

Sur la base du doc de travail établi pour la réunion annuelle de la CCPP (de décembre 20011)

**Inciter, encourager, motiver les individus plutôt qu' obligation et répression.**

## Les dysfonctionnements

### Rappel

Les règles doivent être simples, peu nombreuses pour être robustes et efficaces  
Ne pas mettre de règles qui ne peuvent être contrôlées simplement ni par les organisateurs, ni par les pilotes.  
Commission Compétition Sportive, ce n'est pas "Sport pour Tous", implique un engagement des compétiteurs  
Ne pas négliger la démocratisation des compétitions et la réduction des inégalités sociales (Loi sur le Code du Sport)

### Historique

La compétition parapente s'est développée avec le succès qu'on a connu sur l'initiative de la CCPP avec sous le "contrôle" des comités directeurs qui se sont succédés. Pourquoi remettre en cause une formule qui marche?

### Fonctionnement de la CCPP

Commission technique = la balance des arguments + et - !  
Cela devrait se retrouver dans les Compte-Rendus (CR).

Les CR doivent permettre aux membres du Comité Directeur (CD) d'étudier nos travaux et de mesurer la validité de nos recommandations. De plus, ils garantissent la transparence, un gage de confiance envers les licenciés. Cela permet aussi de tester la robustesse des choix, et cela facilite les marches en arrière en cas d'erreur. D'ailleurs le CD pourrait l'appliquer dans le cas des importantes décisions affectant les licenciés, cela évitera des sons de cloches très différents selon les interlocuteurs. Cela dissiperait aussi les malentendus, les suppositions et ce serait tellement + constructif.

Une réunion pourrait être un point dans le temps qui incorpore:

- un état de l'existant, un bilan des dernières actions (écart entre l'objectif et le réalisé),
- la prise en compte des faits nouveaux, des analyses
- Vers où veut-on aller? Pour quels résultats? Que faire pour les obtenir? Comment le faire? Qui? Moyens?

La réunion de Saint Hilaire, du moins son CR, ne fait apparaître ni bilan, ni analyse identifiant la source des problèmes, on saute directement à l'étape solution. Cela manque aussi de lignes directrices et de vision stratégique. A défaut d'analyse, on traite parfois les conséquences au lieu de s'attaquer à la cause d'un problème!

### Rôle des CTN et de la DTN

On constate que les personnes en place ne remplissent pas toujours leur fonction, notamment avec des CTN la confondant, parfois, avec celle d'élus et n'assumant que partiellement leur rôle de conseil.

Une mission de conseil consiste à fournir des éléments tangibles sur un sujet, cela n'est pas équivalent "je pense que donc je vous conseille de", c'est "les faits et les connaissances sur le sujet sont : X ". C'est un rôle essentiel pour fournir aux élus des éléments tangibles pour qu'ils puissent prendre une décision la + juste possible.

On est, quelques fois, dans la situation ubuesque où ce sont les bénévoles qui corrigent par des éléments factuels les interventions politiques ou la rhétorique de CTN.

On peut imaginer que le législateur les a voulu suffisamment indépendants des élus pour leur permettre de rétablir la vérité en apportant des éléments concrets et factuels, indépendant de toute interprétation politique afin de limiter les dérives des élus.

Code du sport (article R131-16 ) relatif à la mission des CTN:

Les missions de conseiller technique national et de conseiller technique régional sont respectivement de mener, l'un au niveau national et l'autre au niveau territorial, des tâches d'observation et d'analyse, de conseil et d'expertise, d'encadrement de sportifs, de formation des cadres, d'organisation et de développement de l'activité sportive de la fédération intéressée.

Les personnels exerçant les missions précitées sont chargés de mettre en oeuvre la politique sportive définie par la fédération.

### Bureau et CD (Comité Directeur)

L'affaire des voiles compétitions a démontré, du moins de ce qu'on a vu, que les aspects compétitions sportives n'étaient pas très bien compris par nos dirigeants, c'est un problème dans une fédé sportive. Même si certains concepts ne sont pas maîtrisés au niveau de la CCPP, il semble y avoir plus de compétence au niveau sportif qu'au

sein du CD.

Les membres de la CCPP ne sont pas que des exécutants, ils ne peuvent pas être vus comme des employés, la politique sportive de la fédé devrait donc être décidée en commun avec le CD sinon il faut envisager la possibilité de dissolution des commissions en cas de désaccords.

Les décisions, comme celle bannissant les voiles compets, devraient être pleinement documentées auprès des licenciés vu l'impact financier et sportif qu'elle a eu. Aujourd'hui nous en sommes toujours à essayer de comprendre comment et pourquoi cette mesure, très coûteuse, a été prise sans aucune mesure d'accompagnement, c'est un peu comme-ci le gouvernement avait décidé d'exclure du jour au lendemain tous les véhicules diesel ou sans ceinture de sécurité. Impensable, n'est-ce-pas?

## **CIVL (FAI)**

La CCPP n'est pas directement impliquée dans les travaux du CIVL, c'est un tort, car c'est fondamental pour anticiper nos orientations sportives, de plus c'est là qu'il y a le plus de compétences sur ce sujet. Nous subissons au lieu de gérer ou de diriger. La présence d'un membre de la CCPP m'apparaît plus que nécessaire d'autant plus que le représentant français ne suit pas les travaux de la CCPP, et que les décisions prises au niveau international peuvent se répercuter sur tous les compétiteurs.

## **Critères à satisfaire pour nos décisions**

Les solutions adoptées devraient satisfaire aux critères suivants qui sont classés par importance décroissante

### **Sécurité des pilotes**

Nécessité d'acquérir des compétences réelles sur ce difficile sujet pour éviter les erreurs grossières que nous avons vues sur les VNH (Voile Non Homologuée Grand Public ). L'objectif devrait être à minima de maintenir l'accidentologie d'avant la décision de la FAI.

Attention, certaines décisions pourraient avoir un effet positif sur une catégorie de compétiteurs tout en ayant des effets négatifs sur d'autres. Quelques exemples:

- Si l'EN D devient la limite supérieure, les constructeurs créeront des voiles aux limites de la norme, nombre de pilotes qui refusaient de prendre une voile compets vont prendre ce type de voile homologuée.
- Avoir des pilotes de niveau homogène entraîne des grappes + importantes sur tout le parcours, entraîne des sprints massifs, poussent les pilotes à prendre + de risques.
- Ajouter des classements (par catégorie d'aile, par poids,...) augmente de manière mécanique le nombre de pilotes prenant des risques

### **Responsabilités juridiques**

Évaluation de l'évolution des risques juridiques pour le Président, le DTN, les organisateurs (DE, DT, Président de club,...)

### **Applicable par les clubs et en pleine nature**

Les ressources (moyens et bénévoles) des clubs sont limités, par exemple en Est-Vosges, le nombre de personnes impliquées dans une organisation varie de 3 à 20. Aménager une place plane pour la pesée n'est pas possible sur nombre de sites.

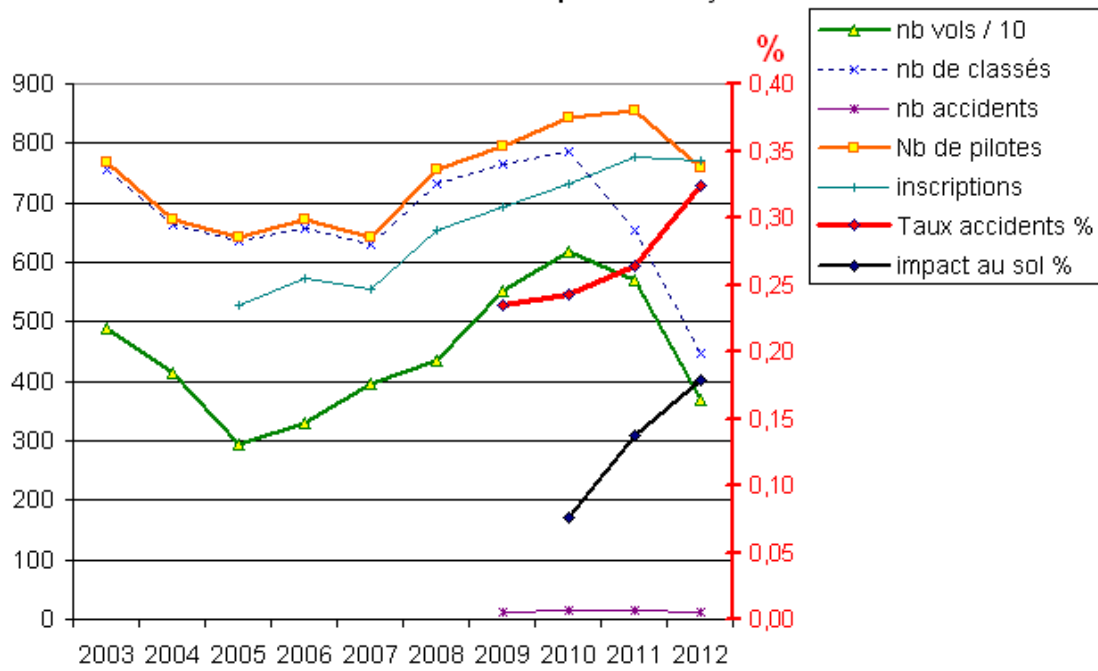
### **Remarques**

La situation de la FAI n'a rien de comparable avec les compétitions françaises, qui sont des épreuves courtes, mais fréquentes. Il ne faudrait pas que les solutions de la FAI pourrissent notre bilan (ou celui d'autres nations). C'est quand même un peu fort que nous ayons été "obligés" de suivre la FAI alors qu'elle a un bilan déplorable en terme de sécurité (taux de décès par vol +de 20 fois important que la FFVL), et qu'elle a une expérience bien moindre

## **BILAN 2012**

### **Le tableau de bord : chiffres et évolution**

### Accidents lors des compétitions françaises



Basé sur les déclarations d'accidents faites à la FFVL

#### Participations

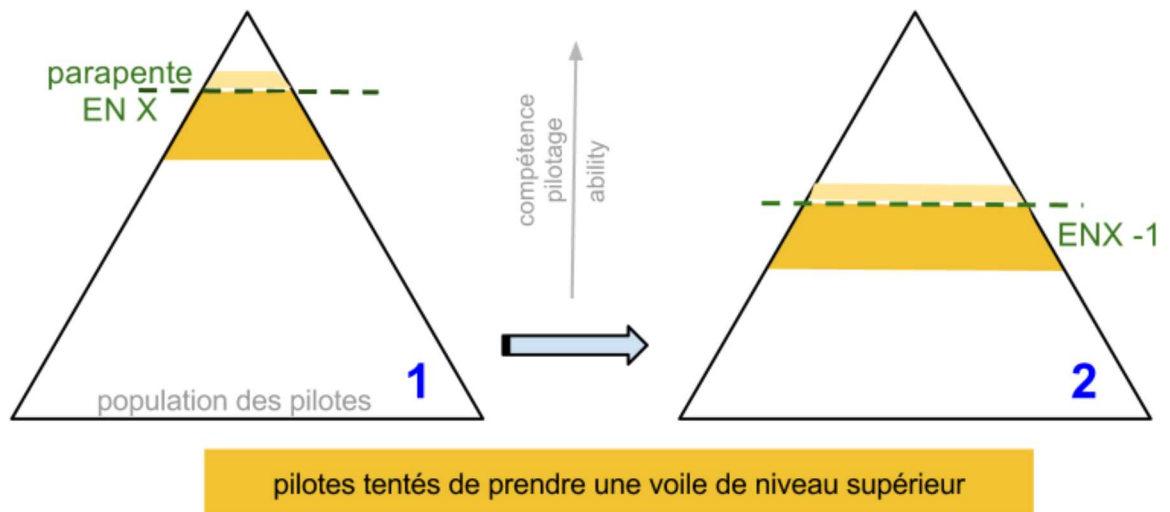
En nette baisse (-15%), le nombre de pilotes classés (3 manches mini) chute fortement, la météo n'explique pas tout puisque le nombre moyen de participants a chuté également de 52(2009-10) à 44..., avec une baisse très nette dans les régions qui avaient investi fortement dans le développement de la compète comme Est-Vosges de 48 à 28 où nombre de pilotes n'ont pu/voulu se payer une autre voile. A noter que le nombre de pilotes différents inscrits en compétition recule également, c'est un indicateur très peu dépendant de la météo.

#### Organisations

Baisse du nombre de compétitions au calendrier (12%) alors qu'il a fallu pousser les organisateurs à reconduire leur épreuve.

#### Accidentologie

En hausse en nombre et en gravité. Nous avons quitté une situation où l'accidentologie était "maîtrisée" pour sauter dans l'inconnu puisque adoptée en négligeant le comportement des pilotes et autres facteurs humains, cause majeure et de loin, des accidents.



Le nouveau système a augmenté la population de pilotes encouragée à prendre une aile dépassant leur niveau, et de la même manière cela a aussi augmenté le nombre de pilotes tentés de voler aux limites. Des phénomènes connexes comme la perversion des normes, le relâchement des pilotes et des organisateurs vis à vis de la sécurité, le renoncement ou l'absence de certains DE/DT compétents, ... doivent affecter également ce bilan. Avec le temps, lorsque les pilotes et les organisateurs auront constaté qu'on tombe aussi avec des voiles homologuées, cela pourrait revenir à la normale.

Certains y verront la météo, ou l'amplification des variations lorsqu'on travaille sur des petits nombres. Avec 15 cas nous sommes partiellement soumis à ces problèmes, mais la tendance mondiale est aussi à l'augmentation du nombre d'accidents. Seule l'Italie aurait fait mieux, tout en ayant revu le positionnement des balises les + accidentogènes.

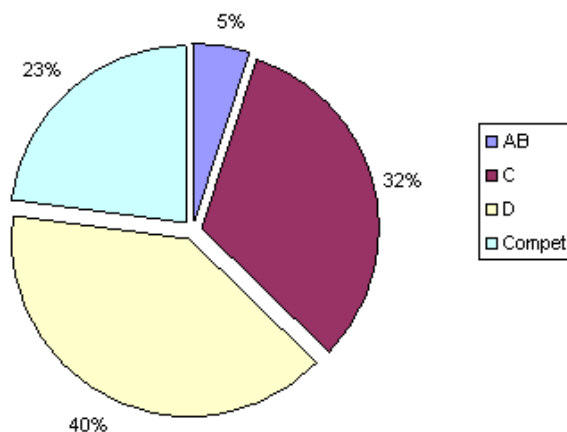
On pourra s'interroger sur le message véhiculé par la sécurité routière avec le spot TV montrant une moto échappant aux multiples dangers de la ville pour se "planter" en rase campagne?

**Catégorie de voiles**

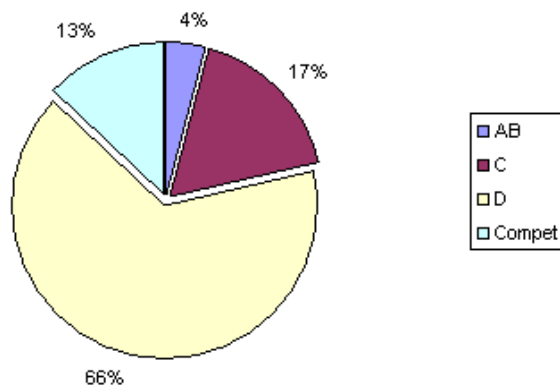
A partir des déclarations d'accidents FFVL de 2010 à 2012, 23 vols se sont finis violemment au sol ou ayant entraîné des blessures : 6 en 2010 , 9 en 2011 et 8 en 2012 dont

- 3 voiles compets (dont 1 pilote n'ayant aucun résultat en compet, ni inscrit. Un ouvrier?)
- 14 Perfs ou DHV 2-3 "traditionnelles"
- 1 EN-D version FAI\_j'aurais\_dû\_réfléchir\_avant\_d'agir
- 4 intermédiaires
- 1 standard

**Nb de vols en compet par catégorie**



**Répartition des accidents par catégorie**



Attention, c'est l'addition des années 2010-2012 !

	<b>AB</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>Compet</b>
Nb vols	800	5003	6156	3593
Nb accidents	1	4	15	3

Le taux très bas d'accidents des AB peut être expliqué par des vols nettement plus courts en longueur et durée, avec des pilotes s'engageant moins.

## Remarques

Pour avoir discuté et comparé, le système français avec celui d'autres pays, j'en suis arrivé à croire que nos bons résultats en terme d'accidentologie reposaient sur le fait qu'on encourage les nouveaux compétiteurs à ne pas se comporter comme "de jeunes chiens", que le scoring encourage les pilotes à lever les pieds une fois lâché, que les pilotes "moyens" n'avaient pas trop de raison de s'engager à fond, c'était d'autant + facile que les bonnes places leur étaient inaccessibles. Il n'est pas sûr que l'introduction de classements de série soit une bonne chose pour la sécurité.

## Résultats sportifs internationaux

Le plus mauvais résultat obtenu par l'équipe de France... sur un championnat d'Europe

La France dispose d'un réservoir de pilotes importants dont certains ont le talent d'utiliser le matériel le + pointu, ce qui lui conférerait un avantage indéniable. Désormais, les pilotes moyens peuvent rivaliser avec les plus doués impliquant plus de concurrence et des stratégies nouvelles.

## L'arbitrage, DE et DT

Le contrôle de voiles impossible à réaliser n'a pas été mis en place malgré les certitudes et promesses répétées de nos dirigeants et CTN. Et les contrôles de poids restent très loin des standards nécessaires pour pouvoir disqualifier un pilote.

## Analyse des résultats des décisions précédentes

### VNH / EN

Décision de bannir, sans aucune mesure transitoire, les parapentes dits de compétition, y compris les EN-D suspendées fines ou/et équipées de trimms, en juillet 2011. Concernait environ 240 compétiteurs, les + actifs.

A noter que la CCPP a été totalement exclue du processus de décision en contradiction avec les statuts fédéraux, et sans accès aux documents en temps utile.

Les raisons de cette décision : un problème juridique pour le président et supportée par aucun élément concret, d'autant plus que les VNH restaient admises dans les entraînements fédéraux où les conditions de courses sont reproduites sans que cela ne pose là de problèmes juridiques pour les responsables de ces entraînements.

Dilemme: même s'il y avait eu un risque juridique, aurait-il fallu suivre les conseils d'une entité incapable d'assurer la sécurité de ses propres épreuves (taux de décès au moins 20 fois + élevé que la France). L'obligation de moyen peut être assimilée à une gestion de père de famille, j'imagine que très peu d'entre eux auraient suivi la FAI.

Statistiques (avant juillet 2011)

	Nb de vols moyen /an	Décès
<b>FAI 1</b> (catégorie 1)	600	<b>1 tous les 1200 vols</b>
FFVL	5400	0 pour les 32000 derniers vols *
COUPE DU MONDE	2400 (hors pré-coupe du monde)	1 pour 48000 vols en 22ans

(\*)le dernier mort en compétition française datait de 2005 en juillet 2011

Le problème juridique évoquée concernant le président n'était pas suffisant pour remettre en cause un règlement en cours. Au pire, c'était un problème fédéral pour lequel les compétiteurs n'avaient pas à en supporter la charge. Et, à défaut d'éléments concrets la décision est abusive, arbitraire, non valide sportivement et non conforme au **Code du Sport**.

### Article L100-1

...Elles contribuent notamment à la lutte contre l'échec scolaire et à la réduction des inégalités sociales et culturelles, ainsi qu'à la santé.

La promotion et le développement des activités physiques et sportives pour tous, notamment pour les personnes handicapées, sont d'intérêt général.

### Article L131-9

Les fédérations sportives agréées participent à la mise en oeuvre des missions de service public relatives au développement et à la démocratisation des activités physiques et sportives.

## Bilan

Points positifs	Points négatifs
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Certains pilotes sont heureux de retrouver une aile à leur niveau</li> <li>• Évolution du matériel</li> <li>• Prise en compte de nos lacunes générales sur les thèmes de la sécurité, de la compétition sportive, des contraintes et standards règlementaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baisse du nombre de compétiteurs classés et d'inscription</li> <li>• Baisse du nombre d'organisateur,</li> <li>• Taux d'accidents par vol en hausse</li> <li>• Scission fédérale,</li> <li>• Préjudice financier 3 à 5000 euros pour les pilotes,</li> <li>• Pas de voiles pour les petits et gros</li> <li>• Pilotes sans voile par manque de moyen financier</li> <li>• Perte pour les constructeurs</li> <li>• Pertes d'investissement pour les ligues, CD et fédé</li> <li>• résultat Equipe de France ?</li> <li>• absence de contrôles possibles et conformes au standard de la justice sportive</li> <li>• démotivation de la CCPP</li> <li>• démission du Président de la CCPP</li> <li>• Exclusion de fait de pilotes qualifiés au CdF</li> <li>• Très nette augmentation des risques juridiques pour les responsables et entraîneurs des équipes de ligues</li> </ul>

La FFVL qui aurait dû être un leader naturel au niveau international a loupé l'opportunité d'encourager l'usage de notre modèle de compétitions qui donnait d'excellents résultats pour s'engager dans une voie aléatoire au niveau sécurité. Si certaines dérives étaient apparues alors agir avec parcimonie aurait été un bien meilleur choix.

En conclusion un beau gâchis humain, sportif et financier pour tous, y compris pour les ligues et CDVL qui ont vu disparaître une partie du capital qu'ils avaient investi (PES, Equipe de Ligue,...). Il est regrettable que ce dossier n'ait pas été traité sur le fond, que les règles n'aient pas suivies et que les solutions transitoires aient même été refusées alors qu'il n'y avait aucune urgence. Il y a des enseignements à tirer sur le déroulement de cette affaire.

## Conclusion / Orientation générales des décisions à prendre

La compétition française est donc en récession, les mesures prises doivent encourager son développement:

- favoriser le retour des compétiteurs qui ont désertés le circuit
- apaiser le milieu : que la FAI et les fédés assument leur choix en dédommageant les victimes

### **MESURE DE COMPENSATION ET DE RECONCILIATION**

**Compensation: licences + assurance volant gratuites pour les pilotes de VNH**

Prise en charge par la FFVL des licences(+assurance volant) pendant les 3 prochaines années pour ceux qui ont participé à au moins une manche avec une VNH en 2011. Pour la FFVL cela représente un effort financier bien moindre que celui fait par les compétiteurs (2 à 3 mois de salaire, un an d'économie).

**Réintroduire les anciennes voiles non homologuées 3 et 4 lignes en 2013.**

Vu qu'en 2014, il y aura une classe compétition (ou non), il n'y a aucune raison d'interdire aux anciennes voiles de participer. Pas la peine de forcer les gens, notamment les petits or gros poids à acheter une voile pour un an.

**Compensations financières ou techniques aux ligues**

Notamment celles qui ont été les + grosses victimes.  
Prêt de navette, mise à disposition de CTN

## SUITE VOILES 2014 : LA PROPOSITION DU PMA

Selon Yves , l'EHPU trouveraient que le passage des tests EN ne soient pas suffisants pour les voiles "compets", et que la sécurité des compétitions seraient dépendantes de matériel homologué. Pourtant 1 an et demi se sont écoulés pour acquérir un minimum de connaissances et de compétences sur cette thématique.

La décision de la FAI a été suivie d'une augmentation du nombre d'accidents en compétition dans beaucoup de pays, cela devrait impliquer une totale refonte de leur processus de travail. Même nous, nous sommes imprudemment montés à bord de leur coquille de noix FAI sans aucune garantie sérieuse d'obtenir de meilleurs résultats. Normalement on copie ce qui fonctionne, ce qui a déjà prouvé son efficacité, or un comparatif mettait en évidence qu'un pilote avait 30 fois + de chance de mourir lors d'un vol en FAI1 que sur une épreuve française ou de coupe du monde. Suivre une décision sans en évaluer avec rigueur les conséquences représente aussi un risque juridique.

S'il y a un problème de sécurité, cela doit être fait avec le sérieux, des connaissances et des moyens à la hauteur de l'enjeu, et on ne doit pas reproduire l'erreur de 2011. Quelles garanties avons-nous qu'ils feront mieux ce coup-ci? La probabilité d'avoir des résultats positifs sur l'accidentologie doit être au moins d'un niveau très probable et celle de faire moins bien, très faible.

### Recommandation pour les épreuves FAI1

Pour limiter les problèmes liées à la découverte des ailes :

- voiles disponibles depuis 6 mois sur le marché
- avoir fait au moins 3-5 manches avec cette voile

### Encourager à voler haut

#### Bonus points altitude

L'altitude moyenne du pilote est calculée par rapport à des points de relevé fonction de sa distance au but. Par exemple, un point tous les 500. Cela permet d'éviter de donner des bonus à ceux qui stationneraient sous un nuage.

Points d'altitude au but ou en cas d'arrêt de manche : limite les sprints finaux, évite les prises de risque quand cela sent l'annulation ( bonus calculé pour donner un résultat équivalent au cône)

#### Balises coniques

Garder le rayon de 400m jusqu'à l'altitude de la balise, puis mettre un cône de pente 1 ou 2. Vu que le bénéfice est à l'aller et au retour

### Interdire le dynema en compétition

Pour les suspentes basses, tant que les problèmes de fusion et dimensionnelle (trop rapide) persistent. Risque de collision augmente avec les grappes. Si les mêmes problèmes existent pour le dynema gainé, "même punition"

### Limite de l'allongement des voiles à 7

Cela encouragera les concepteurs à utiliser des profils différents comme à + faible épaisseur, donc d'autres risques mais de même niveau voir pire pour la remise en vol.

### Et si on interdisait / limitait l'utilisation de joncs (diamètre, matière,...)?

L'objectif d'une telle mesure serait d'éviter les pbs sur les frontales massives. Efficace ou non?

### Si nécessaire, proposer des classes basées sur la technologie

Les classes basées sur les normes sont une hérésie puisque cela pervertit l'usage de la norme. Faire des classes 2, 3 et 4 lignes (mieux longueur et/ou surfaces de suspentes), mais 1 seul titre de CdF. N'améliore pas la sécurité puisque cela encourage un + grand nombre de pilotes à prendre des risques

### 2 secours

Pour quels cas? Quelles fréquences? Évaluation des avantages et inconvénients (ouverture intempestive, effets miroirs, utilisation à bon escient, ...)? Quel bénéfice escompté? probabilité de succès?

Cela ressemble à un palliatif, alors qu'il serait peut-être + important de s'attaquer aux causes qui semblent être multiples. Cela peut être une solution transitoire permettant de travailler à de meilleures solutions.

En cas de voile noire ou de mains prises dans des élévateurs twistés, un 2ème secours restera inutile. Les difficultés de dépliement en cas de SAT méritent une analyse.

Un drag-chute amovible ou neutralisable pourrait être une alternative à 2 secours: il permettrait de l'utiliser sans

crainte de finir automatiquement au sol. En cas de départ en rotation, le pilote l'activerait probablement puis tenterait de récupérer sa voile.

**Accepter les vieilles voiles compet (vraies 3 et 4 lignes).**

Rien ne justifie (ni justifiait) d'interdire leur participation.

--  
Fabrice