon fin Août (3 manches courues)

Marche et Vol : En Juillet ont eu lieu La Trotte et Vol dans le massif des Bauges ainsi que le Cantal Air Tour.

Il n'est pas évident de faire apparaître des résultats sur le site Comp FFVL pour ce type de compétitions (interface trop typée compétition de distance). Pouvoir insérer un scan des résultats (fichier JPG) sur l'onglet "afficher" de la compétition serait peut être une amélioration.

Précision d'atterrissage : pas de manches courues en AN et MC

Voltige : CDF prévu à Doussard annulé (reporté à Roquebrune)

Bilan national Incidentologie / Accidentologie 2020 (Fred Escriba)

8 rapports d'accident ou incident ils sont disponibles, anonymisés en annexe.

4 en sport (2 x niveau 0 / 1 x niveau 1 / 1 x niveau 2)

1 Cdf jeunes (niveau 2)

1 en précision d'atterrissage (niveau 0)

1 en marche & vol (niveau 1)

1 en amicale (niveau 0)

Niveau 0 = incident

Niveau 1 = blessure sans arrêt de travail

Niveau 2 = avec arrêt de travail

French Open 2020 annulé (Marc Nossin)

Comme pour l'ensemble des compétitions, nous avons tenté au maximum de maintenir l'épreuve notamment avec toute une série de télé-réunions dédiées à la situation sanitaire avec les organisateurs la CCP et la DTN. Alors que des pilotes étaient arrivés sur place et que la préfecture n'avait jusqu'alors donné que des



signes favorables, celle-ci a interdit l'épreuve au dernier moment en raison des risques sanitaires (probablement lié à la densité du rassemblement) tout en autorisant une épreuve amicale de remplacement au même endroit, avec les mêmes pilotes, dans les mêmes conditions. Avant le début de l'épreuve les pilotes ont été informés qu'une demande était en cours auprès de la CIVL pour que l'épreuve, renommée « open de la Réunion » puisse compter au WPRS. Le CIVL ayant répondu favorablement, l'épreuve comptera pour le WPRS mais ne sera pas ré-importée dans le FPRS afin de ne désavantager aucun pilote FFVL compte tenu de l'absence de certains restés en métropole et d'autres n'ayant pas désiré participer à l'Open puisqu'il n'était pas censé être pris en compte pour les classements FFVL. Cette décision (non-réimportation des résultats dans le FPRS) a fait l'objet d'un vote de la CCP et la décision de limiter la compétition aux seuls points WPRS a été prise à l'unanimité moins une voix.

Quels résultats seront pris en compte pour qualifications 2021 ?

Pour ce qui est du French Open 2021 et du classements permanent transmis à la PWC pour l'attribution des lettres, la commission compétition vote à l'unanimité de prendre en compte les résultats de la saison 2020.

Jean-Christophe Fassel propose un ajustement dans les modalités de sélection au French Open pour donner plus d'importance aux classements régionaux et permettre à de bons pilotes bien classés dans les régions mais moins bien situés au classement permanent d'avoir une chance de se qualifier. Fred Escriba rappelle qu'une année normale (avec 120 places et non 90 comme c'était le cas à la Réunion), tous les pilotes classés, selon les années entre la 200^{ème} place et la 250^{ème} place, ont presque toujours une opportunité de participer au French Open. Le système actuel est reconduit.

Candidatures des épreuves majeures 2021

French Open distance 2021 : la candidature du club Lei courpatas / Gourdon est acceptée à l'unanimité.

CdF jeunes 2021 : Les Chamois Volants candidats en 2020 ne le sont plus en 2021 et un appel à candidature va donc être réalisé.

Informatique

Le logiciel Cargol sera nécessairement maintenu à minima dans l'attente du nouveau logiciel de scoring développé pour la CIVL (airscore) en remplacement de FS. Deux versions de Cargol ont été produites par Bruno Cros en 2020 pour répondre à des problèmes liés notamment à la formule de la manche libre.

Fred Escriba est destinataire des messages du groupe de travail international programmant actuellement le nouveau logiciel de la CIVL destiné à être disponible gratuitement et en open source pour toutes les nations. Son architecture ouverte devrait permettre les ajustements nécessaires notamment à des formules spécifiques (SM Scoring) que nous désirerions conserver, ainsi qu'à l'intégration future du logiciel dans notre écosystème dit : « des pages et bases de données compétition parapente



FFVL » créé et maintenu par Kevin Bonnenfant depuis longtemps. Un débat s'ensuit sur la stratégie à suivre pour pérenniser et améliorer l'informatique de compétition car tous ont conscience de la fragilité de notre système. L'idée d'utiliser le nouveau logiciel de la CIVL avec son propre écosystème peut être une solution pérenne.

Politique de la CCP 2021 par rapport au COVID

A l'unanimité la CCP souhaite continuer une politique et une communication optimiste à destination des organisateurs et des pilotes pour leur demander d'aborder la saison 2021 comme s'il s'agissait d'une saison normale. Cette stratégie a payé en 2020 car le parapente est l'une des disciplines ayant le plus réussi à maintenir un volume de compétition respectable (informations comparées obtenues auprès de la direction des sports Auvergne-Rhône-Alpes, en comparaison des autres fédérations). Le DTN et le pdt de la CCP précisent qu'ils souhaitent promouvoir des attitudes sérieuses mais réalistes au regard des contraintes liées au COVID (c'est-à-dire qu'on ne rajoute pas de couches réglementaires et de contrainte sanitaires qui ne seraient pas strictement demandées par les pouvoirs publics).

Questions posées et suggestions diverses déposées

Le paragraphe stipulant qu'un pilote ne peut pas participer à la compétition dont il est le DE n'est plus présent dans le règlement (cela semble avoir disparu et cela sera réintroduit selon une rédaction compatible avec les nouvelles formules d'organisation avec DE tournant comme la Trans'Alps)

Visibilité des organisateurs de compétition sur les confirmés : passer la pénalité de 10 à 15€ (proposition de Marc Nossin) ? Patrice Guien et Yves Goueslain font remarquer que cela ne changera rien. La proposition n'est pas retenue.

Prospective.

Marc Nossin a présenté un nouveau type d'action à la CCP. Dans la CCP, les membres sont tous déjà pris par des tâches régionales et n'ont pas nécessairement de temps à allouer à de nouveaux projets. Il a donc décidé de faire avancer des dossiers en faisant appel à des conseillers qui ne sont pas nécessairement des membres de la CCP. Ceux-ci auront pour mission de booster certains sujets qui seront ensuite classiquement discutés et votés par la CCP. Ainsi en est-il des 2 projets décrits ci-dessous, format Init avec Laurent Van Hille comme intervenant et la revalorisation des circuits de distance avec Eric Pusiol. Tout membre de la CCP ayant identifié un dossier intéressant ainsi qu'un intervenant compétent et volontaire pour travailler dessus peut contacter le président de la CCP pour en parler avec lui.



Présentation par Marc Nossin d'une proposition « initiation à la performance » / « Init » nouveau format destiné à remplacer l'échelon Loisir (Avec télé-présence de Laurent Van Hille, Directeur d'école ayant défini et réalisé ce type d'épreuve par le passé-compétitions Rookies). Le projet est décrit en détail en Annexe.

Marc Nossin signale que plusieurs responsables régionaux ont signalé qu'il y avait un public de pilotes demandeurs de compétitions de distance faciles mais sans BPC à l'entrée. Comme les compétitions Loisir n'ont aucun succès, il propose de les remplacer par un nouveau format de compétition (Init). Ces compétitions seront plus un format d'initiation à la compétition par la pratique qu'une véritable compétition. Et si le BPC n'est pas exigé, de nombreuses règles viennent cadrer l'évènement, avec en plus la possibilité pour les pilotes de passer le module performance du BPC.

Les règles de l'ancienne épreuve sont visibles en annexe.

Après un dialogue débat avec Laurent Van Hille, la CCP reçoit favorablement ce projet pour une mise en œuvre dès 2021. Le projet instancié sera rédigé par le président de la CCP qui le soumettra à la CCP et au CNP pour coordination avec les commissions formation et technique & sécurité.

Revalorisation des circuits distance : Eric Pusiol réalise une présentation, où il présente avec un l'œil neutre d'un pilote Elite et Sport expérimenté la situation actuelle des circuits de distance. Elle montre indéniablement une baisse progressive des volumes (nombre d'épreuves, nombre de participations) avec une accentuation forte en 2020 liée évidemment à la situation sanitaire. Il émet l'hypothèse que cette tendance baissière est liée à des problèmes de motivation, elle-même en lien avec la logique réglementaire des circuits (qui peut participer à quel type d'épreuve ? avec quel type de voile ? et score et se qualifie de telle manière). Il propose donc une remise à plat et pourquoi pas ? de repartir d'une « page blanche ».

S'ensuivent plusieurs heures d'analyse et de débat, avec en point d'orgue l'idée de tester des épreuves qui rassembleraient plus de pilotes afin d'être plus motivantes à la foi pour les pilotes et les organisateurs. L'hétérogénéité des niveaux des pilotes, des ailes utilisées, des scoring et des buts recherché (pour le pilote de loisir ou pour ceux désirant parvenir au haut-niveau) ainsi que la complexité de changer un paramètre sans déstabiliser tout l'ensemble de l'écosystème rend les conclusions et le consensus impossible. Des décisions ne peuvent être prises que sur la base de projets précis déposés et étudiés en amont, probablement par un groupe de travail restreint et spécifique. Une enquête sous forme de questionnaire à destination des compétiteurs et des anciens compétiteurs ayant arrêté est envisagée afin de mieux cerner les causes qui démotivent les pilotes (ou pour être positif qui les motiverais à plus s'investir où a se réinvestir), ainsi qu'un questionnaire à destination des organisateurs de compétition.

Une proposition de création d'une « ligue » a été déposé à la CCP à l'issue d'un travail de réflexion des structures FFVL du PPF (plan de performance fédéral), visible en annexe. Il vient fournir une perspective intéressante.



L'idée centrale est d'éviter que les pilotes FFVL privilégient très souvent des épreuves non-FFVL (opens étrangers) pour scorer au classement permanent et ce au détriment de nos propres circuits.

La proposition fait référence à la création d'un nouveau classement dit de "ligue" » comme il en existe dans divers pays adjacents (Espagne ; Suisse ; Royaume uni...) basé sur un nombre d'épreuves nationales plus restreint mais plus longs (minimum 4 jours), inscrits au calendrier FAI en catégorie 2 et avec un standard sportif et logistique comparable à celui du French Open.

En réponse à la proposition des consensus émergeant autour des idées suivantes :
Le French Open ne devrait pas compter dans ce classement de ligue afin de ne pas être « requalifiant » ou comptant deux fois.

Oui au fait que le classement de ligue soit celui rendu à la PWC à la place du classement permanent pour l'attribution des lettres, afin d'inciter les pilotes FFVL à utiliser les épreuves françaises pour se qualifier en PWC.

La CCP est cependant inquiète que s'il n'y a que deux épreuves de 4 jours/Cat 2 une année donnée, leur annulation pour cause de météo défavorable ferait perdre toute valeur sportive au classement et donc il est nécessaire de compléter ces épreuves avec les autres Élites. Ainsi la CCP trouve plus réaliste que ce soit le classement Élite qui soit celui qualifiant pour la PWC à la place du CP. Il s'agira donc de travailler plus en amont avec les organisateurs pour faire émerger des initiatives de 4 jours, mieux les aider et mieux coordonner les calendriers pour éviter les superpositions (Elite longue / PWC) et maîtriser le nombre d'Elite inscrite au calendrier pour éviter une prime à la participation et des coûts de déplacement trop grands.

De manière connexe, et pour éviter les problématiques liées à la location des parcs de trackers, lié au standard d'épreuve, un projet d'incitation à l'auto-équipement des pilotes en trackers flymaster est évoqué.

Présentation du projet régional Perform'Air par Patrice Guien

Les documents définissant le projet sont disponibles en annexe.

Perform'Air est un projet pluriannuel porté par Patrice Guien et Remi Godefroy pour la ligue PACA. Il comprend un calendrier, un financement, une répartition des rôles d'organisation dans la perspective de relancer et d'optimiser les compétitions Sport dans les Alpes du Sud. L'idée maîtresse est de densifier le nombre de manches courues tout en formant et motivant de nouveaux directeurs d'épreuve en utilisant l'étendue, la richesse et la diversité des sites de la région en planifiant des dates mais en définissant les sites en fonction de la météo à h-24.

La commission accueille le projet avec enthousiasme et elle mesure l'investissement très fort en temps et énergie déployé par ses promoteurs. Certains aménagements mineurs seront réalisés dans le règlement pour permettre le projet.



Matinée du 10

Bilan du développement des épreuves de précision d'atterrissage 2017 / 2020

Joel Amiable, CTN référent des compétitions de précision d'atterrissage depuis quatre ans réalise un bilan de cette discipline de compétition depuis son introduction parmi les spécialités gérées par la CCP.

Il détaille et commente deux aspects :

- Le bilan quantitatif et qualitatif des épreuves organisées en France, la participation, la formation des organisateurs et des juges.
- La participation française aux épreuves internationales : la réalité internationale de la discipline, la progression des pilotes français, le coût de l'opération.

Bilan 2020 : Niveau National

- 13 compétitions au calendrier fédéral - 8 événements annulés pour cause de COVID, dont le Championnat de France et une manche de la Coupe du Monde de PA prévus à Val Louron en mai - 3 événements annulés pour cause MTO
- 2 compétitions réalisées

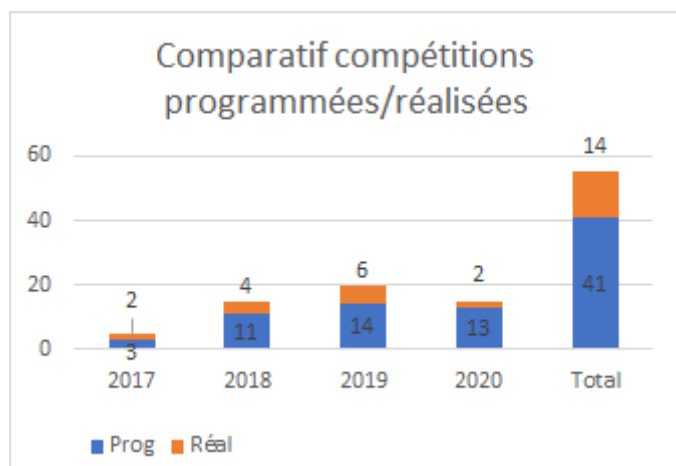
Bilan 2020 : Niveau International - CIVL

- Le championnat d'Europe programmé en Roumanie, annulé
- 21 compétitions de CAT 2 ont été maintenues, 13 sur le continent Européen, 3 en Amérique centrale et 5 en Asie. Les résultats ont été pris en compte par la CIVL pour le classement WPRS ce qui fait que la France recule d'une place au classement mondial, que les pilotes français reculent au classement individuel WPRS ce qui rend leur qualification plus difficile pour les prochaines échéances internationales qui sont réservées aux x premiers classés au WPRS. Il leur faudra donc dans un premier temps aller chercher des points sur des événements de CAT2.

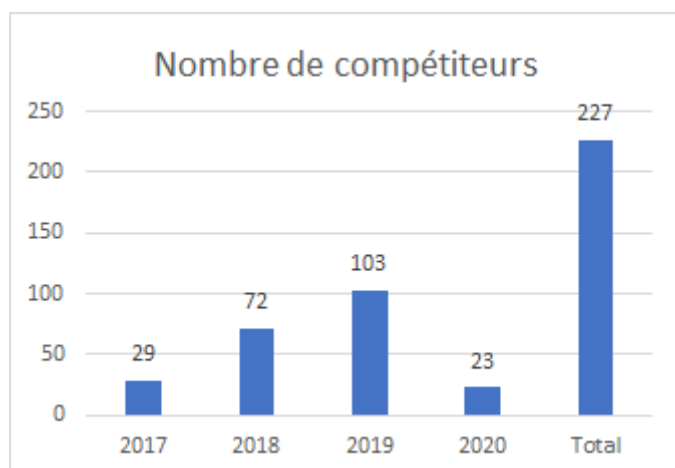
Bilan 2017 - 2020 des épreuves de Précision d'Atterrissage (Joël Amiable, référent)

La question qui se pose est celle du soutien de la FFVL à la Précision d'Atterrissage, qui est une discipline existant au niveau mondial et soutenu par la CIVL. Ce soutien a été continu pendant l'olympiade 2017-2020 et la question se pose de prolonger ce soutien dans les années qui viennent.

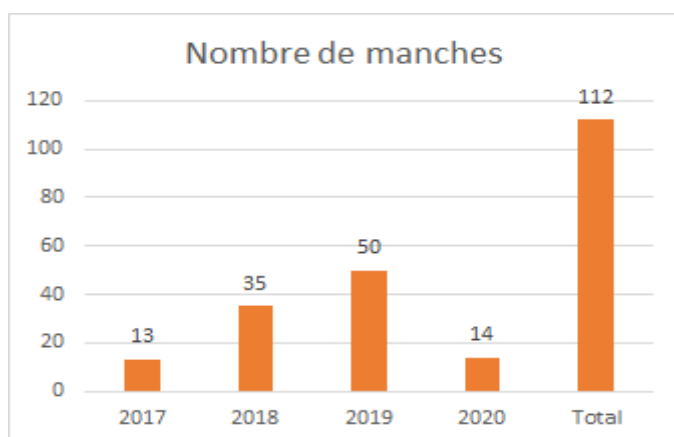
Compétitions programmées / compétitions réalisées



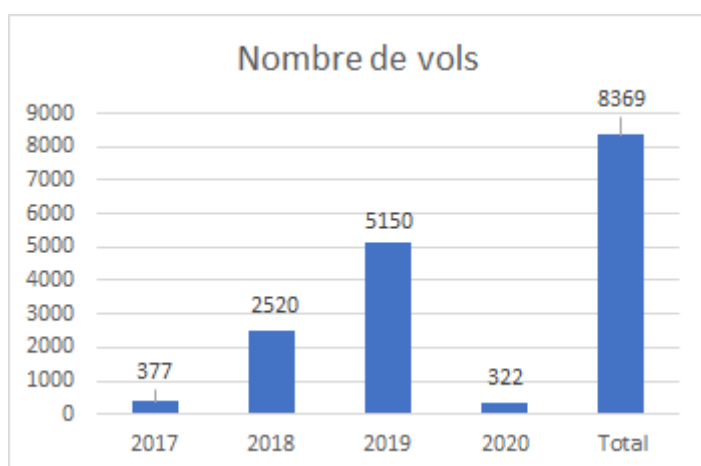
Nombre de compétiteurs



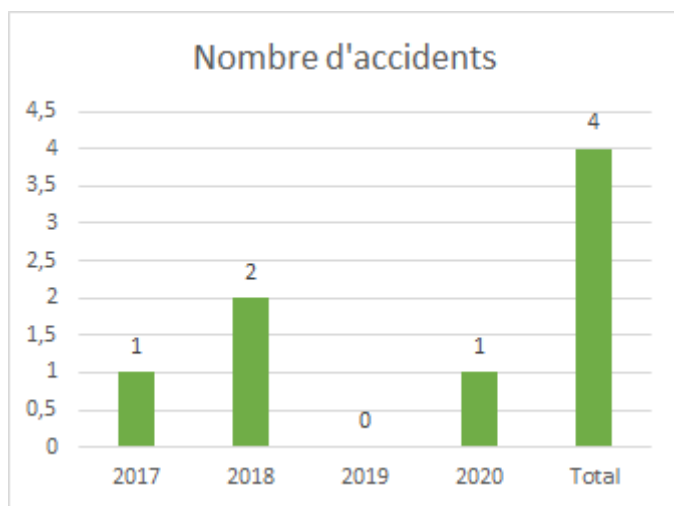
Nombre de manches réalisées



Nombre de vols réalisés

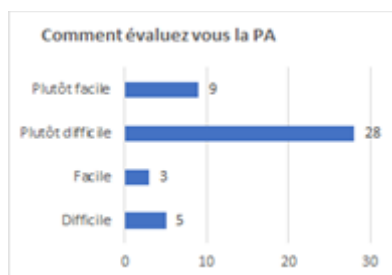


Nombre d'accidents recensés



Résultats du questionnaire

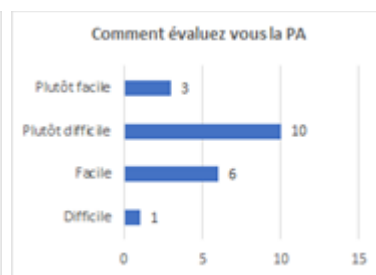
Retours des Compétiteurs



Retours des Juges



Retours des Organisateurs



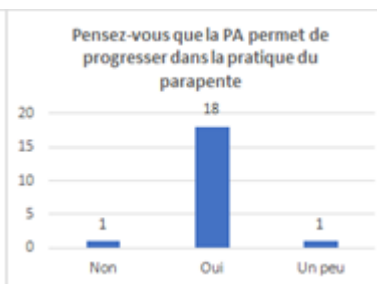
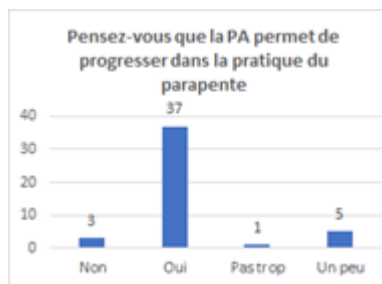
Retours des Compétiteurs



Retours des Compétiteurs

Retours des Juges

Retours des Organisateurs



Retours des Compétiteurs

Retours des Juges

Retours des Organisateurs



Retours des Compétiteurs

Retours des Juges

Retours des Organisateurs





Il en ressort que sans surprise, la discipline s'inscrit dans une culture assez différente de celle des compétitions de distance. Incontestablement la précision d'atterrissage est un support d'organisation complémentaire à l'échelon national. Elle intéresse surtout les sites et clubs (ayant de petit dénivelé, situé plutôt en plaine mais pas que) pour qui elle est une ressource. A l'international elle est prisee principalement par des nations différentes de celles très investies sur la distance, souvent pour des raisons de météo peu propice au cross.

Le président de la commission et le DTN concluent que « nous sommes au milieu du gué » et qu'il est nécessaire de continuer la promotion et le test de la spécialité encore quelques années pour juger précisément de son intérêt puisqu'il s'agit d'une initiative de test lancée par la FFVL elle-même et non un phénomène spontanément voulu et promu par les clubs et pratiquants.

Clôture de la réunion annuelle de la CCP

Le président de la CCP fait remarquer que cette réunion est une réussite, et que c'est une des rares réunions de la FFVL à se tenir à cette période, dans des conditions de sécurité sanitaires tout à fait satisfaisantes. Il remercie Jean-Christophe Fassel au nom de la CCP pour son organisation de la réunion dans un contexte difficile. Il fait aussi un appel à candidature pour l'organisation en région de la prochaine réunion de la CCP fin 2021.



ANNEXES

Projet Rookies / découverte de la performance pour les pilotes non titulaires du BPC

Proposition du projet par Marc Nossin :

Objet : changement de format

En compétition de distance, il existe 3 formats fédéraux, basés sur le même règlement de compétition et avec le même type de manches.

- Elite
- Sport
- Loisir

Les points communs de ces formats :

- BPC exigé
- carte compétiteur exigée
- classement annuel dans la catégorie (Elite,Sport ou Loisir) + impact sur un classement permanent unique
- mêmes types de manches
- inscription en fonction du classement au CP
- règlement quasi-identique

Les différences :

- ce ne sont pas les mêmes niveaux de compétiteurs qui peuvent s'inscrire
- les manches sont adaptées à des catégories de compétiteurs différentes
- la pédagogie varie elle aussi en fonction des catégories

Outre le net tassement de l'activité en compétition de distance, on note que le format Loisir n'est pas utilisé (pas de proposition d'organisation) alors même que des organisateurs soutiennent qu'il y a une demande claire de la part de jeunes pilotes n'ayant pas le BPC.

Le format de découverte et d'initiation est pourtant essentiel : c'est l'occasion de découvrir la compétition sans stress, par curiosité, par opportunité, etc. Il y a beaucoup de préjugés sur la compétition de la part de pilotes n'ayant aucune expérience de la chose :

- la compétition c'est pour les bons
- la compétition c'est pour la gagne,
- la compétition fait disjoncter les concurrents, etc.



En fait :

- c'est pour tous les niveaux
- c'est parfois pour le plaisir de la gagne, mais aussi pour progresser, pour voler avec les copains, pour découvrir des sites, pour faire des cross avec un niveau de sécurité maximum, etc.
- l'homéostasie du risque s'applique à la compétition comme ailleurs, les pilotes restent maîtres de leurs vols, de leurs décisions et gardent la main sur leur marge de sécurité.

Mais la compétition (et le parapente...) ne sont pas faits pour tout le monde et un format comme celui-là peut permettre à certains pilotes de le découvrir tranquillement tout en leur permettant de savoir ce que c'est qu'une compétition, même s'ils n'en feront pas d'autres.

Actuellement, les primo-compétiteurs viennent directement sur les compètes Sport, plongent donc directement dans le grand bain, avec en plus l'inconvénient pour le DE de devoir composer avec ce public différent des pilotes Sport.

La proposition est de faire sortir le format Loisir de ce trio Elite-Sport-Loisir pour en faire un format de découverte de la compétition plus qu'un vrai format de compétition. Cela en fait un format hybride, de découverte de la compétition par l'expérimentation.

Mais ce nouveau public est par définition en amont du public de compétition habituel : pas de BPC, pas de carte compétiteur.

Il convient en particulier de s'attarder sur le paramètre du remplacement de l'exigence du BPC par le BP.

L'absence de BPC est déjà l'option retenue pour plusieurs types de compétition : Vol et Ski, Précision d'Atterrissage, Marche et Vol, et CFD.

En précision d'atterrissage, les rares accidents enregistrés depuis le début sont le fait de 4 pilotes ayant le BPC.

L'absence d'exigence de BPC a clairement été un facilitateur pour la PA sans que cela pose un problème de sécurité.

L'idée est de construire un format offrant au minimum le même niveau de sécurité que le format Loisir. Si on supprime l'exigence du BPC, il faut en contrepartie faire des modifications au format pour retrouver les mêmes garanties de sécurité.

Il faut noter au passage que la complexité du passage du BPC fait que des pilotes ont le niveau sans pour autant avoir la qualification.

Les différents points modifiant le format seraient :

- pas d'exigence du BPC ni de la carte compétiteur, mais BP exigé



- limitation aux voiles EN-A et EN-B
- nombre de pilotes limité (une vingtaine)
- pilotes sans points au Classement Permanent
- les compétitions du nouveau format ne donneront pas lieu à un classement annuel du format ni au classement permanent
- limitation de la participation des pilotes au format (c'est un format de découverte donc pas de raison que les pilotes fassent ça pendant plusieurs années)
- vol court, sans difficultés importantes, entièrement à vue depuis le décollage
- pédagogie importante du DE sur le parcours : où sont les vaches, où sont les balises, quelles sont les altitudes nécessaires pour les transitions, débriefing détaillé après la manche, etc.
- site et DE qualifié doivent être approuvés par la CCP
- casque, secours, protection dorsale, radio et GPS exigés

Si on regarde le contenu du Brevet de Pilote, il est largement au-dessus de ce qui est nécessaire pour participer à ce nouveau format. Autonomie des pilotes, expérience du vol en thermique, etc. sont de rigueur. L'aspect formateur de ce format ne portera pas sur la formation au parapente, mais sur la formation à la compétition (fonctionnement, règles, bonnes pratiques, etc.)

Par ailleurs, dans certains cas l'exigence du BPC pousse les pilotes à le passer, ce qui est une bonne chose. Donc oublier purement et simplement le BPC serait dommage. D'un autre côté, les pilotes ont parfois du mal à trouver les conditions pratiques pour le passer. Il serait donc intéressant que ces nouvelles compétitions Loisirs permettent de passer le module performance du BPC. Pour cela un moniteur qualifié serait présent sur la compétition en plus du DE (qui serait concentré uniquement sur la gestion de la compétition) et jugerait de l'aptitude des candidats à se voir délivrer le module, dans les conditions et avec les critères habituels. Ce moniteur pourrait être rétribué par différents biais, par exemple par Voler Mieux. Cette possibilité de passage inciterait certains pilotes à préparer le BPC en amont de la compétition.

J'ai échangé sur ce sujet avec Laurent Van Hille qui a créé il y a quelques années un format non fédéral proche de ce que je souhaite (les rookies) sans que les motivations et que le cahier des charges soient exactement identiques. Merci de son aide.

Ce nouveau format remplacerait l'ancien, on garderait le même nom ou on en trouverait un nouveau (Init ?).

La démarche a été approuvée à la réunion physique de la CCP des 09 & 10/01/2021.

Planning : je ferai une proposition finalisée de règlement au mois de février. Puis demande de validation formelle à la CCP et au CNP. Ensuite plusieurs organisateurs



déjà candidats seront sélectionnés et accompagnés par la CCP pour faire des épreuves tests en 2021 (on en a déjà 2).

Proposition émanant de la réunion des structures PPF organisée par le PPF Julien Garcia et Fred Escriba

Proposition d'organisation d'une « ligue » c'est-à-dire un classement basé sur un nombre réduit d'évènements plus longs et valant plus au WPRS

L'objectif principal est d'obtenir davantage de rencontres entre structures et SHN Français autour d'évènements compétitifs sur le territoire.

Constats :

- La participation des SHN se concentre sur les compétitions à enjeu. Soit :
 1. Qualification à la PWC éventuellement.
 2. Points au WPRS.
 3. La qualification pour le championnat de France ou
 4. La possibilité d'apprendre quelque chose autour de notre discipline est un autre attrait fort pour l'ensemble des pilotes.

- Notre championnat national fonctionne bien. Qualificatif PWC et distribuant beaucoup de points WPRS, il est toujours fortement couru par les SHN et c'est le seul RDV de nos structures annuel actuellement.

- Les SHN se retrouvent ensuite exclusivement à l'étranger. Fred : *Ce n'est pas tout à fait vrai, même si c'est la tendance principale. Je veux dire que ces dernières années Did et moi avons régulièrement inclus des épreuves Elite/FAI2 française longues dans le calendrier officiel des SHN. Mais je suis à 100% d'accord avec le fait qu'il est contreproductif de privilégier les FAI2 étrangères si nous avons l'équivalent en France.* Les plannings des structures incluent des évènements participant à la réalisation des objectifs des pilotes et aucune compétition ne correspond au cahier des charges en France. La quasi-totalité est prévue à l'étranger et principalement en Europe.

- Nos compétitions nationales (Elite) ne scorent pas pour le WPRS.
 - 1) Organisées sur 2 jours seulement en majorité. (Mauvais Td)
 - 2) Rarement inscrites au Civl.
 - 3) Comptant de moins en moins de pilotes. (Pilot Quality ET Pilot Number en défaut)

- Nos compétitions nationales ne sont pas qualificatives pour la coupe du monde directement. Leur total (comptabilisé pour le FPRS) ne permet pas d'accéder aux meilleures places du FPRS car les meilleurs pilotes utilisent des performances en coupe du monde (Au moins les 25 premiers).



- Le FPRS permet de comparer des parcours différenciés efficacement. Il récompense les pilotes de HN pour leurs performances internationales proportionnellement aux compétitions régionales / nationales. Il est qualificatif pour la PWC mais n'apporte pas de points au WPRS. C'est un excellent outil.

Proposition :

- Monter une véritable ligue, envisager le retour d'une coupe de France nouvelle formule.
- Comme nombre de nos voisins européens, choisir 3 événements dont le championnat de France constitutif de cette ligue. Éviter "l'Alpo centrage" et varier les destinations.
- Les événements sont sélectionnés en début d'année par la commission en lien avec les organisateurs. Ils offrent au moins 4 manches potentielles. Ils sont absolument FAI2. Ils sont préférentiellement aussi des pre PWC. (Gain de points ET de lettres). Chaque fois que possible, ils ne télescopent pas avec d'autres événements internationaux majeurs (PWC et FAI1).
- Le classement général de la ligue est envoyé à la coupe du monde en fin d'année en lieu et place du FPRS pour l'attribution de lettres qualificatives.
- Les événements reconnus "ligue" bénéficient d'un support technique additionnel :
 - Un conseiller technique DT, support du DE
 - Des coachs du PPF pour l'aide à la mise en place du task setting
 - Un coordonnateur des inscriptions et assistant pour les étrangers
 - L'organisateur peut aussi compter sur la présence de la logistique des structures du PPF (minibus)
 - Un scorer semi-professionnel avec un parc de trackeurs associé utilisant les formules de scoring standardisées et reconnues par le CIVL. Ce scorer travaille sur toutes les ligues. Julien : *Et si nous laissons les pilotes s'équiper? Un modèle obligatoire à utiliser afin de ne pas avoir de parc à gérer. On pourrait baisser significativement le prix des inscriptions.* Fred : *Complètement d'accord avec cela, je vais formuler une demande à la CCP pour qu'on initie maintenant une politique d'achat de tracker flymaster par les pilotes eux même et non l'achat d'un parc mobile*
 - Un coach briefing / débriefing grand public pour les pilotes "hors structure".
- Ces services additionnels justifient un tarif de participation important et conforme aux standards actuels en Europe (entre 200 et 250 Euros la semaine en 2020).



Accidentologie Incidentologie en compétition 2020

Rappel : il y a eu 8 rapports d'accident ou d'incident

4 en sport (2 x niveau 0 / 1 x niveau 1 / 1 x niveau 2)

1 Cdf jeunes (niveau 2)

1 en précision d'atterrissage (niveau 0)

1 en marche & vol (niveau 1)

1 en amicale (niveau 0)

Niveau 0 = incident

Niveau 1 = blessure sans arrêt de travail

Niveau 2 = avec arrêt de travail

Detail des déclarations anonymisées

annee 2020

serie Circuit Sport

date 01/05/2020

description Après une transition en tête de course, le pilote n'a pas raccroché le plateau. Il a choisi une petite clairière comme atterrissage, nécessitant de la précision et d'arriver en basse vitesse (la plage plus accueillante était à finesse).. Il a décroché à 2m sol ce qui l'a amené à tomber sur le dos violemment. Il souffrait et a été hélitreuillé vers Nice où une vertèbre fracturée lui a été diagnostiquée. Un pilote a posé à côté de lui, 10 min après l'accident pour lui porter assistance dans l'attente des secours. Matériel : Zeno Pilote : Expérimenté"

annee 2020

serie Circuit Sport

date 18/10/2020

description Même type d'accident que le 1er. Ce pilote aussi en tête de course s'est trouvé bas après la même transition. Il a opté pour un petit champ. Pendant l'approche il a eu un clignement d'aile et a contré pour garder le cap. A quelques mètres du sol sa voile a décroché, il est alors tombé de plusieurs mètres sur le dos. Il s'est relevé sans blessure apparente. Le soir il a indiqué être un peu contusionné. Matériel : Niviuk X-One Pilote : Expérimenté"

annee 2020

serie Circuit Sport

date 11/07/2020

description Vol près du relief dans une aérologie turbulente. Fermeture asymétrique puis cravate côté relief, gestion de cap pour essayer d'enlever la cravate, Il arrive à enlever la cravate mais dans la réouverture une autre se forme. Impossibilité alors de gérer son CAP et décision de poser au relief. Blessure à la cheville sur le posé.



Nous communiquons avec le pilote par radio + téléphone et décidons d'envoyer l'hélico du PGHM pour récupérer le pilote (zone de posé loin de tout accès en véhicule + pilote avec blessure). L'intervention du PGHM n'étant pas prioritaire, elle est prévue 45 min plus tard. Le pilote décide de lui-même sans notre accord de descendre à pied. Il nous annonce 30 minutes plus tard qu'il arrive sur un chemin praticable. A ce moment nous rappelons le PGHM afin d'annuler le secours. Récupération du pilote en navette. Débriefing de l'incident avec lui. Le pilote rentre chez lui avec d'autres pilotes. On a rappelé le pilote le Lundi pour prendre des nouvelles : fêlure et enfoncement du cuboïde, plâtre/attelle pour 3 semaines et arrêt de travail de 3 mois. Déchirure de la voile sur 8 cm en bord d'attaque. "

annee 2020

serie Autres compétitions

date 24/08/2020

description Aile : Gin Bonanza 2 Après un incident de vol près du col saint Jean, elle s'est retrouvée basse sous le vent d'une crête, fermeture en allant poser. La victime a atterri violemment sur le dos Fracture d'une vertèbre L'alerte a été donnée par un ouvrier de la compétition qui a ensuite posé près d'elle. Le DE les a rejoints 10 minutes après son appel. Appel des secours qui ont organisé le transport en hélicoptère vers Marseille, "

annee 2020

serie Circuit Sport

date 05/09/2020

description Manche de samedi, retour au goal assez bas, tente de contourner une ligne d'arbre et est surpris par la ligne électrique qui est juste derrière. Il touche un arbre et se retrouve au sol sans dommage (ni pour lui, ni pour son matériel)."

annee 2020

serie Amicales

date 12/09/2020

description Décollage raté (Buissons) pas de dommage"

annee 2020

lieu [Chorges](#)

date 12/09/2020

description Décrochage asymétrique à 5 m sol. Voile ADVANCE Epsilon 9 27m². Poids pilote 105 kg donc en haut de fourchette. Le pilote en finale était trop haut, il a freiné pour ralentir sa voile à la limite du décrochage avec la main droite plus basse que la main gauche ce qui provoqué la fermeture d'1/3 droit de la voile ce qui a entraîné un départ en vrille à plat d'1/4 de tour et impact au sol sur la sellette munie d'un airbag qui a amorti le choc. Hauteur estimée du pilote au moment du départ en vrille à plat : 5 à 7 m"

annee 2020

serie Vol rando, montagne



Fédération Française de Vol Libre

Delta - Parapente - Kite - Cerf-Volant - Speed-Riding - Boomerang

1, place du Général Goiran 06100 NICE
Agrément Jeunesse et Sport N° 75 S 131

T. 04 9

F. 04 9

www

date 10/10/2020

description Posé fort lors d'une fléchette. Blessure à la cheville (entorse sans gravité). Secours (hélicoptère) géré directement par l'organisation. 3 semaines d'attelle